

AFCAN

Informations



Moby Corse ex Pont-Aven

N°
87

Sep 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

Page 3	.....	Editorial
Page 4	.....	Réforme de l'enseignement maritime
Page 6	.....	Demande de modification de la réglementation du D.S.T. OUESSANT
Page 7	.....	O.M.I. : 87ème session du comité de la sécurité (M.S.C.)
Page 14	.....	O.M.I. : 14ème session du sous-comité (COMSAR)
Page 20	.....	Réparation intégrale en cas de faute inexcusable de l'employeur
Page 24	.....	Les leçons de l'arrêt Medvedyev (Winner) pour la piraterie
Page 26	.....	Aide-mémoire pour transport maritime de fardeaux de bois
Page 27	.....	Abordage près d'une station de pilotage
Page 27	.....	Une manœuvre inhabituelle avec une issue inattendue
Page 28	.....	Nouvelles, lettres et extraits
Page 35	.....	Crique lamellaire dans une cale ballastable
Page 36	.....	En passant par la cambuse

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 répondre 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 -> 2011	Elus -> 2012	Elus -> 2013
B. Apperry	M. Prébot	H. Ardillon
Th. Caudal	B. Derennes	L. Barbançon
F. Capoulade	A. Jegu	M. Bougeard
G. Guillevic	M. Le Doaré	Ph. Grall
R. Le Doaré	D. Marrec	J.F Le Gall
H. Quééré	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	M. Prébot tresorier@afcan.org

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 : Y. Bourdon - loire@afcan.org

Marseille : M. Prébot - marseille@afcan.org

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes

tél. : 0235.192.999

MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer

Contact : 0491 374 643

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

Vous avez dit : « Formation ? »

Dans le cadre de la réforme de l'enseignement maritime délivré dans les désormais ex-ENMM, l'AFCAN a demandé, plusieurs fois, à faire partie du groupe de réflexion de cette réforme. Toujours pas réponse. Pas de nouvelles, bonnes nouvelles ? Pas vraiment dans ce cas. Cela aurait plutôt tendance à prouver que l'avis des Capitaines ne compte pas. Il est vrai que nous ne sommes que ceux qui bénéficient dès la sortie de l'école de tout le savoir qu'ont accumulé les élèves et jeunes officiers.

De tout temps, et nous en avons largement profité aussi, la formation théorique dispensée dans les écoles se devait d'être complétée par une formation pratique dispensée à bord par nos anciens. Relai que nous avons pris à notre tour. Mais nous sommes aussi, et serons toujours, considérés par nos armements et par l'état comme responsables si une faute, nautique ou autre, se produit suite à la méconnaissance d'un jeune officier.

Responsables, car nous n'aurons pas complété sa formation. Mais peut-on parler de complément de formation pratique lorsqu'un élève ou jeune officier a une vision particulière voire succincte de COLREG (qu'il applique de travers s'il s'essaie à l'appliquer) ? Lorsqu'il a besoin d'un dictionnaire pour savoir comment on dit « marteau » en anglais ? Lorsqu'il entend manifestement un mot nouveau quand on lui parle de circummérienne ?

Il faut, bien sûr, tenir compte de l'évolution de la société y compris maritime dans l'élaboration des programmes. Délivrer une nouvelle formation de management et de facteurs humains, pour ceux qui seront appelés à une fonction de commandement ou de responsabilité pont ou machine, est, je crois, la meilleure idée qu'on ait eu depuis longtemps en matière d'enseignement maritime. Mais faut-il la mettre en concurrence avec la polyvalence ? Ne parlant plus systématiquement la même langue que son Chef Mécanicien, le Capitaine est, grâce à la polyvalence mieux préparé, à la base, pour comprendre d'une part ce qui se passe dans la machine de son navire et d'autre part les rapports écrits et oraux échangés entre le bord et le service technique.

Oui il faut certainement faire évoluer les programmes. Je (nous pour la plupart) n'ai pas étudié le GPS à l'école, ni l'ARPA d'ailleurs, pour la bonne raison qu'ils n'étaient pas encore inventés, et donc pas au programme. Je l'ai regretté, bien sûr, lorsque l'on m'a mis ces appareils entre les mains. Mais faut-il pour autant supprimer l'astronomie ? Je me souviens du déclenchement de la première guerre du Golfe, j'étais alors second capitaine, de quart 4-8, et nous n'avions plus eu de signal GPS pendant plusieurs heures. Cela ne nous avait pas affolés outre mesure, mis à part le fait qu'on ne comprenait pas pourquoi le GPS était en panne, habitués que nous étions de continuer à jouer du sextant. Essayez maintenant de couper les GPS pendant quelques heures au milieu de nulle part - ne pas jouer à cela près des côtes c'est trop dangereux ! - et voyez la réaction de vos officiers de quart.

Alors les jeunes futurs officiers auront un beau diplôme d'ingénieur. Ingénieur de quoi ?, en quoi ? On ne sait pas encore trop. Mais ils seront ingénieurs. Un plus pour se reclasser à terre ? Pas sûr. Les écoles d'ingénieurs sont classées, il y a fort à parier que l'ENSM ne soit pas reconnue dans les premières écoles. Et ces jeunes ingénieurs, ayant désormais l'opportunité de pouvoir faire leurs stages d'étude « à terre », n'auront même plus la spécificité « marine marchande » à faire valoir.

Et en connaissez-vous beaucoup, des écoles d'ingénieurs qui recrutent à bac+0, par un concours d'entrée de 4 épreuves écrites seulement, réparties sur deux demi-journées ?

Bon vent, belle mer,

Cdt Hubert ARDILLON - Président

Réforme de l'enseignement maritime

Association Française des Capitaines de Navires

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

Le 22 avril 2010

Monsieur Le Directeur des Affaires Maritimes
Direction Générale de la Mer et des Transports
Grande Arche, Paroi Sud
92055 PARIS La Défense

Objet : Réforme de l'Enseignement Maritime

Monsieur le Directeur,

A partir des informations à sa disposition, l'AFCAN vous fait part de ses réflexions.

Tout d'abord, et malgré notre demande du 16 février 2009 ci-jointe, nous regrettons de ne pas avoir été davantage associés aux divers travaux concernant cette réforme, ceci d'autant plus que Monsieur le Ministre des Transports a encore déclaré récemment que cette réforme se faisait en concertation avec les professionnels. Armateurs de France, présente à ces réunions, ne représente pas, à elle seule, l'ensemble des professionnels du secteur, et son point de vue, de l'employeur, n'est pas obligatoirement le même que celui d'un Capitaine de navire.

De même, par nos divers contacts au sein des Ecoles, nous avons pu constater une absence quasi-totale de concertation avec les élèves. L'organisation d'une ou deux réunions d'une heure avec 150 élèves disposant d'une quinzaine de minutes pour s'exprimer ne saurait en tenir lieu.

Concernant l'organisation de la future ENSM, alors qu'il y a quelques années il était proposé exactement l'inverse avec une régionalisation des écoles, nous nous dirigeons maintenant vers le principe de l'éclatement sur 4 sites d'une sorte de « Grand Etablissement National ». Cet éclatement générera certainement des difficultés d'organisation risquant, entre autres, d'entraîner une baisse de la qualité des cours.

Même si ce « Grand Etablissement » est créé pour permettre d'accéder à un statut tel que, par exemple, celui de l'Ecole Centrale, encore faut-il souligner chaque Ecole Centrale (Paris, Nantes, Marseille, ...) fonctionne de manière totalement autonome.

Vouloir accéder au statut d'Ecole d'Ingénieur est louable en soi, mais présente plusieurs inconvénients :

- cela va automatiquement entraîner une augmentation des heures de cours des matières d'enseignement général (mathématiques, physique). Nous craignons que les matières spécifiquement maritimes n'en fassent les frais ;
- des stages, en France comme à l'étranger, n'ayant rien à voir avec la navigation pourraient être validés. L'expérience en mer est unique, irremplaçable et définitivement indissociable des études théoriques. STCW95 exige des périodes d'embarquement pour valider les différents diplômes et brevets, et non des stages dans des entreprises de restauration rapide ;
- alors que la formation actuelle est largement reconnue et appréciée dans le secteur de l'industrie à terre, il y a un risque certain de perdre ce qui faisait notre originalité au profit d'un classement comme Ecole d'Ingénieur mineure ;
- l'évaporation, déjà importante, risque de s'accroître encore avec l'entrée de candidats qui ne seraient pas obligatoirement attirés par la mer.

L'intitulé même de la mission dévolue à l'ENSM nous laisse perplexes : « dispenser formations supérieures et scientifiques, techniques et générales, notamment pour les officiers marine marchande ». Cela laisse clairement entendre que la formation des Officiers Marine Marchande ne serait plus l'objectif principal de l'école. C'est tout à fait regrettable, voire inacceptable, et en tout cas fort éloigné des mesures préconisées par les nombreux rapports émis en vue de redonner aux étudiants français de l'intérêt pour la Marine Marchande.

Compte tenu de ces éléments, et du désarroi perceptible chez de nombreux professeurs et élèves face au flou qui entoure cette réforme, nous souhaitons qu'une véritable réflexion associant le personnel enseignant, les élèves, mais aussi TOUS les professionnels soit rapidement menée avant toute décision définitive, quitte, si nécessaire, à repousser la mise en place de la réforme d'un an.

En vous remerciant de prendre nos réflexions en considération, et en l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos respectueuses salutations.

Le Président
Hubert ARDILLON



Copie : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
Secrétariat d'Etat aux Transports,
Inspecteur Général de l'Enseignement Maritime,
Armateurs de France.
Directeurs des ENMM
Professeurs des ENMM,
Bureaux des Elèves des ENMM
Syndicats d'Officiers UGICT-CGT, CFDT, CFTC, CGC
Hebdomadaire « Le Marin ».



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction Générale des Infrastructures
des Transports et de la Mer

Paris, le 21 JUIN 2010

Direction des Affaires Maritimes

GM/N°31

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur un certain nombre de remarques de l'AFCAN concernant le projet de création de l'École nationale supérieure maritime, et je souhaite pouvoir vous apporter les précisions nécessaires sur les grands points soulevés.

Tout d'abord, vous évoquez qu'abandonnant la régionalisation, « nous nous dirigeons vers le principe de l'éclatement sur quatre sites d'une sorte de Grand Etablissement National, (...) risquant, entre autres, d'entraîner une baisse de la qualité des cours ».

Sur le premier point, Il est tout à fait vrai que la finalité même de la réforme était de revenir sur le principe de la régionalisation de 2004, qui, je tiens à le souligner n'est jamais entré en vigueur, les textes d'application de la loi n'ayant jamais été publiés. Pour mémoire, les ENMM, établissements publics administratifs, avaient été transformés en établissements publics régionaux, en même temps que leur était conféré le statut d'établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel, avec des difficultés quant à la compatibilité des statuts entre eux.

La volonté du gouvernement était donc bien au travers de la création de l'ENSM d'abandonner la régionalisation qui n'a en rien modifié dans les faits le statut des écoles qui continuaient à relever de la loi de 1958, pour créer effectivement sous la tutelle de l'Etat un grand établissement national.

En revanche, votre critique indiquant que l'existence de quatre sites devrait aboutir à une baisse de la qualité des cours ne tient absolument pas.

Votre démarche vise peut être la défense de la création d'un site unique pour cette école, mais sur ce point le gouvernement a souhaité en termes d'aménagement du territoire et de prise en compte des bassins de vie maritime conserver les quatre sites. A l'inverse de votre argumentation, je préciserai à toutes fins utiles, que ces sites auront des spécialisations et que l'enseignement qui y sera dispensé sera mené en harmonie entre les différents sites, qui dépendront d'une même direction générale. Il n'y a donc aucune raison de présumer que la formation qui sera dispensée dans ces quatre sites sera de moins bonne qualité que celle dispensée aujourd'hui dans chacune des quatre ENMM.

Monsieur Hubert ARDILLON
Président de l'AFCAN
rue de Bassam
29200 BREST

.../...

Sur le deuxième point, vous soulignez que la délivrance d'un titre d'ingénieur, si elle est louable, présente néanmoins des inconvénients, parmi lesquels ceux de délaissier les matières maritimes au profit de matières de l'enseignement général, voire de remplacer les périodes d'embarquement par « *des stages en entreprises de restauration rapide* ».

Sur ce point, là encore la position est parfaitement claire. Le Président de la République, dans son discours sur la politique maritime de la France, a clairement indiqué la démarche menée, visant dans le cadre de la réforme de l'enseignement maritime supérieur à délivrer aux officiers un titre d'ingénieur.

L'Ecole navale délivre un tel titre d'ingénieur, et d'autres écoles en Europe telles Anvers par exemple, où l'on retrouve d'ailleurs des promotions constituées pour moitié d'élèves français, ont intégré le schéma licence-master-doctorat.

Doit-on considérer que notre pays est dans l'impossibilité de valoriser son enseignement et préfère voir les élèves aller étudier à l'étranger ?

C'est précisément en considération de cet état de fait, qu'en plus des diplômes et brevets marine marchande, les officiers se verront désormais délivrer le titre d'ingénieur ainsi que le grade de master. Ces titres offriront une plus grande lisibilité, une plus large possibilité de reclassement à leurs titulaires, et l'enseignement maritime profitera d'une plus grande attractivité.

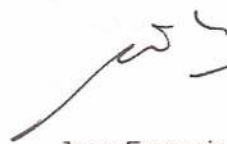
Quant à l'évocation de « *stages en entreprise de restauration rapide* », remplaçant les périodes d'embarquement, il ne semble pas nécessaire de répondre sur ce point, étant simplement rappelé que la délivrance des brevets se fera toujours en application de la convention STCW.

Enfin votre conclusion indique votre perplexité quant à l'intitulé de la mission dévolue à l'ENSM. Il convient sur ce point de reprendre l'intitulé même de la loi promulguée le 8 décembre 2009, en application de laquelle est préparé un projet de décret, pour comprendre qu'il s'agit d'une ouverture pour la future ENSM. Les ENMM avaient jusqu'à présent, pour seule et unique finalité, la formation des officiers de la marine marchande, interdisant tout partenariat avec d'autres établissements et délivrance d'autres titres ainsi qu'en principe l'accueil d'autres publics. La formulation est élargie pour éviter de retomber dans cette auto-limitation de compétences.

J'espère au travers de ces quelques lignes avoir répondu à votre attente.

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

Le directeur-adjoint des Affaires maritimes



Jean-François JOUFFRAY

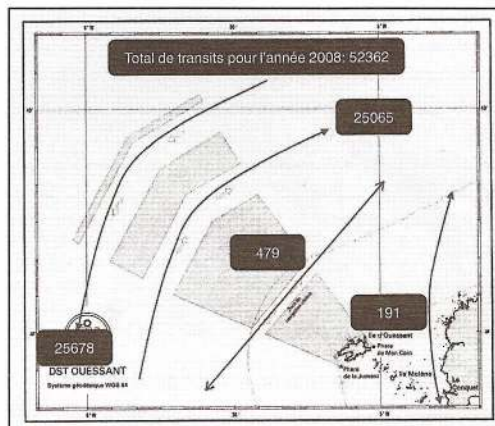
Demande de modification de la réglementation du D.S.T. OUESSANT

pour les usagers du port de BREST et pour une amélioration de la sécurité

L'idée serait d'autoriser sous certaines conditions un certain nombre de navires à emprunter la voie à double sens à 11 milles d'OUESSANT : navires de jauge inférieure à 3 ou 4000 UMS (qui ne transportent pas de marchandises dangereuses) allant ou venant de BREST ou DOUARNENEZ vers ou venant de la MANCHE – pêcheurs en transit- navires de guerre français- paquebots....

Après plusieurs années d'observation, on constate que cette modification simple permettrait de réduire quelques points dangereux de croisements et de situations rapprochées en évitant bien des incertitudes.

Les arguments :



Sur la carte et l'arrêté 2003/11 : nous pouvons lire à propos des conditions d'accès au dispositif de séparation du trafic au large d'Ouessant : Art :3 : « la voie à double sens est pour les navires à passagers exploités sur des routes régulières en provenance ou à destination d'un port de la Manche situé à l'Ouest du méridien 1°W, et pour les navires en transit entre les ports situés entre le cap Finistère et le cap de la Hague, à l'exception de ceux transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses en vrac ».

Rappelons que le passage par les chenaux du FOUR ou de FROMVEUR et du RAZ de SEIN est autorisé aux caboteurs <3000 UMS sous certaines conditions (pas d'hydrocarbures, de marchandises dangereuses, de passagers, passage de jour, visi.>2milles, coeff.marée <90, vent <30 nds.) et obtenir l'autorisation du préfet maritime et du Cross Corsen.

La réglementation est mal comprise par les capitaines des navires.

Le port de Brest reçoit annuellement une centaine de caboteurs (secs) en provenance de la Manche au-delà du cap de la Hague et les capitaines éprouvent parfois certaines difficultés.

Il y a peu de navires qui fassent route entre le cap de la Hague et Brest (les seuls ports sont St. Malo, Le Légué, Tréguier). En général les navires à destination de Brest proviennent de la Manche au-delà du Cotentin.

Ces navires se préoccupent de leur passage à Ouessant et demandent l'autorisation de passer par le chenal du Four (et peuvent parfois obtenir l'autorisation de la double voie par dérogation) lorsqu'ils passent Jobourg ou lorsqu'ils sont à portée VHF de OUESSANT TRAFIC.

Les caboteurs par fort vent de SW s'abritent le long de la côte de Bretagne et en arrivant au nord du Four demandent l'autorisation de passage et sont soumis à l'incertitude de la réponse.

Par mauvaise mer, forte houle et visibilité médiocre, les caboteurs sont plus ou moins visibles par les gros navires dans les voies de navigation qui concentrent le trafic.

Les navires de pêche en transit vers leur zone de pêche et naviguant dans le DST actuel viennent grossir le nombre d'échos et de situations dangereusement rapprochées.

Les conditions requises dans les textes sont parfois illogiques :

Art.6 : Proposer la circulation (navire<3000UMS) dans le chenal du FOUR plutôt que dans la double voie n'est pas très logique d'un certain point de vue sécurité.

Art.8 : Passage de jouron voit souvent mieux la nuit les navires ou les amers.

Coefficient de maréeles navires étrangers n'utilisent pas notre système de coefficient.

Art.9 : Lorsque la demande par un caboteur venant de la Manche d'une autorisation de passage par le chenal ou par la voie double sens dans les 2 heures précédant l'arrivée sur zone, le navire est déjà à proximité du chenal et si l'autorisation lui est refusée pour des raisons variées, (tous les officiers chef de quart de Ouessant Trafic n'ont pas forcément les mêmes critères, application sans dérogation de la réglementation, vents à la limite des conditions édictées, léger retard proche de la nuit, visibilité proche de la limite, etc...) le navire est obligé de traverser les voies de séparation au nord d'OUESSANT puis de circuler sur la voie extérieure SW pour finalement recouper les voies de séparation au SW d'OUESSANT – Double prise de risque et plusieurs heures de perdues ...entraînant une consommation accrue et un retard préjudiciable au port de BREST (ETA trop incertain, commande des équipes, organisation du port etc..).

Les statistiques communiquées par CROSS CORSEN pour l'année 2008 font état de plus de 25000 navires dans chacune des voies principales montantes ou descendantes, 479 navires dans la double voie côtière et 191 navires par les chenaux. Le CROSS n'est pas opposé à certaines modifications qui devraient faire l'objet d'une discussion pour accord par PREMAR.

Carte de principe du flux consécutif aux règles existantes



Des arguments pour ou contre existent, des propositions peuvent être étudiées :

Afin de limiter cette situation de dérogations régulières :

Etablir une liste des navires habilités au transit de nuit (*par exemple : licence de capitaine pilote pour les navires habitués des lieux voulant transiter de nuit dans les chenaux*).

Les compagnies de ferries et de transport de passagers sont toujours demanderesse de l'autorisation de transiter par les chenaux ainsi que les NUC.

Mais le remorqueur de haute mer préconise un éloignement de la côte pour avoir le temps d'approcher et se préparer à passer la remorque en cas de panne et mauvais temps alors que le navire dérive...

Les navires de pêche en transit s'ils sont autorisés, en empruntant la voie à double sens allégeraient le nombre de navires et d'échos dans le DST. (*Ce sont beaucoup trop souvent des causes de situations très rapprochées.*)

Les navires militaires sont aussi demandeurs de l'autorisation de naviguer dans la double voie.

Les caboteurs (non dangereux) 3 à 4000 UMS se rendant ou venant de BREST ou DOUARNENEZ en naviguant dans cette voie à double sens éviteraient des croisements dangereux. On pourrait imaginer d'étendre l'autorisation de circuler aux caboteurs (non dangereux) allant tourner la bouée de la chaussée de Sein car ceux-ci à l'heure actuelle coupent la voie montante juste à l'extrémité du DST et cela crée naturellement des situations rapprochées.

Les paquebots sont demandeurs du passage par cette double voie (*leur taille a considérablement augmenté et le nombre de personnes à bord peut être proche de 5000 !*)... non pas tant pour des raisons d'économie ou de tourisme mais pour faciliter les opérations d'hélicoptère de malades, pour réduire les distances et donc le temps d'intervention en cas d'accident (*meilleure détection radar pour les secours et meilleure qualité de radiocommunication*).

Conclusion :

En fait il n'est pas question de revenir au DST d'il y a 20 ans mais d'harmoniser une toute petite partie du trafic non dangereux pour diminuer le nombre de croisements et de situations rapprochées, diminuer le trafic dans les chenaux et limiter les dérogations (*on compterait 250 dérogations par an*).

Une étude montre que si ces demandes de modification étaient acceptées, approximativement 70% du trafic (de caboteurs) pour Brest emprunterait la voie à double sens et même si le cabotage non dangereux venant du Cap Finistère empruntait cette voie, on ne compterait pas plus de 7 navires par jour dans cette voie.

Un large appel aux témoignages a été lancé via CESMA (*Confederation of European shipmaster's associations*) auprès d'une trentaine de sociétés de cabotage européennes pour avoir des témoignages de capitaines.

Une réunion est envisagée en septembre pour peaufiner les arguments des différents intéressés.

La réglementation dans cette double voie située dans les eaux territoriales est du ressort de la Préfecture Maritime. Si des modifications étaient envisagées: PREMAR soumettra ses conclusions qui seront alors adoptées puis diffusées par l'OMI.

Cdt Jacques LOISEAU
juin 2010

Ref :arrêté 2003 / 11 du 18 avril 2003

Réunion à PREMAR BREST le 31 mai 2010

Réunion avec Adm.Aff.Mar. Romain GUILLOT 20 Mai 2010

Réunion avec Adm.Aff.Mar. J.C.CORNILLOU – CROSS CORSEN mai 2008

O.M.I. : 87^{ème} session du comité de la sécurité (M.S.C.)

La 87^{ème} session du Comité de la Sécurité maritime s'est tenue à Londres du 12 au 21 mai 2010, sous la présidence de M. Neil Ferrer (Philippines). A cette occasion, la délégation française a été étoffée par une ambassadrice, tout juste nommée par le chef de l'Etat comme représentant permanent de la France auprès de l'O.M.I. et nouvelle tête de la délégation française, marquant ainsi une volonté d'accroître une représentativité maritime notablement timide.

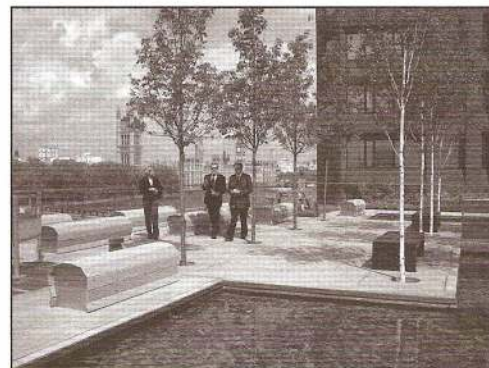
Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation Française, nous fait le compte-rendu de ce MSC 87.

TRAVAUX DU MSC 87

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

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

Les différents points de l'ordre du jour reprennent, avec une rédaction allégée, les termes du rapport présenté par le MSC à la 104^{ème} session du Conseil de l'O.M.I.



Terrasse du siège de l'O.M.I.

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

106 Etats Membres, deux Membres associés et 53 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont participé à cette 86ème session du Comité de la Sécurité Maritime.

Déclarations des délégations et des observateurs

L'irruption du pouvoir politique dans l'affaire du naufrage de la plateforme Deepwater Horizon aura sans aucun doute des conséquences significatives dans la surveillance des plateformes pétrolières. Il faudra bien, d'une manière ou d'une autre, expliquer comment le contrôle d'une installation fixe dans la ZEE d'un état peut relever de la compétence d'un autre état. C'est le principe même des immatriculations de circonstance qui risque d'être remis en cause, et cela pourrait bien dépasser le cadre de l'exploitation pétrolière.

La délégation des Etats-Unis a fait part du naufrage de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique, et déclaré que les conclusions de l'enquête en cours seraient communiquées à l'O.M.I. pour information et examen, afin que l'Organisation puisse en tirer tous les enseignements utiles pour en faire bénéficier la communauté maritime internationale.

Prenant le relais, la délégation des Iles Marshall a affirmé qu'elle s'acquitterait de ses obligations conformément au code d'enquête sur les accidents, et vis-à-vis de la convention de Montego Bay (UNCLOS).

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Le comité a noté :

- les résultats des travaux de la 59^{ème} session du comité de coopération technique.
- les décisions des 101^{ème} et 102^{ème} sessions ordinaires du conseil et de sa 25^{ème} session extraordinaire.
- les résultats des 59^{ème} et 60^{ème} sessions du comité de la protection de l'environnement (MEPC).
- les résultats de la 96^{ème} session du comité juridique (LEG).
- les résultats de la 26^{ème} session ordinaire de l'Assemblée.

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

AMENDEMENTS À LA CONVENTION SOLAS DE 1974 RELATIFS AUX GBS ET PROJET DE NORMES INTERNATIONALES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES EN FONCTION D'OBJECTIFS APPLICABLES AUX VRAQUIERS ET AUX PÉTROLIERS (GBS)

Règle II-1/2 – Définitions

Règle II-1/3-10 - Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers :

Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les GBS

- d'établir le texte définitif du projet de résolution MSC, auquel seront joints les amendements pertinents à la Convention SOLAS.
- de mettre au point le texte définitif du projet de résolution MSC dans lequel figurera le texte des Normes.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION SOLAS 1974 AUTRES QUE CEUX RELATIFS AUX GBS :

CHAPITRE II-1 DE SOLAS

Règle 3-11 - Protection anticorrosion des citernes fret pour les pétroliers chargeant du pétrole brut

CHAPITRE II-2 DE SOLAS

Règle 4 - Probabilité d'inflammation

CHAPITRE III DE SOLAS

Règle 1 - Application

PREVISION D'ENTREE EN VIGUEUR DES AMENDEMENTS PROPOSES - résolutions MSC 291(87) à 294(87):

Le Comité a décidé que les amendements aux chapitres II-1 et II-2 de la Convention SOLAS ainsi qu'aux codes et recueils de règles obligatoires entreraient en vigueur le 1er janvier 2012, sous réserve qu'ils aient été réputés acceptés au 1er juillet 2011, et il a décidé que les Gouvernements contractants pourraient appliquer les amendements au Code IMDG à titre facultatif, en tout ou en partie, à compter du 1er janvier 2011 en attendant leur entrée en vigueur le 1er janvier 2012.

IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Ce point de l'ordre du jour a été décevant, montrant que ce n'était pas une préoccupation première des délégations. Manifestement, l'appel marqué de l'OMI pour encourager l'accès au métier de navigant n'a, en termes de résultats, pas eu beaucoup d'écho auprès des différentes délégations.

Après avoir examiné les points 4 et 19 de l'ordre du jour, le Comité a constitué le Groupe de travail sur la sûreté maritime, y compris la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (MSPWG)

Ayant approuvé le rapport du MSPWG, le Comité a pris les mesures suivantes :

Amélioration de la mise en application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS :

Le Comité invite les Gouvernements Membres à faire des propositions sur les moyens de renforcer la sûreté maritime.

Directives sur la formation et la familiarisation relatives à la sûreté à l'intention du personnel à terre des compagnies et du personnel des installations portuaires.

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1341 sur ces Directives.

Accès à terre des marins

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1342 relative à l'accès à terre et à bord des navires et a prié le Secrétariat de porter la question à l'attention du Comité de la simplification des formalités (FAL) afin que celui-ci l'examine à sa prochaine session.

V. NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS (GBS)



Quand il faut définir qui doit payer, c'est le moment des discussions les plus âpres. Il a fallu faire appel à l'éthique pour déterminer si le coût des vérifications GBS doit être à la charge de l'OMI, des Etats Membres demandeurs, ou d'un fonds spécialement constitué à cet effet.

Quoi qu'il en soit, un certain nombre de résolutions très importantes ont été prises, ce qui a amené les délégations initiatrices des GBS, la Grèce et les Bahamas, à exprimer leur satisfaction au cours de la séance plénière. Mais il reste encore beaucoup à faire, et le MSC a remis une fois de plus le groupe de travail à la tâche.

Un changement très important est donc en train de se réaliser dans les règles de sécurité, avec le passage des traditionnelles règles prescriptives détaillées à un système plus souple définissant des buts à atteindre en matière de sécurité et de protection de l'environnement, tout en laissant aux architectes navals et aux constructeurs beaucoup plus de liberté sur les moyens de s'y conformer.

Les amendements prévus au chapitre II-1 de SOLAS rendront obligatoire l'application des GBS pour les pétroliers et vraquiers à partir de 150m de long, qui seront dessinés et construits pour une durée précise d'exploitation en sécurité et dans le respect de l'environnement.

Ces normes introduisent des conditions à l'état intact et à l'état endommagé que les navires devront présenter tout au long de leur exploitation, ainsi qu'une résistance aux efforts et une stabilité appropriées pour minimiser les risques de naufrage et de pollution résultant d'un défaut de structure ou de perte d'étanchéité.

Ces nouvelles normes sont établies sur 5 niveaux. Les trois premiers définissent les normes en fonction d'objectifs, avec les buts, les exigences fonctionnelles, et la vérification de la conformité. Les deux derniers niveaux rassemblent les règles et règlements pour la conception et la construction des navires, les pratiques maritimes et les normes. Les GBS comporteront aussi des directives pour la vérification de la conformité aux normes et des directives pour l'information à insérer dans un dossier de construction du navire.

Enfin, l'OMI étendra par la suite les GBS à tout ce qui flotte. Cela nécessitera de nombreuses années de discussions.

Falklands ou Malvinas, au choix, est sous responsabilité européenne, ce que conteste formellement l'Argentine, en raison du conflit territorial avec le Royaume-Uni. La réponse anglaise, soigneusement argumentée, et rejetant en bloc les prétentions argentines, n'était assurément pas improvisée. Bref, un *surgeon* du conflit des Malouines est brutalement apparu, limité heureusement au champ clos de l'O.M.I. Tout ceci ne saurait masquer les problèmes rémanents des LRIT. La finalisation du système est laborieuse, l'utilisation inférieure aux prévisions, et l'IMSO, gestionnaire du système, a augmenté sensiblement la facturation, ce qui mécontente plusieurs délégations. Aussi, tous les motifs sont bons pour récriminer, et on notera en particulier l'inquiétude de certains Etats Membres sur l'indépendance de l'EMSA qui exploite l'IDE à Lisbonne, pourtant avec un statut territorial d'ambassade.

Il faut noter enfin la mise à disposition des données LRIT aux forces de sécurité opérant dans l'Océan Indien, afin d'améliorer la lutte anti-piraterie.

Après avoir passé en revue les progrès accomplis dans la mise en place du système LRIT, le Comité a encouragé les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS :

- à accélérer l'établissement de leurs propres centres de données LRIT (DC), ou bien à prendre les dispositions nécessaires pour utiliser les services d'un DC existant,
- à promouvoir l'utilisation des renseignements LRIT à l'échelle nationale aux fins convenues par le Comité,
- à revoir les redevances liées aux renseignements LRIT qu'ils fournissent,
- à activer leurs ordres permanents d'Etats côtiers pour une période d'un mois, par exemple,
- à lui rendre compte, à sa prochaine session des résultats de l'utilisation de renseignements LRIT.

Enfin, le Comité a approuvé les recommandations connexes et a autorisé le Groupe ad hoc sur le LRIT à se réunir entre le MSC 87 et le MSC 88 pour traiter des différents aspects techniques du système LRIT.

Proposition en vue de la mise en place, de l'entretien et de l'exploitation du Central international de données LRIT (IDE)

Le Comité a approuvé la mise en place du Central international de données LRIT par la résolution MSC.297(87), et il a invité l'EMSA à établir des liens étroits avec les Etats-Unis afin d'entreprendre le transfert des codes sources pertinents et de la série d'instructions connexes de l'IDE.

Utilisation des renseignements LRIT pour la répression des actes de piraterie et des vols à main armée commis à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes.

Le Comité a examiné les questions liées à l'utilisation des renseignements LRIT pour la répression des actes de piraterie et des vols à main armée commis à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes et a approuvé la mise en place et l'exploitation d'un mécanisme de diffusion au Siège de l'OMI pour la fourniture de renseignements LRIT aux forces de sécurité déployées en vertu de la résolution A.1026(26) de l'Assemblée et de la résolution 1897 (2009) du Conseil de sécurité de l'ONU.

Le Comité a approuvé, par la résolution MSC.298(87), la mise en place d'un mécanisme de diffusion qui fournira des renseignements LRIT aux forces de sécurité opérant dans les eaux du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental afin de les aider à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (le Mécanisme de diffusion).

VII. CONCEPTION ET EQUIPEMENT DU NAVIRE (rapport du Sous-comité DE sur les travaux de sa 52ème session et questions urgentes découlant de sa 53ème session)

Revêtement des citernes pour cargaison d'hydrocarbures

Le Comité a adopté par les résolutions MSC.288(87) et MSC.289(87) les Normes de comportement des revêtements de protection des citernes pour cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut, ainsi que la Norme de comportement des autres moyens de protection contre la corrosion de ces citernes pour cargaison d'hydrocarbures. Ces Normes

Le Comité de la Sécurité a :

- adopté des amendements à la Convention SOLAS pour y introduire les GBS et rendre obligatoires les Normes internationales de construction des navires neufs en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers (résolution MSC.290(87)).
- adopté les Normes internationales de construction des navires neufs en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers (résolution MSC.287(87)).
- adopté les Directives pour la vérification de la conformité avec les normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers (résolution MSC.296(87)).
- approuvé les Directives sur les renseignements à inclure dans le dossier de construction du navire.
- approuvé le calendrier et le programme d'activités pour l'exécution du programme de vérification de la conformité avec les GBS;
- décidé que le Secrétariat devait avoir toute latitude pour grouper de manière efficace les examens des règles et encouragé les déposants d'une demande de vérification à identifier les éléments de leurs règles qui se retrouvent dans d'autres séries de règles;
- décidé que le déposant d'une demande de vérification devra verser une rétribution de 50000 USD, qui sera portée au crédit d'un fonds d'affectation spéciale GBS établi par l'OMI;
- décidé de suivre la mise en œuvre des amendements à la Convention SOLAS relatifs aux GBS et des Normes connexes et en particulier, l'exécution du programme de vérification,
- décidé de continuer à mettre au point le texte définitif des Directives générales pour l'élaboration de normes en fonction d'objectifs ;

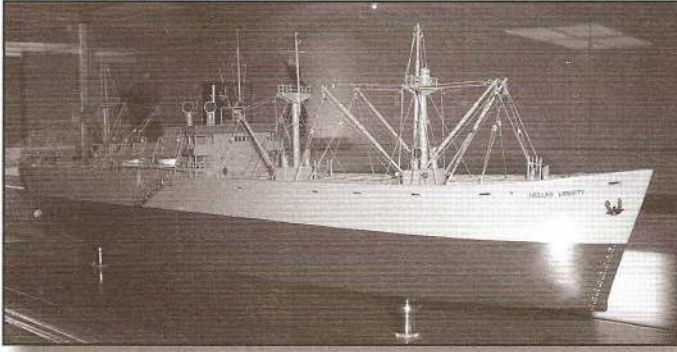
VII. QUESTIONS RELATIVES AU SYSTEME LRIT (Long Range Identification and Tracking system)

Malgré toutes les précautions prises pour dissocier les aires LRIT des eaux territoriales et zones économiques exclusives, les conflits de souveraineté s'invitent à chaque fois dans un débat réputé technique. Le problème récurrent des relations gréco-turques a donné matière, une fois de plus, à de vigoureuses déclarations sur l'adéquation des polygones LRIT. Il est intéressant de noter que la Turquie a retiré un point de litige juste avant l'ouverture de la session, mettant ainsi la délégation grecque en porte-à-faux.

De même, la Chine a posé la question du traitement des LRIT dans les régions administratives spéciales et les territoires non métropolitains, ce qui peut apparaître en bien des endroits. C'est ainsi qu'une sortie virulente de la délégation argentine a mis en lumière ce qui pourrait être considéré comme une anomalie. La zone LRIT des Malouines,

deviendront obligatoires lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle règle connexe II-1/3-11 de la Convention SOLAS, adoptée par la résolution MSC.290(87).

État d'avancement des mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage. Lors de l'examen du projet de directives pour l'évaluation et le remplacement des mécanismes de largage en charge des embarcations de sauvetage, le Comité a accepté qu'un groupe de travail MSC sur les crocs de dégagement des embarcations de sauvetage se réunisse pendant l'intersession pour mettre au point le texte définitif du projet de directives afin que celui-ci puisse être examiné au MSC 88.



VIII. APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

(rapport du Sous-comité FSI sur les travaux de sa 17^{ème} session)

Parmi les points évoqués, on notera :

- Le rapport intérimaire sur les accords PSC régionaux
- Les campagnes d'inspection intensives menées par les régimes PSC
- Les directives, codes et recueils de règles portant sur les questions relatives au contrôle par l'État du port
- Le modèle pour récapituler les résultats des activités PSC au niveau mondial
- Les nouvelles mesures ou amendements concernant les instruments relatifs au contrôle par l'État du port
- Les directives PSC sur la durée du travail des gens de mer
- Les dispositions relatives à la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement applicables aux FPSO et FSU

IX. SECURITE DE LA NAVIGATION

(rapport du Sous-comité sur les travaux de sa 55^{ème} session)

Adoption de nouveaux dispositifs de séparation du trafic (DST) :

Le Comité a adopté les nouveaux dispositifs de séparation du trafic suivants (COLREG.2/Circ.61) :

1. à «Adlergrund» et «Banc de Slupska».
2. «Au sud de Midsjobankarna» et «Au sud du Banc de Hoburg» entourant l'île de Gotland, notamment en remplacement du nom du dispositif de séparation du trafic existant «Au large de l'Île de Gotland» par «Au nord du Banc de Hoburg».
3. «Dans le secteur de la côte sud-ouest de la Crimée».

Modifications de dispositifs de séparation du trafic (DST) existants :

Le Comité a adopté les modifications aux dispositifs de séparation du trafic existants suivants (COLREG.2/Circ.61) :

1. «Au large du cap Roca» et «Au large du cap San Vicente».
2. «Au large du phare de Kalbådagrund», «Au large du phare de Porkkala» et «Au large de la péninsule de Hankoniemi».

Mesures d'organisation du trafic autres que des DST

Le Comité a adopté les mesures d'organisation du trafic suivantes (circulaire SN.1/Circ.286) :

1. une nouvelle route à double sens de circulation, «Salvorev», dans les eaux situées au nord de l'île de Gotland.

2. une nouvelle zone à éviter et deux nouvelles zones de mouillage interdit obligatoires dans l'océan Atlantique du Nord-Ouest, à proximité du «Port en eau profonde Neptune» au large de la côte des États-Unis.
3. une nouvelle route en eau profonde menant au nouveau port de la ville économique de Jazan (port de JEC) comprenant un dispositif de séparation du trafic, deux zones à éviter et une zone de prudence.
4. des modifications à l'actuelle route en eau profonde menant à Ijmuiden.

Mise en application des mesures d'organisation du trafic adoptées

Les nouveaux dispositifs de séparation du trafic, les amendements aux dispositifs existants ainsi que les mesures d'organisation du trafic devront être mis en application six mois après leur adoption, le 1^{er} décembre 2010 à 00h00 UTC. L'Arabie Saoudite et la Suède ont demandé que la date effective des mesures d'organisation du trafic autre que des dispositifs de séparation du trafic soit le 1^{er} janvier 2011 à 00h00 UTC.

Amendements au système actuel de comptes rendus de navires «Dans le détroit de Gibraltar» (GIBREP) et «Dans la zone particulièrement vulnérable des eaux d'Europe occidentale» (WE-TREP)

Le Comité a adopté ces amendements et a décidé qu'ils devront être mis en application six mois après leur adoption, le 1^{er} décembre 2010 à 00h00 UTC.

Couloir de transit recommandé par la communauté internationale (IRTC) aux navires en transit dans le golfe d'Aden

Le Comité a entériné la circulaire SN.1/Circ.281 relative aux Renseignements sur le couloir de transit recommandé par la communauté internationale (IRTC) aux navires en transit dans le golfe d'Aden. Cette circulaire a été diffusée par le Secrétariat le 3 août 2009.

Projet de résolution de l'Assemblée sur le Couloir de transit recommandé par la communauté internationale (IRTC) aux navires en transit dans le golfe d'Aden

L'A 26 a adopté le 2 décembre 2009 la résolution A.1026(26) intitulée «Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes», qui incorpore les parties essentielles du projet de résolution de l'Assemblée élaboré par le NAV 55.

Directives pour le matériel et les systèmes de passerelle, leur agencement et leur intégration

Le Comité a approuvé la circulaire SN.1/Circ.288 sur les Directives pour le matériel et les systèmes de passerelle, leur agencement et leur intégration.

Normes de performance pour la gestion des alertes à la passerelle

Le Comité a adopté la résolution MSC.302(87) sur la Recommandation sur les normes de performance pour la gestion des alertes à la passerelle.



Conformité des engins à grande vitesse avec les dispositions des règles 18 à 20 du chapitre V de la Convention SOLAS

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1349 sur la Conformité des

engins à grande vitesse avec les dispositions des règles 18 à 20 du chapitre V de la Convention SOLAS.

Détection par satellite des messages AIS

Le Comité a entériné l'envoi d'une note de liaison sur la détection par satellite améliorée des messages AIS au Groupe de travail 5B de l'UIT-R.

Garantir la sécurité lors de manifestations, protestations ou confrontations en haute mer

Le Comité a adopté la résolution MSC.303(87) visant à garantir la sécurité lors de manifestations, protestations ou confrontations en haute mer.

Recommandations relatives à la présentation et à l'affichage des données des messages AIS propres aux applications

Le Comité a approuvé la circulaire SN.1/Circ.290 sur les Recommandations relatives à la présentation et à l'affichage des données des messages AIS propres aux applications.

Mise à l'essai annuelle du matériel AIS et dispositifs de transfert du pilote

Le Comité a approuvé les projets d'amendements aux règles V/18 et V/23 de la Convention SOLAS concernant, respectivement, l'essai annuel du matériel AIS et les dispositifs de transfert du pilote, en vue de les adopter à sa quatre-vingt-huitième session.

Recommandation sur les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote

Le Comité a approuvé un projet de résolution de l'Assemblée dans lequel figurent les amendements qu'il est proposé d'apporter à la Recommandation sur les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote (résolution A.889(21)), en vue de le présenter pour adoption à l'A 27.

X. MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS

(rapport du Sous-comité sur les travaux de sa 14^{ème} session)

Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers

Le Comité a adopté les amendements au Recueil BLU de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (résolution MSC.304(87)).

Amendements aux Conventions CSC et SOLAS

Le Comité a approuvé des projets d'amendements :

1. à la Convention CSC de 1972, aux fins d'adoption au MSC 88.
2. à la règle VII/4 de la Convention SOLAS, concernant les documents de transport des marchandises dangereuses en colis, pour adoption au MSC 90.

Futurs amendements au Code IMDG

Le Comité a décidé que les amendements apportés au Code IMDG devaient être publiés tous les quatre ans dans un texte récapitulatif du Code qui remplacera la version précédente et comportera tous les amendements pertinents adoptés ou approuvés pendant cet intervalle.

XI. NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE

(rapport du Sous-comité sur les travaux de sa 41^{ème} session)

Révision approfondie de la Convention et du Code STCW



Le Comité a approuvé les projets d'amendements à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), ainsi que les 13 projets de résolution de la Conférence, dont les textes ont été proposés par le Sous-comité STW en vue de leur adoption à la Conférence des Parties à la Convention STCW de Manille.

XII. STABILITÉ ET LIGNES DE CHARGE ET SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE

(rapport du Sous-comité sur les travaux de sa 52^{ème} session)

Sécurité des navires de pêche de faibles dimensions

Le Comité a approuvé les Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés, et il a prié le Secrétariat de les transmettre à la FAO et à l'OIT afin que ces organisations donnent elles aussi leur approbation, le cas échéant. À ce sujet, le Comité a invité le Comité de la coopération technique à envisager d'inclure, dans le Programme intégré de coopération technique (PICT), des projets relatifs à la mise en œuvre des Mesures de sécurité recommandées; à assurer, lors de la mise en œuvre des activités pertinentes de coopération technique, le financement de la traduction du texte des Mesures de sécurité recommandées dans la langue du pays bénéficiaire, s'il ne s'agit pas d'une des six langues officielles de l'OMI; et à diffuser gratuitement sur CD-ROM le texte des Mesures de sécurité recommandées.

Élaboration d'un accord ou d'une résolution de l'Assemblée visant à faciliter la mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993

Le Comité a accepté que le Groupe de travail sur la sécurité des navires de pêche se réunisse pendant l'intersession afin d'établir la version définitive d'un accord ou d'une résolution de l'Assemblée sur la mise en œuvre du Protocole et de mettre au point les amendements connexes.

XIII. LIQUIDES ET GAZ EN VRAC

(rapport du Sous-comité sur les travaux de sa 14^{ème} session)

Réunions intersessions du Groupe de travail ESPH

Le Comité a approuvé le programme de travail d'une réunion intersessions du Groupe de travail ESPH qui se tiendra en octobre 2010 ainsi que la tenue d'une autre réunion intersession du Groupe de travail ESPH, en 2011, sous réserve d'une décision concordante du MEPC 61.

XIV. RADIOCOMMUNICATIONS ET RECHERCHE ET SAUVETAGE

(questions urgentes découlant de la 14^{ème} session du Sous-comité)

Directives relatives aux procédures opérationnelles pour la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime concernant les actes de piraterie et les opérations de lutte contre la piraterie

Le Comité a adopté (résolution MSC.305(87)), les Directives relatives aux procédures opérationnelles pour la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime concernant les actes de piraterie et les opérations de lutte contre la piraterie, afin de surmonter les problèmes rencontrés lors de la diffusion aux navires de commerce de renseignements sur la sécurité de la navigation émanant des forces navales.

Questions traitées par les Conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'UIT

Le Comité a entériné le projet de position de l'OMI sur les points de l'ordre du jour de la CMR-12 traitant de questions liées aux services maritimes et il a noté qu'il faudrait également mettre à jour ce document avant de le présenter à la Réunion préparatoire à la Conférence de l'UIT (RPC).

Mesures visant à garantir la sécurité des personnes secourues en mer

Le Comité a noté l'issue des échanges de vues sur la question de mesures visant à garantir la sécurité des personnes secourues en mer et en particu-

lier, que le Secrétaire général avait offert ses bons offices pour faire avancer l'examen de la question avec un groupe de parties intéressées dans le cadre de consultations officieuses. Le Comité a noté également que le Secrétariat avait défini le mandat d'un tel groupe et qu'il était prêt à faire avancer le processus avec diligence.

XV. PRÉVENTION DE L'INCENDIE

(questions urgentes découlant de la 54^{ème} session du Sous-comité)

Amendements aux instruments obligatoires

Le Comité a approuvé, en vue de les adopter au MSC 88, des projets d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS et au chapitre 9 du Recueil FSS, concernant les dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie; ainsi que le projet de texte du Code FTP de 2010.

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

Faits nouveaux survenus concernant les activités de coopération technique

Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet des activités de coopération technique menées entre mars et décembre 2009 dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes, ainsi que de la facilitation du trafic maritime, et au sujet de celles qui sont prévues en 2010 dans le cadre du PICT pour 2010-2011, une attention particulière ayant été accordée à la création de centres régionaux de sauvetage maritime (RMRCC) en Afrique aux fins de la mise en œuvre de la résolution sur la recherche et le sauvetage et le SMDSM adoptée en 2000 à la Conférence de Florence, ainsi qu'à la sûreté maritime, notamment à l'application du Code de conduite de Djibouti, à la sécurité des navires non soumis aux conventions et des navires de pêche, à la mise en application des instruments par l'État du pavillon, au contrôle par l'État du port et aux enquêtes sur les accidents de mer.

Le Secrétaire général a souligné les efforts déployés par le personnel de la Division de la sécurité maritime et de la Division de la coopération technique pour permettre la conclusion d'un accord multilatéral sur les services SAR destinés aux États desservis par le RMRCC du Maroc.

XVII. RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Constitution d'un groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT sur l'élément humain

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain, il a approuvé la constitution d'un groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT sur l'élément humain et son mandat, et il a désigné l'Allemagne, les États-Unis, les Îles Marshall, le Japon, le Libéria, le Panama, les Philippines et le Royaume-Uni pour y représenter l'OMI lors de la réunion qui se tiendra du 5 au 7 octobre 2010 à Genève.

Prise en compte de l'élément humain dans processus d'élaboration de règles

Le Comité a accepté d'incorporer les principes relatifs à l'élément humain dans les Directives sur l'organisation des travaux et des méthodes de travail afin de garantir que l'élément humain soit dûment pris en compte lors de l'examen de nouvelles questions à ajouter au programme de travail et il a décidé que le Groupe de travail mixte devrait entreprendre ces tâches.

XVIII. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

Après avoir examiné les conclusions du Groupe d'experts FSA sur diverses études FSA, le Comité a encouragé les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales à effectuer des études FSA spécifiques en vue d'améliorer la réglementation relative à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin; et il a constitué un groupe de travail par correspondance chargé de réviser les Directives FSA ainsi que les Conseils sur l'utilisation du HEAP et de la FSA.

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

L'action de l'O.M.I. ne peut guère dépasser les conseils et la facilitation, l'action contre la piraterie étant d'abord une affaire de droit international relevant de l'O.N.U.

La situation dans l'océan Indien ne s'améliore pas sur bien des points, les pirates attaquant maintenant en meute, et sur une zone de plus en plus vaste, s'approchant des Maldives. Le couloir de transit recommandé par la communauté internationale (IRTC) aux navires en transit dans le golfe d'Aden est loin d'être un sanctuaire, et les forces de sûreté relâchent les pirates faits prisonniers, faute de droit international, de tribunaux, et de lieux de détention appropriés.

Les circulaires de l'O.M.I. déconseillant formellement l'emploi d'agents de sécurité armés étant actuellement relativement peu suivies, il serait utile d'encadrer le recours à des sociétés de protection armée. Le vide juridique actuel, entre autres choses, laisse le capitaine seul responsable en cas de blessures ou de décès résultant de l'emploi des armes à bord par des employés civils. C'est un problème difficile à résoudre, et qui, pour l'instant, n'intéresse pas grand monde en dehors des capitaines.

Renseignements statistiques et rapports sur les initiatives visant à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée

Au vu des données statistiques dont il avait été rendu compte au MSC 87, le Comité a décidé à l'unanimité de condamner une nouvelle fois tous les actes de piraterie et les vols à main armée, en particulier ceux perpétrés au large des côtes somaliennes, où ils continuent de compromettre la navigation et il a prié instamment tous les gouvernements et le secteur d'intensifier et de coordonner leurs efforts visant à éliminer la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

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



Le Comité a rappelé que, le 30 novembre 2009, le Conseil de sécurité de l'ONU avait adopté la résolution 1897 (2009), par laquelle il avait élargi les dispositions de ses résolutions 1846 (2008) et 1851 (2008) et, entre autres, reconnaissait les droits de la Somalie sur ses ressources naturelles situées au large de ses côtes, y compris les pêcheries, appelait au renforcement des capacités, notamment celles des autorités régionales, et se félicitait de l'adoption du Code de conduite de Djibouti.

Le Comité a noté également que le Conseil de sécurité avait adopté trois autres résolutions sur la Somalie, à savoir :

- la résolution 1910 (2010) du 28 janvier 2010, par laquelle il a prorogé le mandat de la force militaire de l'Union africaine présente en Somalie.
- la résolution 1916 (2010) du 19 mars 2010, par laquelle était renforcé l'embargo sur les armes en Somalie et prorogé le mandat du Groupe de contrôle constitué en vertu de la résolution 1558 (2004).
- et la résolution 1918 (2010) du 27 avril 2010, par laquelle il se félicitait des progrès accomplis dans l'application du Code de conduite de Djibouti de l'Organisation maritime internationale et priait «le Secrétaire général (de l'ONU) de lui présenter, dans un délai de trois mois, un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes».

Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes

Le Comité a noté que le Secrétariat de l'OMI avait participé pleinement aux différentes réunions du Groupe de contact et de ses groupes de travail, la dernière en date étant celle du Groupe de travail 1, tenue le 10 mai 2010, et qu'il siégeait, sans droit de vote, au Conseil du Fonds international d'affectation spéciale établi par le Groupe de travail 2, qui a lancé un certain nombre de projets axés sur l'élaboration d'un cadre juridique et l'exécution d'un mécanisme public/projet médiatique conçu par le Groupe de travail 4.

Mesures prises dans les eaux au large des côtes somaliennes en vue de réprimer la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires

Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Secrétariat au sujet des faits récents ayant trait à l'application du Code de conduite de Djibouti, qui a désormais été signé par 15 États. Afin de financer l'application du Code de conduite de Djibouti, le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour le Code de conduite de Djibouti, qui comprend plusieurs bailleurs de fonds, a été constitué grâce à la contribution de 13,6 millions USD, versée par le Japon, à laquelle viennent s'ajouter les montants généreusement alloués ou promis par la France, la Norvège, les Pays-Bas et la République de Corée ainsi que le don, modeste mais sincère, des élèves de l'école primaire de Bay Point (États-Unis).

Le Comité a noté aussi qu'une Unité d'exécution du projet avait été constituée au sein de la Division de la sécurité maritime afin de concevoir et d'exécuter un plan d'action détaillé, articulé autour des quatre grands axes suivants : élaboration d'un cadre juridique solide; prise de conscience de la situation maritime; échange d'informations; et renforcement des capacités requises pour le développement des services de garde-côtes. Pour l'heure, ses efforts portent essentiellement sur la création et le développement de trois centres d'échange de renseignements, ceux de Sanaa, Mombasa et Dar es-Salaam, ainsi que sur l'établissement régional de formation qu'il est prévu d'installer à Djibouti, car ils constituent le fondement de la coordination et de la coopération régionales.

Procédures de mise à jour et de diffusion des Directives de l'OMI sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires

Après avoir noté que le groupe issu de l'industrie travaillait sur la troisième édition des «Meilleures pratiques de gestion», le Comité est convenu qu'il était nécessaire de mettre à jour et de diffuser les recommandations élaborées par le secteur, telles que les meilleures pratiques susmentionnées, avant même sa prochaine session. Le Comité a donc autorisé son président et le Secrétariat de l'OMI à diffuser le texte révisé des meilleures pratiques de gestion recommandées sous couvert d'une nouvelle circulaire MSC, qui remplacerait et annulerait la circulaire actuelle, sans attendre son approbation préalable.

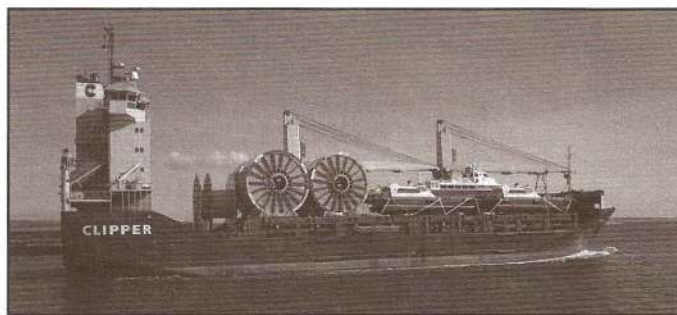
Élaboration de recommandations à l'intention des propriétaires, des capitaines et des équipages de navires concernant la conduite des enquêtes sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires

Le Comité a demandé que des documents relatifs à l'élaboration de directives à l'intention des propriétaires, des capitaines et des équipages de navires concernant la conduite des enquêtes sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires soient présentés au MSC 88 aux fins d'examen.

Élaboration de directives sur l'assistance à apporter aux gens de mer et autres personnes à bord qui ont été victimes d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre de navires

Le Comité a demandé que soient présentées au MSC 88 des propositions ayant trait à l'élaboration de directives sur l'assistance à apporter aux gens de mer et autres personnes à bord qui ont été victimes d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre de navires et il a invité les Gouvernements Membres et les parties intéressées à faire part de leurs observations et recommandations à l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) afin qu'elle peaufine son projet de directives avant sa présentation à la prochaine session du Comité.

XXI. SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES



Le Comité a affirmé une nouvelle fois que le Groupe d'experts FSA devrait revoir l'étude FSA actuellement menée par l'IACS une fois qu'elle aura été achevée et il a prié instamment les Gouvernements Membres et les organisations internationales de mettre leurs bases de données sur les accidents à la disposition de l'IACS afin de l'aider à mener à bien cette étude, y compris les renseignements qui ont trait aux accidents mettant en cause des navires non classés par des sociétés membres de l'IACS.

XXII. MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

Codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires

Le Comité a approuvé la liste des codes, recueils de règles, recommandations, directives et autres instruments non obligatoires ayant trait à la sécurité et à la sûreté et il a accepté que le Secrétariat procède à la mise à jour de la liste en diffusant chaque année une circulaire indiquant uniquement les modifications apportées à la liste récapitulative.

Facilitation de l'entrée en vigueur des amendements de 1993 à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC)

Le Comité a prié le Secrétariat de se mettre en rapport avec les Parties contractantes à la Convention pour recueillir leur avis sur la convocation d'une conférence et, en particulier, pour savoir si elles seraient disposées à adopter des amendements à la Convention suivant la procédure d'acceptation tacite.

XXIII. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Examen des demandes d'admission au statut consultatif d'organisations non gouvernementales

Le Comité a noté que la 102^{ème} session du Conseil (C102) a décidé :

- d'accorder le statut consultatif au Nautical Institute (NI), au World Shipping Council (WSC), à NACE International et à l'Association internationale de la police des ports et des aéroports (IAASP).
- d'accorder, à titre provisoire, le statut consultatif à la Hot Briquetted Iron Association (HBIA), pour une durée maximale de deux ans à l'issue de laquelle il serait procédé à un bilan de la situation, et de reconduire le statut consultatif de l'International Spill Control Organization (ISCO) pour une nouvelle période de deux ans.
- de transformer en statut consultatif à part entière le statut consultatif accordé à titre provisoire au Fonds international pour la protection des animaux (IFAW).
- de ne pas accorder le statut consultatif à la Green Ship Recycling Association (GSRA), à l'Inflatable Safety and Survival Equipment Technical Association Limited (ISSETA), à la Regional Clean Sea Organization (RECSO), à l'International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), à l'Association de certification «Russian Register» et à la MYBA.

Le Comité a également pris note

- des décisions du C 102 à l'égard du Conseil international des associations des industries nautiques (ICOMIA) et de l'Association internationale de navigation (IAPCN), qui a été rebaptisée Association mondiale pour des

infrastructures de transport maritimes et fluviales mais conserve le sigle IAPCN.

- de la profonde préoccupation exprimée au C 102 à l'égard de toute activité incompatible avec les conditions dans lesquelles les organisations non gouvernementales avaient été admises au statut consultatif.
- que le C 102 avait prié le Réseau International des Amis de la Terre (FOEI) et Greenpeace International de s'abstenir à l'avenir d'agir d'une manière susceptible de rejaillir négativement sur l'Organisation.
- que l'UICN avait repris son nom initial, à savoir l'Union internationale pour la conservation de la nature, tout en conservant le sigle UICN.

Nouvelles demandes d'admission au statut consultatif

En ce qui concerne la demande présentée par le Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC) et la Superyacht Builders Association (SYBAss), le Comité a recommandé au Conseil de leur accorder le statut consultatif à titre provisoire pour une période de deux ans, à l'issue de laquelle leur statut devra faire l'objet d'un nouvel examen.

XXIV. APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

Le Comité a approuvé le projet de directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, en vue de son approbation au MEPC 61 et de son adoption définitive au MSC 88.

XXV. PROGRAMME DE TRAVAIL

- Agendas biennaux des sous-comités et ordres du jour provisoires de leurs prochaines sessions

- Entérinement des résultats non prévus
- État d'avancement des travaux par rapport aux résultats escomptés pour l'exercice biennal 2010-2011
- Propositions concernant le Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les priorités pour l'exercice biennal 2012-2013
- Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI
- Questions relatives au renforcement des capacités
- Élaboration à l'AIEA de directives à l'intention des États côtiers sur l'intervention d'urgence en cas d'événement de mer mettant en cause des matières radioactives
- Réunions intersessions

XXVI. DIVERS

- Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)
- Coopération entre l'OMI et l'IACS au sujet du programme de l'IACS relatif à la certification des systèmes de contrôle de la qualité (QSCS)
- Diffusion d'une circulaire MSC sur l'adhésion à l'OHI
- Protection de la liaison numérique VHS de l'AIS
- Faits nouveaux survenus concernant les navions
- Étude de référence sur les vraquiers et rapport sur les accidents
- Transport de fines de fer entraînant des événements de mer
- Aides à la navigation dans les eaux arctiques

O.M.I. : 14ème session du sous-comité de la communication et de la recherche et sauvetage (COMSAR)

La 14ème session du sous-comité de la communication et de la recherche et sauvetage s'est tenue à Londres du 08 au 14 mars 2010, sous la présidence du Cdt Carlos Salgado Riveros (Chili). MM. G. Keurmeur, G. Vileyn (Bureau Veritas) et C. Rissone (ANFR), membres de la délégation Française, nous en font le compte-rendu.

TRAVAUX DU COMSAR 14

GÉNÉRALITÉS

Le sous-comité de la communication et de la recherche et sauvetage a rassemblé environ 350 personnes représentant cinquante huit pays et 20 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales. La réunion s'est tenue dans les locaux de l'OMI.

Trois groupes de travail ont été constitués :

- GT1 : questions SAR (Recherche et Sauvetage) – Mr Udo Fox (Allemagne)
- GT2 : questions de SMDSM, UIT et normes de fonctionnement – présidé par Mr John Shaw (Royaume Uni)
- GT3 : questions liées à l'E-navigation – présidé par Mr John Erik Hagen (Norway)

1. Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM/

GMDSS). Affaires relatives au plan cadre (master plan). Point 14.3 de l'ODJ :

Le Secrétariat ayant reçu de nombreuses propositions d'amendements de la circulaire GMDSS.1/Circ.11, propose donc de la remplacer par la nouvelle circulaire GMDSS.1/Circ.12. Cette nouvelle circulaire à jour entrera en vigueur courant avril 2010.

2. Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM/ GMDSS). Compte-rendu de la 1ère session du Sous-comité du Service Mondial d'Avertissements à la Navigation (WWNWS 1) de l'IHO. Point 14.3.1 de l'ODJ :

L'Organisation Hydrographique Internationale (IHO) a réuni le Sous-comité WWNWS1 à Monaco en Août dernier afin de finaliser certains projets de révision de document touchant plus particulièrement le manuel «International Safety Net» et l'IMO résolution A.664(16) concernant les normes de fonctionnement relatives aux équipements d'appel de groupe amélioré (EGC).

3. Dispositions techniques et opérationnelles coordonnées des Services d'Information de Sécurité Maritime (MSI), incluant la revue des documents connexes. Liste de coordinateurs de zones NAVAREA. - Points 14.3.2 et 14-INF 10 de l'ODJ :

- a. L'OHI a soumis un projet de circulaire contenant la mise à jour de la liste des coordonnateurs de zones NAVAREAs en charge de la promulgation et de la diffusion des avertissements urgents aux navigateurs (messages NAVAREAs). Ce projet remplacera la circulaire COMSAR.1/Circ.44. La France est coordonnatrice de la zone NAVAREA II. Le SHOM est aussi le coordonnateur national pour toutes les zones NAVAREA où la

France est présente.

NAVAREA II

Département "Information et Ouvrages Nautiques"
Service hydrographique et océanographique de la marine
13 Rue du Chatellier
CS 92803

29228 BREST CEDEX 2 France

Tel.: +33 (0)2 98 22 15 99 (Chief of Department, Office Hrs, Mon to Fri)

Tel.: +33 (0)2 98 22 16 67 (Duty Officer, H24)

Fax: +33 (0)2 98 22 14 32

Telex: FRANAUT 940861 F

E-mail: coord.navarea2@shom.fr

Website: <http://www.shom.fr/navarea/NavareaIIenVigueur.txt>

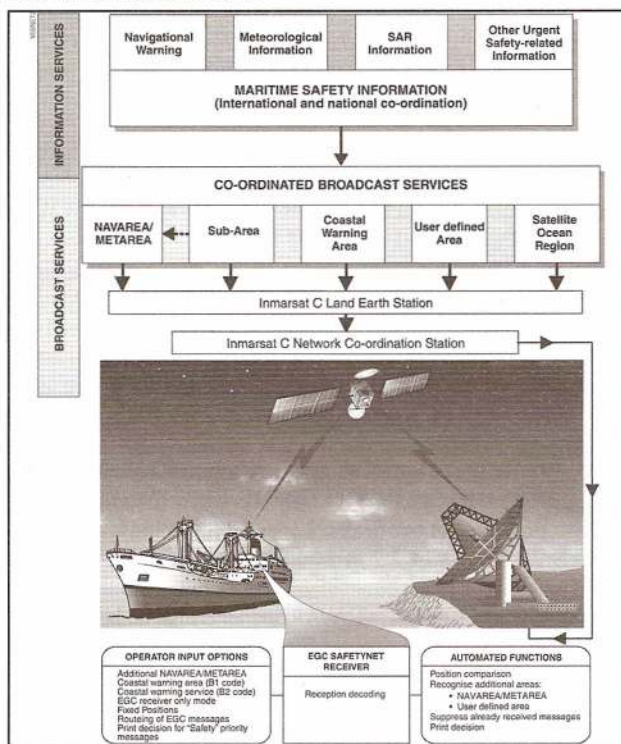
b. La République Islamique d'Iran a proposé sa nomination comme sous coordinateur pour la mer Caspienne dans la zone NAVAREA III.

4. Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM/ GMDSS). Questionnaire relatif à la disponibilité des moyens mis à disposition dans le GMDSS. Point 14.3.3 de l'ODJ :

Le Secrétariat a soumis un projet de questionnaire portant sur la modification de la circulaire MSC/Circ.684 relative aux moyens disponibles dans le cadre du GMDSS.

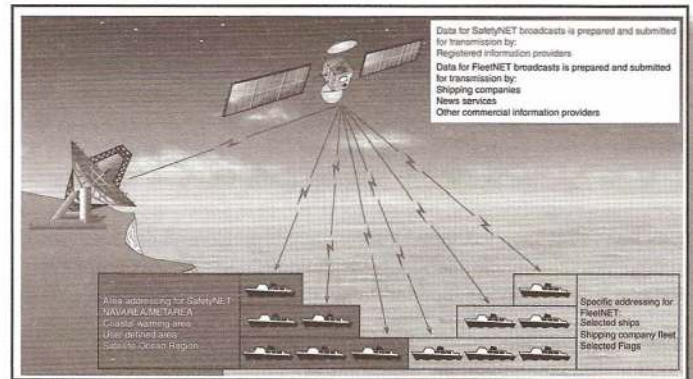
5. Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM/ GMDSS). Dispositions coordonnées techniques et opérationnelles des informations de sécurité maritime (MSI), incluant la revue des documents connexes. Révisions des résolutions A.664(16) and A.701(17) - Points 14.3.4 et 14.3.5 de l'ODJ :

- L'Organisation Hydrographique Internationale (IHO), l'Organisation Météorologique Mondiale (WMO) et l'Organisation Satellite Mobile Internationale (IMSO) ont soumis des projets de modifications des normes de fonctionnement des systèmes de réception des appels de groupes améliorés (EGC).
- Une proposition de révision du manuel SafetyNET a été soumise. Ce service SafetyNET est assuré par INMARSAT et fournit des avertissements relatifs à la navigation et la météo, des informations concernant la recherche et le sauvetage ainsi que d'autres informations importantes requises par la convention SOLAS. La figure 1 ci-dessous illustre la manière dont ce service est organisé. Les fournisseurs d'informations agréés soumettent les messages SafetyNET aux stations côtières par satellite (LES) du réseau Inmarsat C qui les diffusent dans les régions océaniques appropriées. Ces messages sont diffusés suivant leurs priorités (détresse, urgence, sécurité...) et sont reçus par les terminaux Inmarsat C ou Mini-C des navires.



Présentation du système du service international SafetyNET.

- SafetyNET offre la possibilité d'adresser les messages soit dans une zone géographique fixe et bien définie par le système NAVAREA/METAREA soit dans une zone délimitée provisoirement de manière circulaire ou rectangulaire. Les capacités du système EGC sont illustrées dans la figure 2 suivante :



Concept de base de l'appel de groupe amélioré d'Inmarsat.

6. Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM/ GMDSS). Diffusion d'informations de sécurité à la navigation concernant les actes de pirateries. Point 14.3.8 de l'ODJ :

L'Organisation par Satellite Mobile Internationale (IMSO) a suggéré d'élaborer un projet de résolution contenant une procédure qui permettrait aux forces navales engagées dans la lutte contre la piraterie de diffuser des messages d'avertissements à la navigation via l'actuel Système Mondial d'Avertissements à la Navigation (WWNWS).

Le projet sera soumis au prochain Comité de Sécurité Maritime (CSM/ MSC) pour adoption.

7. Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM/ GMDSS). Rapport de la 19ème réunion sur la coopération en matière de radiocommunications pour les régions de la mer Baltique et de la mer de Barents. - Point 14.INF 4 de l'ODJ (agenda item 3) :

L'Allemagne a présenté un compte-rendu assez détaillé qui contient quelques informations importantes telles que la fermeture annoncée par la Suède de la station MF/HF de Lyngby Radio ce qui laisse présager dans un avenir proche l'abandon de l'ASN en MF/HF. La Russie a par ailleurs présenté la nouvelle génération de satellites du système Sarsat-Cospas opérationnels depuis Novembre 2009.

8. Affaires de l'UIT. Rapport du groupe d'experts joint OMI/UIT - Compte-rendu de la 5ème réunion - Point 14.4 de l'ODJ :

Le comité de sécurité maritime 86 a demandé au groupe d'experts joint OMI/UIT d'élaborer le projet de position de l'OMI pour la prochaine conférence mondiale des radiocommunications en 2012 (CMR-12).

La position de l'OMI sur les points d'intérêts pour la communauté maritime a été révisée afin de prendre en compte les derniers développements tant au niveau de l'UIT que des organisations régionales des télécommunications et bien sûr des administrations.

Point 1.9 de la CMR-12 :

Introduction de nouvelles techniques numériques dans l'Appendice 17 du règlement radio

L'OMI supporte le projet de révision de l'Appendice 17 dont les principales modifications sont :

1. Identification des fréquences nécessaires pour le SMDSM utilisant le télex (NBDP). Ces fréquences sont identifiées dans l'Appendice 15. Création d'une bande de garde centrée sur ces fréquences ou l'utilisation de nouveaux systèmes numériques de transmission de données ne sera pas autorisé mais seulement le télex traditionnel.
2. Identification dans chaque bande de l'Appendice 17 des fréquences nécessaires pour l'ASN, le NAVTEX et le MSI. Ces fréquences doivent rester inchangées. Leur protection est assurée par une note de renvoi interdisant l'utilisation de technologies numériques dans ces bandes.
3. Rendre les bandes Morse disponibles pour les nouveaux systèmes de

transmission de données en numérique. Assurer par note de renvoi que ces bandes pourront continuer à être utilisées par les Administrations qui le souhaitent sous réserve de non brouillage des nouveaux systèmes numériques et sans réclamer de protection envers ces derniers.

4. En prenant en compte les points 1 et 3 ci-dessus, pour la création de nouvelles bandes pour les systèmes de transfert de données, s'assurer que les canalisations actuelles (3 kHz et 0,5 kHz suivant le cas) ne sont pas conservées afin de permettre des transmissions large bande.
5. Une période de transition s'étendant jusqu'au 1er janvier 2015 est identifiée afin d'assurer une transition en douceur.

Point 1.10 de la CMR-12 :

Examiner les attributions de fréquences nécessaires en ce qui concerne l'exploitation des systèmes de sécurité des navires et des ports et les dispositions réglementaires associées, conformément à la Résolution 357 (CMR 07).

L'UIT a identifié un certain nombre de sujets d'étude possible sous ce point d'agenda :

- Etude du statut réglementaire des fréquences AIS 1 et AIS 2
Je rappelle que ces fréquences ne sont pas exclusives au service mobile maritime. Elles sont partagées avec le service mobile terrestre et des interférences sont possibles le long des côtes à l'approche de grands centres urbains où les compagnies de bus et de taxis utilisent aussi ces fréquences. L'OMI demande qu'une protection réglementaire de ces fréquences soit trouvée.
- Amélioration de la détection par satellite des messages AIS.
L'OMI a pris note des études techniques conduites à l'UIT ; Révision de la recommandation UIT-R M.1371 qui introduit un nouveau message (message 27) dédié à l'amélioration de la détection des messages AIS par satellite ; Finalisation du rapport UIT-R M.[SAT-AIS] qui justifie le besoin de nouvelles fréquences pour la détection de l'AIS par satellite. L'UIT a identifié les canaux 75 et 76 de l'Appendice 18 pour ce besoin. Le rapport confirme également l'innocuité vis-à-vis du canal 16 qui est adjacent aux canaux 75 et 76.
L'OMI supporte cette identification mais, dans la continuité des débats en cours au MSC, l'OMI ne se sent pas engagée pour l'instant, par une éventuelle confirmation par la CMR-12 de l'utilisation de ces canaux, pour modifier l'obligation d'emport d'équipements AIS modifiés.
- Radiodiffusion des niveaux de sûreté des ports au profit des navires dans la bande des 500 kHz,
L'OMI supporte l'introduction de tel système dans la bande 415-526.5 kHz avec un intérêt tout particulier pour la bande 495-505 kHz dans laquelle une proposition d'un nouveau système est en cours de description à l'UIT
- Modernisation de l'Appendice 18 en ligne avec les résolutions 342 et 357,
L'OMI supporte une révision de l'Appendice 18 pour l'introduction de nouvelles techniques numériques
- Identification de canaux de l'Appendice 18 pouvant être utilisés en duplex ou en simplex indifféremment au bon vouloir des administrations
Sur ce point l'OMI est encore partagée bien que la majorité des administrations soit contre cette possibilité. En guise de compromis l'OMI reste attentiste pour le moment, d'autres études devant être publiées pour la prochaine réunion du groupe de travail 5B
- Suivi et identification des cargaisons de navires,
L'OMI encourage les études sur ce sujet à l'UIT, en comprenant bien qu'il ne sera pas résolu pour la CMR-12 et qu'il est un candidat potentiel pour un nouveau point d'agenda à la CMR-16.
- Utilisation de systèmes HF pour délivrer des alertes de sûreté et des informations de sécurité
L'OMI rejoint l'avis général, à savoir que cet aspect est couvert par le point 1.9 et qu'en conséquence on pourrait le supprimer des sujets d'études au 1.10.
- Suivi du concept d'E-navigation de l'OMI,
Ce concept en cours de définition, (voir la section sur le groupe de travail sur l'E-navigation), ne donne pas encore lieu à une recherche de spectre mais cela sera le cas dans le futur. Pour cette raison ce sujet est candidat pour un point d'agenda pour la CMR-16

9. Affaires de l'UIT. Rapport du groupe de liaison 5B de l'UIT avec l'OMI – Compte-rendu de la réunion du 23 Novembre au 4 Décembre 2009 - Points 14.4.1, 14.4.2, 14.4.3, 14.4.4 14.4.5 Point 7 Info 9 de l'ODJ :

Le Secrétariat a publié une note divisée en deux parties, l'une traitant des prochains développements à venir en particulier les amendements des recommandations relatives à l'ASN, l'AIS, l'établissement des spécifications des nouveaux équipements (balises) d'homme à la mer qui utilisent des fréquences de la bande ISM (sans licence ni protection).

Le Secrétariat a soumis quelques documents d'information concernant les éditions en cours de manuels à l'usage du service mobile et du service mobile par satellite.

Le Secrétariat a proposé un document qui vise à développer les spécifications de systèmes d'homme à la mer afin de les intégrer dans le système SAR. A ce sujet, l'administration française a rendu obligatoire de tels systèmes à bord des navires de pêches. Ces systèmes baptisés DAHMAS sont approuvés conformément à des normes de fonctionnement par le Bureau Veritas par délégation de la Direction des Affaires Maritimes. Il a donc été réalisé une évaluation des avantages et inconvénients du système d'homme à la mer dans le cadre du GMDSS. Pour l'utilisation possible de fréquences du GMDSS, le problème de l'activation automatique d'une alerte de détresse a été soulevé. Il a été noté l'impossibilité d'accuser réception d'une alarme ou de l'annuler (il a été conseillé de développer des systèmes en boucle fermée). Certaines administrations telles que Suède, USA, et Pays-Bas insistent sur le fait que le système doit rester indépendant du système GMDSS (en cas d'homme à la mer, l'alarme est reçue en passerelle pour un traitement par le personnel de quart). Il a été rappelé par le groupe de travail Recherche et Sauvetage que, compte-tenu de l'importance de la fréquence 121,5MHz (détresse aviation et recherche sur zone), son usage dans le cadre de l'homme à la mer est inapproprié.

Pour information, l'Australie avait ouvert une discussion concernant le développement d'une balise d'homme à la mer fonctionnant en VHF sur le canal 70 en ASN. Elle pourrait être dotée d'un récepteur GNSS intégré.

A noter qu'en France de telles balises (DAHMAS) fonctionnant dans la bande ISM ont vu le jour et sont approuvées de type par le Bureau Veritas dans le cadre de la division 331 de la MMF.

A souligner qu'une balise VHF ASN aurait une portée bien supérieure aux autres systèmes de sa catégorie, c'est-à-dire environ 16 milles pour environ 1 Watt en sortie.

Le Secrétariat a également soumis un rapport contenant une proposition de numéros d'identification (MMSI) des émetteurs récepteurs VHF portatifs équipés d'un ASN et d'un GNSS. La codification aurait la structure suivante PMIDXXXXX. Le sous-comité COMSAR a considéré que P prendrait la valeur 8. Cette codification permettrait en principe de fournir pour chaque pays au maximum 100,000 numéros MMSIs.

Concernant les alertes diffusées via ASN en MF/HF, une alerte déclenchée dans l'Océan Indien peut aujourd'hui être reçue en Atlantique du fait que ces alertes sont catégorisées « All ships ». Les travaux d'amendement de la Recommandation ITU-R 493-13 en cours visent la diffusion des alertes d'urgence et de Sécurité uniquement dans des zones concernées à l'instar du Safety Net. Pour le moment, le problème de la formation des usagers et de la mise à jour des équipements (de nombreux équipements de bord ne seraient pas compatibles avec une mesure). Pour l'heure, l'ITU-R considère que les équipements doivent continuer à être capables d'émettre en « All ships ».

Concernant ces deux derniers points, le groupe technique a rédigé un document de liaison pour informer l'UIT des décisions prises.

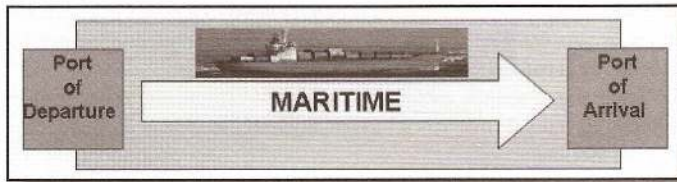
10. Affaires de l'UIT- Rapport du groupe de liaison 5B de l'UIT avec - Prochaine conférence mondiale des radiocommunications de 2012(WRC2012) - Etat de l'utilisation des fréquences VHF à l'usage de l'AIS - Point 14-4-6 de l'ODJ :

Le sous-comité NAV 55 avait été chargé d'évaluer le statut des fréquences AIS (AIS1 et AIS2), car elles sont utilisées dans un cadre de sécurité (Anticollision, suivi des navires et de leurs cargaisons (VTS)). A l'instar du SMDSM/GMDSS, il faudrait prendre des mesures afin de les protéger des interférences liées aux émissions sur les canaux adjacents, en instaurant des canaux de garde.

Le sous-comité COMSAR 14 a été invité à valider cette demande qui sera traitée au point 1.10 de l'ordre du jour de la CMR-12 (voir le paragraphe 8 de ce rapport)

11. Affaires de l'UIT. Rapport du groupe de liaison de l'ISO relatif au suivi des marchandises en mer et au cours de leur acheminement par voie terrestre - Point 14.4.7 de l'ODJ :

Face à l'accroissement du trafic conteneurisé, le sous comité DSC de l'OMI est préoccupé par la sécurité des conteneurs depuis leur port d'origine jusqu'à celui de leur destination.

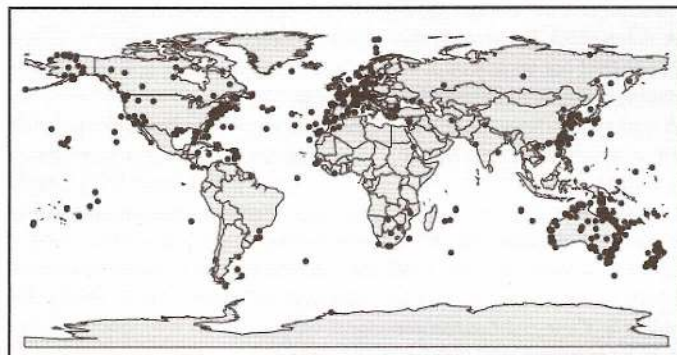


L'ISO avait soumis un document de liaison qui faisait l'état des fréquences utilisées pour les systèmes d'identification par fréquences radio (RFID). Ces systèmes servent au suivi et à l'identification des marchandises conteneurisées. Après discussion et notamment une intervention de la Chine (très frileuse pour étendre ces nouvelles technologies), le sous comité a décidé de s'informer auprès du sous comité DSC, qui est le leader en matière de RFID.

12. Services par satellites ((Inmarsat and Cospas-Sarsat) – Points 14.5, 14.5.1, 14.5.2 de l'ODJ :

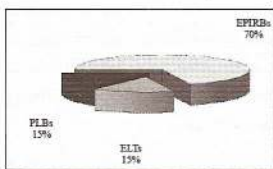
a. Cospas-Sarsat a fourni un rapport détaillé de son système. Les points suivants ont été particulièrement développés :

- Performances du système:
En 2008, le système de Cospas-Sarsat a retransmis 502 alertes de détresse et 1.981 personnes ont été secourues. Depuis sa fondation en 1982, l'Organisation a contribué au sauvetage de 26.779 personnes. La répartition géographique de tous les événements pour l'année 2008 est représentée ci-dessous



Geographic distribution of SAR events assisted by COSPAS-SARSAT alert data (January-December 2008)

Le pourcentage de tous les événements par domaine (Maritime, aviation, PLB) pour l'année 2008 est représenté ci-contre :



Type of SAR events assisted by COSPAS-SARSAT (January-December 2008)

- Cospas-Sarsat a rendu un rapport relatif aux communications entre les centres de recherche et sauvetage (MCCs) et les SPOCs qui sont les points de contacts de recherche et sauvetage des pays impliqués. Cette organisation essaie d'accroître la fiabilité des communications avec les SPOCs et d'améliorer l'acheminement des alertes de détresse dans des délais acceptables. Il s'avère que sur 140 communications testées par les MCCs avec les SPOCs, 23% sont peu fiables et inexploitable. Les pays pour lesquels des déficiences sont relevées sont situés sur le continent africain.

b. L'IMSO a publié un compte-rendu sur la disponibilité et la fiabilité d'Inmarsat dans le cadre du GMDSS. Ces qualités susmentionnées ne sont pas remises en question.

c. INMARSAT a informé l'OMI de la cessation de l'Inmarsat B le 31/12/2014. Il sera remplacé par le Fleet 77 qui est également approuvé pour son utilisation dans le cadre du SMDMS/GMDSS.

13. Affaires concernant la recherche et le sauvetage (SAR), incluant celles relatives à la conférence SAR de 1979 et à la mise en œuvre du GMDSS - Point 14-Inf.3 (agenda item 6) de l'ODJ :

Le Secrétariat a informé le sous-comité de l'état actuel des différents accords entre pays en matière de recherche et sauvetage pour les diverses régions du globe conformément au paragraphe 2.1.4 de l'Annexe à la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage en mer de 1979.

Circular N°	Countries	Date of agreement
13	France-Monaco	12.07.1999
14	Australia-France for New Caledonia	04.10.1999
15	Australia - France for Réunion	05.07.2000

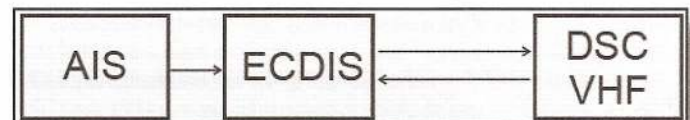
ci-dessus une partie du tableau pour exemple.

14. Affaires concernant la recherche et le sauvetage (SAR), incluant celles relatives à la conférence SAR de 1979 et à la mise en œuvre du GMDSS- Assistance médicale pour les courses au large dans le cadre des services de recherche et sauvetage - Point 14-6-4 de l'ODJ :

La France a soumis un document par lequel elle a présenté des recommandations concernant l'organisation de l'assistance médicale dans les courses au large. En particulier l'usage de fichiers normalisés contenant de nombreuses données pouvant aider de manière significative lorsqu'ils sont utilisés conjointement entre les services d'assistance télé-médicale et les MRCC (CROSS) en charge des opérations SAR.

15. Développements de systèmes et technologies dans les radio-communications du domaine maritime- ASN par VHF – Point 14.7 de l'ODJ :

L'Ukraine avait soumis une proposition de simplification des communications ASN par VHF afin d'accroître l'efficacité des communications de passerelle à passerelle. Il est proposé d'intégrer l'ASN avec l'ECDIS et l' AIS afin de permettre au navire appelant d'être automatiquement rattaché à la situation de navigation présente sur l'écran du navire porteur (voir schéma de principe ci-dessous)



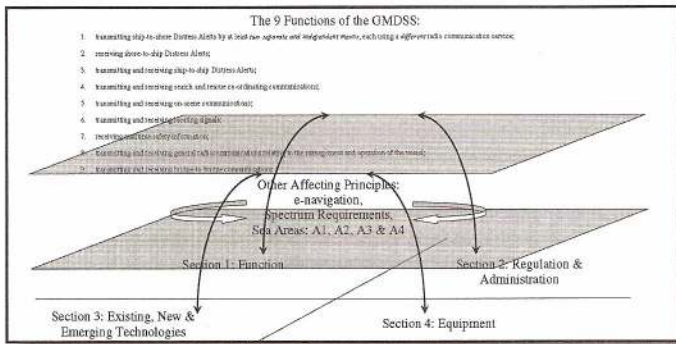
Cette proposition ne nécessite en aucun cas de modifier les procédures actuelles de radiocommunications et est en ligne avec les futurs besoins de l'E-Navigation.

A noter que cette proposition a été très appréciée et supportée par de nombreuses délégations en plénière. Ce point a également été revu par le groupe E-Navigation.

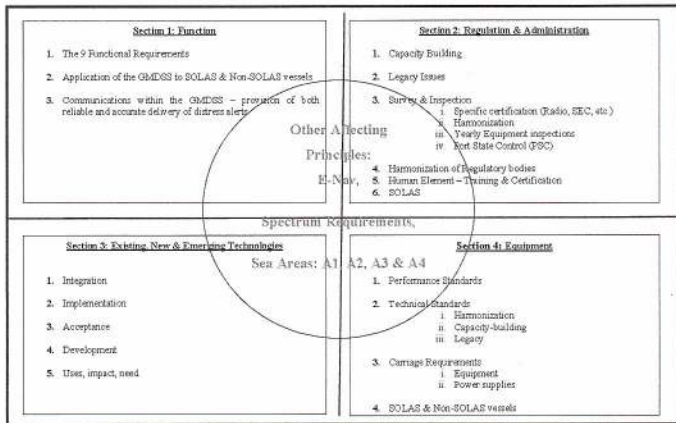
16. Développements de systèmes et technologies dans les radio-communications du domaine maritime- Etablissement des besoins pour une révision des éléments et procédures du système GMDSS – Points 14.7.1, 14.7.3 de l'ODJ :

L'Australie, le Chili, La France, La Grande-Bretagne, et les États-Unis d'Amérique, ont soumis un document clé qui pourrait servir de base dans la refonte du système GMDSS en vue de mieux l'adapter aux besoins de l'E-navigation (il faut dire qu'aujourd'hui on maintient des moyens de communications désuets et peu utilisables tels que le télex radio)

Par ailleurs les USA ont soumis une étude qui démontre l'importance de l'ASN dans les bandes des 2 MHz (MF) et en HF pour l'envoi d'alertes de détresse. Voir les figures 1 et 2 ci-dessous qui donnent un aperçu global des alertes de détresse envoyées soit par MF/HF ou par satellites.



Origin of MF/HF distress calls



Origin of satellite distress calls

17. Développements de systèmes et technologies dans les radio-communications du domaine maritime- Etablissement des besoins pour une révision des procédures par satellite du système GMDSS – Point 14.7.2 de l'ODJ :

L'Organisation par Satellite Mobile Internationale (IMSO) invite le sous-comité à considérer les éléments et besoins à prendre en compte lors de l'évaluation d'un nouveau fournisseur de services par satellite dans le cadre du GMDSS

18. Développement de procédures pour la mise à jour des équipements de communications et navigation embarqués – Points 14.9, 14.9.1 de l'ODJ :

Le Comité Radio Maritime International (CIRM) avait soumis des commentaires sur le document MSC 83/25/7 du Royaume-Uni et de l'Australie, et avait suggéré d'utiliser la SN.1/Circ.266 qui donne des directives sur la mise à jour des logiciels de l'ECDIS comme document de base, voire de modèle, pour développer des règles générales de mise à jour des logiciels (microprogrammes, systèmes d'exploitation et programmes d'applications) pour les équipements de communications et navigation.

En résumé, pour les modifications de normes, issues de l'IMO et de l'ITU, ayant effet rétroactif :

- les Administrations seront en charge d'informer les parties intéressées,
- les fabricants d'équipements seront en charge d'offrir un accès aux informations relatives à la mise à jour des logiciels associés aux changements de normes,
- les armateurs seront en charge de la mise à jour des équipements à bord de leurs navires.

Ces changements de logiciels devront être couverts par une approbation de type.

Le sous-comité NAV 55 a soumis un projet de circulaire (MSC/CSM circ.) pour revue par ce sous-comité COMSAR. Les commentaires éventuels seront envoyés à la prochaine session du sous-comité NAV 55.

Par ailleurs les États-Unis sont également préoccupés par la mise à jour des logiciels d'application embarqués et relatifs aux appareils de radiocommunications et de navigation. Ils proposent d'établir un groupe de liaison avec la CEI pour modifier l'IEC 60945 et demandent également de préparer un projet d'amendement des règles SOLAS IV/14 and V/18.

19. Mesures pour garantir la sécurité des personnes secourues à la mer – Points 14.10 et 14.10.1 de l'ODJ :

Le Secrétariat a soumis les résultats des travaux du MSC 86 et du FSI 17 relatifs aux mesures à prendre pour garantir la sécurité des personnes secourues en mer. Le sous-comité a été invité à prendre acte du document et à engager les actions appropriées.

L'Italie et l'Espagne ont soumis un document faisant l'état des lieux des personnes secourues en mer. Par exemple l'Italie a secouru 16,250 personnes et l'Espagne 5,323 personnes au cours de l'année 2009. L'attention de l'IMO a été attirée sur le fait que des mesures devraient être prises pour garantir un débarquement rapide des personnes secourues en mer. En effet, les gouvernements responsables des régions SAR où sont intervenus les navires espagnols et italiens ont failli à leurs obligations qui étaient de fournir une zone sécurisée pour le débarquement des personnes secourues.

20. Dispositions relatives à la sécurité des annexes opérant à partir des navires à passagers - Point 14-11 de l'ODJ :

Le Comité de Sécurité Maritime avait proposé à sa 84ème session d'étudier les moyens de radiocommunications pouvant être installés à bord d'embarcations annexes opérant comme navettes pour transporter parfois jusqu'à 100 passagers jusqu'à terre lorsque le paquebot est au mouillage. Ces embarcations annexes sont parfois classées comme embarcations de sauvetage. Par ailleurs, un rapport des sociétés de classification déplore de nombreux accidents avec ces annexes.

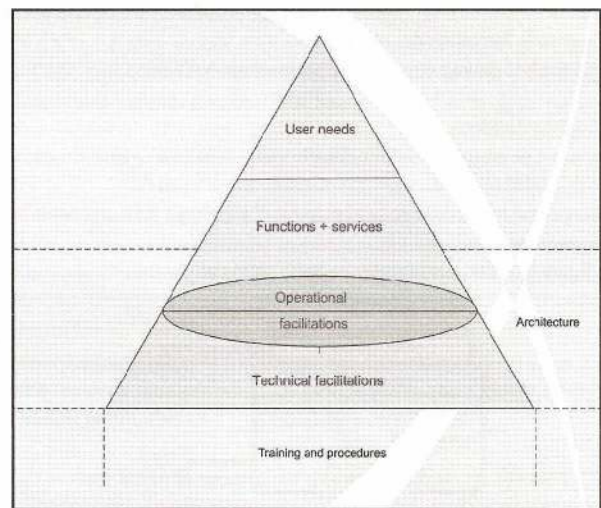
Les États-Unis ont soumis une proposition en vue d'équiper les embarcations de moyens de communications entre le bateau mère et la terre, de balises SRSAT/COSPAS et d'AIS.

21. Elaboration d'une stratégie en matière de navigation électronique - Point 14.12 de l'ODJ :

La Norvège a soumis un rapport contenant un état de l'avancement des travaux de l'E-Navigation avec des questions spécifiques à débattre durant la session 14 du COMSAR.

a. Besoins des usagers :

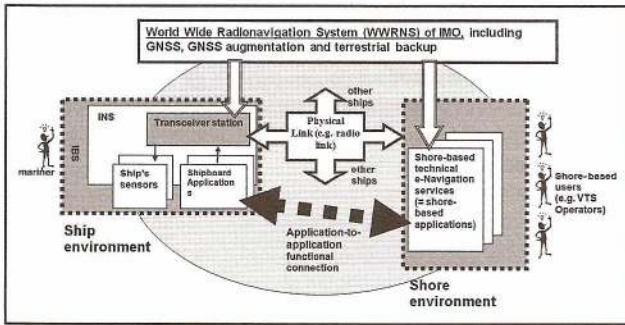
Les besoins des navires, des services et autres parties prenantes sont en cours d'élaboration. Les besoins de la terre pourraient être appréhendés selon la méthodologie utilisée pour déterminer les besoins des utilisateurs, définie par l'IALA. Les besoins des utilisateurs à bord des navires et à terre devront être spécifiés d'une manière holistique et harmonisée. La structure du travail sera schématisée selon la figure 1 ci-après :



b. Architecture – moyens techniques :

L'architecture du système bien qu'en cours d'élaboration devra être basée sur un concept modulaire et évolutif. A noter le principe important selon lequel on s'oriente, c'est-à-dire vers le flux d'information plutôt que sur le développement de la technologie. La figure 2 ci-dessous illustre ce principe.

Cette architecture est appelée à être modifiée pour se concentrer davantage sur les interfaces possibles entre le navire et la terre. Le groupe de travail par correspondance a présenté une ébauche de cette nouvelle architecture qui devra être finalisée au prochain sous-comité NAV 56 en juillet 2010.



c. Concept d'une structure de données communes :

A noter qu'il y a un besoin de traiter les informations de manière plus efficace selon un mode standardisé. A ce stade, les modules de données devront être spécifiés et les relations entre ces modules devront être définies de façon cohérente.

d. Questions communications – positionnement, navigation et synchronisation :

Les besoins des utilisateurs concernant le concept de l'E-Navigation sont d'identifier les communications dans différentes zones pour différentes opérations c'est-à-dire :

- Opérations portuaires
- Opérations au voisinage immédiat des côtes et des eaux à restrictions.
- Voyages transocéaniques
- Opérations offshore
- Opérations en Arctique et Antarctique.

Une des clés de voute de l'E-Navigation est d'avoir un système de positionnement robuste basé sur les 5 fonctions primordiales suivantes :

- Précision
- Disponibilité
- Continuité
- Intégrité
- Couverture.

Il a été clairement mentionné qu'il faudrait un système de sauvegarde (backup) de positionnement terrestre. Ce système pourrait être basé sur l'E-LORAN.

Les moyens de communications en VHF, HF et par satellites devront également être robustes et fiables.

e. Analyse des insuffisances :

L'étude demeure en cours et précise que le processus d'analyse des facteurs humains (HEAP) sera vu séparément des analyses des insuffisances ou lacunes des systèmes techniques, de la réglementation, des aspects opérationnels et de la formation des utilisateurs.

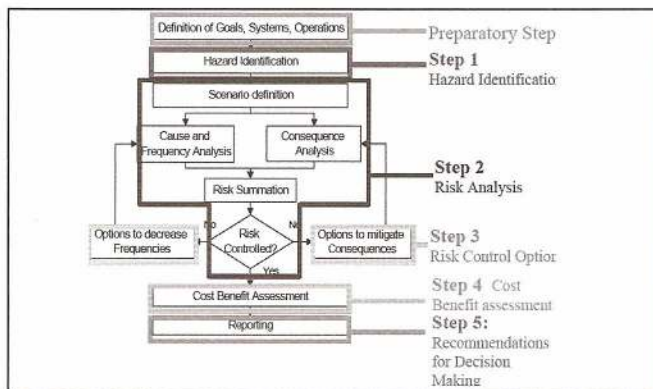
Cette analyse devrait être finalisée au prochain NAV 56.

f. Analyse de risque :

L'analyse de risque est définie dans le guide officiel d'évaluation de la sécurité de l'OMI (FSA).

Il donne une méthodologie systématique et structurée pour améliorer la sécurité maritime.

La figure 3 ci-dessous résume une méthodologie.



Note: Cette analyse devrait être finalisée au prochain NAV 56.

g. Analyse de coûts / bénéfiques :

Il a été demandé au groupe de travail de développer une méthodologie pour évaluer cette analyse.

h. Prise en compte des critères pour la sélection du hardware et le développement du software correspondant.

Le groupe de travail a partagé l'avis que le hardware (systèmes) et le software (applications) sont une partie très importante de l'E-Navigation dès lors qu'ils contribuent aux intérêts et bienfaits de l'E-Navigation à savoir :

- I. Une navigation sûre, efficace, en sécurité avec la prise en compte de la protection de l'environnement marin.
- II. L'amélioration mondiale de gestion du suivi des navires d'une manière uniforme, harmonisée et transparente.
- III. L'amélioration de la prise de décision tant à bord qu'à terre.
- IV. Capacité à répondre à toute éventualité (Accident, SAR...)
- V. L'exploitation et la précision de l'information
- VI. Le soutien en faveur des mesures et services destinés à guider et organiser le trafic dans toutes les eaux navigables.
- VII. La coordination entre les services permettant de faciliter la navigation quai à quai.
- VIII. La prise en compte des dangers et situations inattendues par des équipements développés sur la base de l'analyse de risque.
- IX. L'efficacité dans la logistique et le transport maritime par l'utilisation et la réutilisation d'informations cohérentes.
- X. L'allègement de la charge de travail à bord et à terre.

Les systèmes comprenant du hardware et du software devront être robustes, fiables, résilients, disponibles et satisfaire aux normes internationales.

Concernant l'AIS par satellite la France a émis une réserve concernant le cadre légal et la protection des données de ce système. Cette réserve a été mentionnée dans le rapport et laisse la porte ouverte à des discussions futures.

Note : La France a participé aux débats et fera partie du groupe de travail par correspondance établi par l'OMI. Ce groupe sera présidé par la Norvège.

22. Révision des standards de performance des EPIRBs auto-largables émettant sur 406MHz (résolution A810(19)) – Point 14.13 de L'ODJ :

Une large majorité des délégations est d'accord quant à la proposition d'inclure un système d'identification automatique (AIS) sur les balises EPIRBs, la fréquence de recherche sur zone (121,5 MHz) restant néanmoins nécessaire.

Les évolutions du système d'auto-largage de la balise en cas de chavirement du navire seront à considérer.

23. Amendements et interprétations aux codes des navires à grandes vitesse (HSC) de 1994 et 2000 – Point 14.16.1 de l'ODJ :

Le Secrétariat a soumis plusieurs documents en provenance du sous-comité DE 52 c'est à dire les documents DE 52/20/9, DE 52/20/10, DE 52/20/11 qui mettaient en exergue les problèmes relatifs à l'application des résolutions MSC 222(82) et MSC 259 (84) au High Speed Craft Code 2000

Lors de la 82ème session du Comité de Sécurité Maritime, la résolution MSC 221(82) avait été adoptée, modifiant le paragraphe 14 (Radiocommunications) du HSC Code 1994 et imposant la présence à bord de tous les équipements spécifiés dans le chapitre 14 du HSC Code 2000 amendé par la résolution 222(82). Le HSC Code 2000 impose la présence à bord du Panneau de Détresse et du Panneau d'Alerte de détresse. Ces équipements n'étaient pas demandés par le HSC Code 1994. La France a proposé que l'emport de ces 2 équipements soit exclu de la liste des équipements imposés. Cette proposition a été adoptée.

Lors de la 82ème session du Comité de Sécurité Maritime, la Résolution MSC 222(82) avait été adoptée, modifiant le paragraphe 14.15.10 (Radiocommunications) du HSC Code 2000 et définissant les dates de test annuel des balises EPIRBs pour les navires à passagers et les navires de charge.

La France a souligné le fait que, contrairement à la Convention SOLAS, le Code HSC ne fait aucune différence entre les navires à passagers et les navires de charge quant à la durée de validité du Certificat de Sécurité. La France a ainsi identifié une incohérence dans le texte existant et émis une proposition d'amendement qui a été acceptée.

Lors de la 84ème session du Comité de Sécurité Maritime, la Résolution MSC 259(84) avait été adoptée, modifiant le paragraphe 14.6.1 (Radiocommunications) du HSC Code 1994 et imposant la présence à bord d'un équipement de localisation pour la recherche et le sauvetage. Une incohérence avec les modifications réalisées lors de la 82ème session du Comité de Sécurité Maritime a été identifiée. Une nouvelle modification du texte existant a été proposée par la France et a été acceptée.

Guy Keurmeur et Guillaume Vileyn - Bureau Veritas - Division Marine
Christian Rissone - Agence Nationale des Fréquences

De la réparation intégrale en cas de faute inexcusable de l'employeur

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

La présence de l'administration dans le tribunal Maritime Commercial, désormais contraire à la constitution, apportait au tribunal une compétence qu'il faudra remplacer par celle des experts. Le marin gagnera-t-il au changement ?

I. SYNTHÈSE - ARRESTATIONS, LIBÉRATIONS, REMISE À LA JUSTICE, TUÉS, BLESSÉS

Bilan des forces anti-pirates déployées au large de la Somalie depuis avril 2008 - (mis à jour : 9 janvier 2010 - en cours de mise à jour - 13 mars 2010)

Le Conseil constitutionnel a été saisi, le 10 mai 2010, par la Cour de cassation, dans les conditions prévues à l'article 61-1 de la Constitution, d'une question prioritaire de constitutionnalité posée par les époux L. Cette question était relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit des articles L. 451-1 et L. 452-1 à L. 452-5 du code de la sécurité sociale. Ces dispositions portent sur le régime d'indemnisation des accidents du travail et maladies professionnelles des salariés affiliés au régime général de sécurité sociale des salariés.

Le Conseil constitutionnel a déclaré ces dispositions conformes à la Constitution sous une réserve relative à l'hypothèse où l'employeur a commis une faute inexcusable. Le Conseil a jugé conforme à la Constitution le régime de sécurité sociale mis en place par le législateur en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles. Ce régime se substitue partiellement à la responsabilité de l'employeur et réserve la possibilité d'agir contre ce dernier en cas de faute inexcusable ou intentionnelle. Ce régime concilie le principe de responsabilité avec les exigences du préambule de la Constitution de 1946. De même, le Conseil a jugé que ne porte pas une atteinte disproportionnée au principe de responsabilité le caractère forfaitaire de la réparation de certains préjudices, qu'il y ait ou non faute inexcusable de l'employeur. Le Conseil a ici repris sa décision récente n° 2010-2 QPC du 18 juin 2010 (Mme Viviane L.). Appliquant le même raisonnement, il a jugé que le législateur avait pu mettre en place une réparation forfaitaire sans porter une atteinte disproportionnée au principe de responsabilité. Cette réparation forfaitaire est née de la loi du 9 avril 1898 sur la réparation des accidents du travail et a été insérée dans les mécanismes de la sécurité sociale en 1946.

Une indemnisation complémentaire est possible en cas de reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur ou de l'un de ses préposés, substitués dans la direction du travail. Dans ce cas, la loi a écarté certains préjudices de toute indemnisation. Or, dans un tel cas de faute inexcusable, et en l'absence de tout régime légal d'indemnisation, tout préjudice doit ouvrir droit à la victime d'en demander réparation à l'employeur. Le Conseil constitutionnel a donc formulé une réserve relative à l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale. Celui-ci ne peut faire obstacle à ce que les victimes puissent demander à l'employeur, devant les juridictions de la sécurité sociale, réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale. Il appartiendra, au cas par cas, à ces juridictions de vérifier si les préjudices subis par une victime sont ainsi réparés. Cette réserve est d'application immédiate à toutes les affaires non jugées définitivement à la date de la décision du Conseil constitutionnel.

Concernant les marins, la loi du 21 avril 1898 permettait le recours au droit commun de la responsabilité civile, et donc l'indemnisation complémentaire de la victime, en cas de faits intentionnels ou

de faute lourde d'un tiers ou de l'armateur. La loi du 29 décembre 1905 limita ce recours à la faute intentionnelle ou inexcusable de l'armateur. Le décret-loi du 17 juin 1938 abrogea la loi de 1905 et supprima toute référence à la faute inexcusable de l'armateur. Après quelques hésitations, la jurisprudence n'admit plus la responsabilité de l'armateur qu'en cas de faute intentionnelle (Cass. soc. 6 nov. 1959, DMF 1960, 134, note R. Jambu-Merlin – Cass. soc. 16 mai 1979, no 77-12.855, 5 esp., Bull. civ. V, no 421, DMF 1979, 652-657 note R. Achard - CA Caen, Ch. Réunies, 21 avril 1981, navire Free Lancer, DMF 1981, 608 note R.A.). En dépit d'évolutions législatives et réglementaires récentes (P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurrier, dir., Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 413.29), la Cour de cassation a confirmé cette jurisprudence, rappelé l'autonomie du régime de sécurité sociale des gens de mer et organisé la répartition des risques, en interdisant tout recours à la victime et à ses ayants droit en cas de faute inexcusable de l'armateur (Cass. civ. 2^e, 23 mars 2004, no 02-14.142, ENIM c/M. Beusnard a., chautier Petit Rémy, Dr. soc. 2004, 676 ; DMF 2004, 716-722, obs. P. Chaumette, « Accident du travail maritime : quelle responsabilité, quelle prévention ? »).

La décision du Conseil constitutionnel concerne les dispositions du code de la sécurité sociale. Le régime des marins, détaillé dans le décret du 17 juin 1938 (art. 20 et 51), sera codifié au sein du futur code des transports. Cependant, l'ENIM doit se préparer à l'inconstitutionnalité, en l'absence de réparation complémentaire, assurant l'indemnisation intégrale des préjudices subis par le marin ou ses ayants droit, en l'absence de procédure de reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur. Inéluctablement, l'application des dispositions du code de la sécurité sociale paraît la solution qui serait retenue.

L'absence de toute procédure d'indemnisation complémentaire et de reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur, dans le cadre du régime de sécurité sociale des marins, ouvre au marin et à ses ayants droit les recours en droit commun de la responsabilité civile, auprès du juge civil ou du juge pénal. La voie pénale peut permettre l'accès à une indemnisation complémentaire des prestations sociales, notamment lorsque l'infraction pénale constitue une faute intentionnelle de l'armateur ou de l'un de ses préposés (CA Rennes, 3^e ch. corr., 25 janv. 2005, no 197/05, M. Lefèvre, chautier Vierge de l'Océan, DMF 2006, 488-498, note P. Chaumette – Cass. Crim. 20 sept. 2005, no 04-82.847, P. Dameuve, navire Angélique-Émilie, DMF 2006, 584-595, note P. Chaumette). Mais il faudrait expliquer pourquoi cette indemnisation complémentaire ne relève pas de la compétence du tribunal des affaires de sécurité sociale, mais du juge pénal, pour les seuls marins.

Le 2 juillet 2010, le Conseil constitutionnel, saisi d'une question prioritaire de constitutionnalité par la Cour de cassation, a considéré que l'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine

marchande, fixant la composition du Tribunal maritime commercial était inconstitutionnel, dans la mesure où la présence, au sein d'une juridiction répressive compétente pour prononcer des peines privatives de liberté, d'un militaire ou d'un fonctionnaire soumis à l'autorité hiérarchique du Gouvernement, est contraire au principe d'indépendance des juridictions qui découle de l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 (CC 2 juillet 2010, n° 2010-10 QPC, consorts C. et autres). Cette abrogation prend effet immédiatement conformément à l'article 62 de la Constitution. Dès lors les affaires en cours seront jugées par les tribunaux maritimes commerciaux dans la composition prévue, selon la nature de l'infraction, pour les juridictions pénales de droit commun (tribunal de police ou tribunal correctionnel). La compo-

sition du TMC a été modernisée en 1993, avec la présidence d'un magistrat, mais de manière insuffisante. Une nouvelle réforme était en route depuis trois années, mais en 2008 l'abandon du privilège de nationalité du capitaine de navire n'a pas permis une réforme d'ampleur. Ainsi la décision du Conseil constitutionnel n'est pas véritablement une surprise. Faudra-t-il, de la même manière, attendre le traitement d'une question prioritaire de constitutionnalité pour moderniser l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles des gens de mer, alors que cette question est posée clairement au moins depuis 1982 (v. J.P. DECLERCQ, La réparation du préjudice subi par le marin victime d'un événement de mer et par ses ayants droit, Thèse Droit, Nantes, 1993) ?

Patrick CHAUMETTE

CONSEIL CONSTITUTIONNEL - 18 juin 2010 – Époux L.

n° 2010-8 QPC, JORF 19 juin 2010, p. 11149

Accident du travail. Maladie professionnelle. Faute inexcusable de l'employeur. Réparation intégrale des préjudices subis.

En présence d'une faute inexcusable de l'employeur, les dispositions de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale ne sauraient toutefois, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, faire obstacle à ce que ces mêmes personnes, devant les mêmes juridictions, puissent demander à l'employeur réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale.

Le Conseil constitutionnel a été saisi le 10 mai 2010 par la Cour de cassation (arrêt n° 12005 du 7 mai 2010), dans les conditions prévues à l'article 61-1 de la Constitution, d'une question prioritaire de constitutionnalité posée par Mme Christiane A., épouse L., et M. Roger L., portant sur la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit des articles L. 451-1 et L. 452-1 à L. 452-5 du code de la sécurité sociale.

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL,

Vu la Constitution ;
Vu l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 modifiée portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;
Vu la loi n° 46-2426 du 30 octobre 1946 relative à la prévention et à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles ;
Vu le code de la sécurité sociale ;
Vu le règlement du 4 février 2010 sur la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour les questions prioritaires de constitutionnalité ;

Vu les observations produites pour M. et Mme L., par la SCP Ghestin, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le 31 mai 2010 ;
Vu les observations produites pour la Société d'aménagement touristique de l'Alpe d'Huez (SATA), par Me Odent, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le 31 mai 2010 ;
Vu les observations produites par le Premier ministre, enregistrées le 31 mai 2010 ;
Vu les observations produites pour la Compagnie AXA France IARD par la SCP Célice-Blancpain-Soltner, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le 7 juin 2010 ;
Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Me Jean-Pierre Ghestin pour les requérants, Me Bruno Odent pour la SATA, Me Benoît Soltner pour la Compagnie AXA France IARD et M. Thierry-Xavier Girardot, désigné par le Premier ministre, ayant été entendus lors de l'audience publique du 15 juin 2010 ;

Le rapporteur ayant été entendu ;

1. Considérant qu'aux termes de l'article L. 451-1 du code de la sécurité sociale : « Sous réserve des dispositions prévues aux articles L. 452-1 à L. 452-5, L. 454-1, L. 455-1, L. 455-1-1 et L. 455-2, aucune action en réparation des accidents et maladies mentionnés par le présent livre ne peut être exercée conformément au droit commun, par la victime ou ses ayants droit » ;
2. Considérant qu'aux termes de l'article L. 452-1 du même code : « Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la victime ou ses ayants droit ont droit à une indemnisation complémentaire dans les conditions définies aux articles suivants » ;
3. Considérant qu'aux termes de l'article L. 452-2 : « Dans le cas mentionné à l'article précédent, la victime ou ses ayants droit reçoivent une majoration des indemnités qui leur sont dues en vertu du présent livre. « Lorsqu'une indemnité en capital a été attribuée à la victime, le montant de la majoration ne peut dépasser le montant de ladite indemnité.
« Lorsqu'une rente a été attribuée à la victime, le montant de la majoration est fixé de telle sorte que la rente majorée allouée à la victime ne puisse excéder, soit la fraction du salaire annuel correspondant à la réduction de capacité, soit le montant de ce salaire dans le cas d'incapacité totale.
« En cas d'accident suivi de mort, le montant de la majoration est fixé sans que le total des rentes et des majorations servies à l'ensemble des ayants droit puisse dépasser le montant du salaire annuel ; lorsque la rente d'un ayant droit cesse d'être due, le montant de la majoration correspondant à la ou aux dernières rentes servies est ajusté de façon à maintenir le montant global des rentes majorées tel qu'il avait été fixé initialement ; dans le cas où le conjoint survivant recouvre son droit à la rente en application du troisième alinéa de l'article L. 434-9, la majoration dont il bénéficiait est rétablie à son profit.
« Le salaire annuel et la majoration visée au troisième et au quatrième alinéa du présent article sont soumis à la revalorisation

prévue pour les rentes par l'article L. 434-17.

« La majoration est payée par la caisse, qui en récupère le montant par l'imposition d'une cotisation complémentaire dont le taux et la durée sont fixés par la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail sur la proposition de la caisse primaire, en accord avec l'employeur, sauf recours devant la juridiction de la sécurité sociale compétente.

« La cotisation complémentaire ainsi prévue ne peut être perçue au-delà d'une certaine durée et son taux excéder ni une fraction de la cotisation normale de l'employeur, ni une fraction des salaires servant de base à cette cotisation.

« Dans le cas de cession ou de cessation de l'entreprise, le capital correspondant aux arrérages à échoir est immédiatement exigible » ;

4. Considérant qu'aux termes de l'article L. 452-3 du même code : « Indépendamment de la majoration de rente qu'elle reçoit en vertu de l'article précédent, la victime a le droit de demander à l'employeur devant la juridiction de sécurité sociale la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales par elle endurées, de ses préjudices esthétiques et d'agrément ainsi que celle du préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle. Si la victime est atteinte d'un taux d'incapacité permanente de 100 %, il lui est alloué, en outre, une indemnité forfaitaire égale au montant du salaire minimum légal en vigueur à la date de consolidation.

« De même, en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime mentionnés aux articles L. 434-7 et suivants ainsi que les ascendants et descendants qui n'ont pas droit à une rente en vertu desdits articles, peuvent demander à l'employeur réparation du préjudice moral devant la juridiction précitée. « La réparation de ces préjudices est versée directement aux bénéficiaires par la caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur » ;

5. Considérant qu'aux termes de l'article L. 452-4 : « À défaut d'accord amiable entre la caisse et la victime ou ses ayants droit d'une part, et l'employeur d'autre part, sur l'existence de la faute inexcusable reprochée à ce dernier, ainsi que sur le montant de la majoration et des indemnités mentionnées à l'article L. 452-3, il appartient à la juridiction de la sécurité sociale compétente, saisie par la victime ou ses ayants droit ou par la caisse primaire d'assurance maladie, d'en décider. La victime ou ses ayants droit doivent appeler la caisse en déclaration de jugement commun ou réciproquement.

« L'auteur de la faute inexcusable est responsable sur son patrimoine personnel des conséquences de celle-ci. « L'employeur peut s'assurer contre les conséquences financières de sa propre faute inexcusable ou de la faute de ceux qu'il s'est substitués dans la direction de l'entreprise ou de l'établissement.

« Des actions de prévention appropriées sont organisées dans des conditions fixées par décret, après consultation des organisations représentatives des employeurs et des salariés.

« Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable d'un employeur garanti par une assurance à ce titre, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail peut imposer à l'employeur la cotisation supplémentaire mentionnée à l'article L. 242-7. Le produit en est affecté au fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles.

« Le paiement des cotisations complémentaires prévues à l'article L. 452-2 et, au cas de cession ou de cessation de l'entreprise, le paiement du capital mentionné au même article sont garantis par privilège dans les conditions et au rang fixés par les articles L. 243-4 et L. 243-5 » ;

6. Considérant qu'aux termes de l'article L. 452-5 : « Si l'accident est dû à la faute intentionnelle de l'employeur ou de l'un de ses préposés, la victime ou ses ayants droit conserve contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun, dans la me-

sure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent livre.

« Les caisses primaires d'assurance maladie sont tenues de servir à la victime ou à ses ayants droit les prestations et indemnités mentionnées par le présent livre. Elles sont admises de plein droit à intenter contre l'auteur de l'accident une action en remboursement des sommes payées par elles.

« Si des réparations supplémentaires mises à la charge de l'auteur responsable de l'accident, en application du présent article, sont accordées sous forme de rentes, celles-ci doivent être constituées par le débiteur dans les deux mois de la décision définitive ou de l'accord des parties à la caisse nationale de prévoyance suivant le tarif résultant du présent code.

« Dans le cas prévu au présent article, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail peut imposer à l'employeur la cotisation supplémentaire mentionnée à l'article L. 242-7 » ;

7. Considérant que, selon les requérants, ces dispositions législatives sont contraires au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques énoncé aux articles 1er, 6 et 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ainsi qu'au principe de responsabilité, qui découle de son article 4 ; qu'ils font valoir que le régime d'indemnisation des accidents du travail fait obstacle à ce que la victime obtienne de son employeur la réparation intégrale de son préjudice même dans l'hypothèse où ce dernier a commis une faute à l'origine de l'accident ; que le dispositif de majoration applicable lorsque l'employeur a commis une faute jugée inexcusable ne permet pas à la victime de l'accident d'obtenir la réparation de tous les préjudices subis ; que sont, en particulier, exclus du droit à réparation les préjudices qui ne sont pas mentionnés par l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale ; qu'à l'exception du cas où la faute commise par l'employeur revêt un caractère intentionnel, ces dispositions privent la victime de demander réparation de son préjudice selon les procédures de droit commun ;

8. Considérant qu'aux termes de l'article 34 de la Constitution, la loi « détermine les principes fondamentaux... du droit du travail... et de la sécurité sociale » ; qu'il est à tout moment loisible au législateur, statuant dans le domaine qui lui est réservé par la Constitution, d'adopter, pour la réalisation ou la conciliation d'objectifs de nature constitutionnelle, des modalités nouvelles dont il lui appartient d'apprécier l'opportunité, dès lors que, dans l'exercice de ce pouvoir, il ne prive pas de garanties légales des exigences de caractère constitutionnel ;

9. Considérant que l'article 6 de la Déclaration de 1789 dispose que la loi « doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse » ; que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ;

10. Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la Déclaration de 1789 : « La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui » ; qu'il résulte de ces dispositions qu'en principe, tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ; que la faculté d'agir en responsabilité met en œuvre cette exigence constitutionnelle ; que, toutefois, cette dernière ne fait pas obstacle à ce que le législateur aménage, pour un motif d'intérêt général, les conditions dans lesquelles la responsabilité peut être engagée ; qu'il peut ainsi, pour un tel motif, apporter à ce principe des exclusions ou des limitations à condition qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'actes fautifs ainsi qu'au droit à un recours juridictionnel effectif qui découle de l'article 16 de la Déclaration de 1789 ;

11. Considérant, en premier lieu, qu'en instaurant un régime d'as-

surance sociale des accidents du travail et des maladies professionnelles, la loi du 30 octobre 1946 susvisée a mis en œuvre les exigences énoncées par le onzième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 aux termes duquel la Nation « garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs. Tout être humain qui, en raison de son âge, de son état physique ou mental, de la situation économique, se trouve dans l'incapacité de travailler a le droit d'obtenir de la collectivité des moyens convenables d'existence » ;

12. Considérant qu'en application de l'article L. 111-1 du code de la sécurité sociale, la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles relèvent des missions de la sécurité sociale dans les conditions fixées par les dispositions du livre IV de ce code ; que ces textes visent à la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, à la réparation des dommages qui en résultent, ainsi qu'à la rééducation, la réadaptation et au reclassement des travailleurs qui en sont victimes ; qu'au titre de la réparation, les caisses d'assurance maladie prennent en charge des prestations en nature, l'indemnisation de l'incapacité temporaire et de l'incapacité permanente des victimes, ainsi que certains frais ; qu'en vertu de l'article L. 142-1 du code de la sécurité sociale, est instituée une organisation du contentieux général de la sécurité sociale chargée de régler les différends auxquels donne lieu l'application des législations et réglementations de sécurité sociale et de mutualité sociale agricole qui ne relèvent pas, par leur nature, d'un autre contentieux ;
13. Considérant qu'aux termes de l'article L. 241-5 du code de la sécurité sociale relatif aux ressources de la sécurité sociale, les cotisations dues au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles sont à la charge exclusive des employeurs ; que son article L. 242-7 prévoit que le montant acquitté par l'employeur au titre des cotisations peut varier en fonction soit des mesures de prévention ou de soins prises par l'employeur, soit des risques exceptionnels présentés par l'exploitation ou résultant d'une inobservation des mesures de prévention ; qu'ainsi financée, la charge des prestations et indemnités incombe aux caisses d'assurance maladie, sous réserve des obligations auxquelles l'employeur reste personnellement tenu en cas de faute inexcusable ou intentionnelle ;
14. Considérant que les dispositions contestées confèrent à la victime ou à ses ayants droit un droit à indemnisation du dommage résultant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle et, en cas de litige, un droit de recours devant les juridictions de la sécurité sociale sans supprimer leur droit d'action contre l'employeur en cas de faute inexcusable ou intentionnelle ; que, pour concilier le droit des victimes d'actes fautifs d'obtenir la réparation de leur préjudice avec la mise en œuvre des exigences résultant du onzième alinéa du Préambule de 1946, il était loisible au législateur d'instaurer par les articles L. 431-1 et suivants du code de la sécurité sociale un régime spécifique de réparation se substituant partiellement à la responsabilité de l'employeur ;
15. Considérant, en deuxième lieu, que, compte tenu de la situation particulière du salarié dans le cadre de son activité professionnelle, la dérogation au droit commun de la responsabilité pour faute, résultant des règles relatives aux prestations et indemnités versées par la sécurité sociale en application des articles précités du code de la sécurité sociale, est en rapport direct avec l'objectif de réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles visé par le livre IV de ce code ;
16. Considérant, en troisième lieu, qu'en application des dispositions du titre II du livre IV du code de la sécurité sociale, les prestations en nature nécessaires aux victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles sont totalement prises

en charge et payées par la caisse d'assurance maladie ; que, durant la période d'incapacité temporaire, la victime reçoit des indemnités journalières qui suppléent à la perte de son salaire ; que, lorsqu'elle est atteinte d'une incapacité permanente, lui est versée une indemnité forfaitaire calculée en tenant compte notamment du montant de son salaire et du taux de son incapacité ; qu'en dépit de sa faute même inexcusable, ce droit à réparation est accordé au salarié dès lors que l'accident est survenu par le fait ou à l'occasion du travail, pendant le trajet vers ou depuis son lieu de travail ou en cas de maladie d'origine professionnelle ; que, quelle que soit la situation de l'employeur, les indemnités sont versées par les caisses d'assurance maladie au salarié ou, en cas de décès, à ses ayants droit ; que ceux-ci sont ainsi dispensés d'engager une action en responsabilité contre l'employeur et de prouver la faute de celui-ci ; que ces dispositions garantissent l'automatisme, la rapidité et la sécurité de la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles ; qu'elles prennent également en compte la charge que représente l'ensemble des prestations servies ; que, par suite, en l'absence de faute inexcusable de l'employeur, la réparation forfaitaire de la perte de salaire ou de l'incapacité, l'exclusion de certains préjudices et l'impossibilité, pour la victime ou ses ayants droit, d'agir contre l'employeur, n'instituent pas des restrictions disproportionnées par rapport aux objectifs d'intérêt général poursuivis ;

17. Considérant que, lorsque l'accident ou la maladie est dû à la faute inexcusable de l'employeur, la victime ou, en cas de décès, ses ayants droit reçoivent une majoration des indemnités qui leurs sont dues ; qu'en vertu de l'article L. 452-2 du code de la sécurité sociale, la majoration du capital ou de la rente allouée en fonction de la réduction de capacité de la victime ne peut excéder le montant de l'indemnité allouée en capital ou le montant du salaire ; qu'au regard des objectifs d'intérêt général précédemment énoncés, le plafonnement de cette indemnité destinée à compenser la perte de salaire résultant de l'incapacité n'institue pas une restriction disproportionnée aux droits des victimes d'accident du travail ou de maladie professionnelle ;
18. Considérant, en outre, qu'indépendamment de cette majoration, la victime ou, en cas de décès, ses ayants droit peuvent, devant la juridiction de sécurité sociale, demander à l'employeur la réparation de certains chefs de préjudice énumérés par l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale ; qu'en présence d'une faute inexcusable de l'employeur, les dispositions de ce texte ne sauraient toutefois, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, faire obstacle à ce que ces mêmes personnes, devant les mêmes juridictions, puissent demander à l'employeur réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale ;
19. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que, sous la réserve énoncée au considérant 18, les dispositions contestées ne sont contraires ni au principe de responsabilité, ni au principe d'égalité, ni à aucun autre droit ou liberté que la Constitution garantit,
DÉCIDE :
Article 1er.- Sous la réserve énoncée au considérant 18, les dispositions des articles L. 451-1 et L. 452-2 à L. 452-5 du code de la sécurité sociale sont conformes à la Constitution.
Article 2.- La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française et notifiée dans les conditions prévues à l'article 23 11 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 susvisée.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 17 juin 2010, où siégeaient : M. Jean-Louis DEBRÉ, Président, MM. Jacques BARROT, Guy CANIVET, Michel CHARASSE, Renaud DENOIX de SAINT MARC, Mme Jacqueline de GUILLENCHMIDT, MM. Hubert HAENEL, Jean-Louis PEZANT et M. Pierre STEINMETZ.

Les leçons de l'arrêt Medvedyev (Winner) pour la piraterie

par le Capitaine de Vaisseau(H) Jean Fossati

La Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) a rendu, le 29 mars 2010, un arrêt intéressant (affaire Medvedyev et autres). Certes, cela concerne une arrestation en haute mer pour trafic de stupéfiants, et les bases légales sont légèrement différentes pour les faits de piraterie maritime. Mais cet arrêt mérite une lecture attentive car les solutions qu'il donne peuvent aussi être applicables dans ce cas.

A noter que cet arrêt est le second (et définitif) de la CEDH. La 5ème chambre avait déjà donné un premier arrêt le 10 juillet 2008. Cette fois, c'est la Grande chambre, saisie par les requérants comme le gouvernement français, qui se prononce. Ce qui rend solennel cet arrêt. Mais le jugement n'a été obtenu qu'à une courte majorité. Deux groupes de juges ont d'ailleurs rendu un avis minoritaire sur cet arrêt.

Une affaire de saisie de drogues

L'affaire remonte à juin 2002. Un cargo – le Winner – est soupçonné de transporter une importante cargaison de drogue, qui serait transbordée sur des vedettes rapides au large des Canaries avant d'arriver sur les côtes européennes. Repéré par les services américains, espagnols et grecs de lutte contre les stupéfiants, la décision d'interception est prise à Paris au sein de l'OCRTIS (l'Office central de répression du trafic illicite de stupéfiants).

Le Cambodge, État du pavillon, donne son autorisation par une note orale pour « intercepter, contrôler et engager des poursuites judiciaires contre le bateau Winner » (je souligne bateau car c'est un point important ensuite dans l'arrêt). Autorisation confirmée a posteriori en 2008 en précisant que l'autorisation vaut non seulement « contre le navire Winner mais aussi tous les membres de son équipage ».



Arrestation mouvementée

L'avis français « Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff » est dépêché sur place par le préfet maritime, avec à son bord des commandos marine Jaubert et trois experts de l'OCRTIS. Repéré au large du Cap-Vert, le 13 juin, le Winner présente toutes les caractéristiques d'un bateau suspect : pas de pavillon, pas de réponse aux appels radio, colis jetés par-dessus bord... L'interception est mouvementée : « *sommations, tirs d'avertissement et même tir au but sont nécessaires pour que le Winner consente à stopper. Et encore, en montant à bord, les militaires*

français doivent « faire usage de leurs armes pour ouvrir certaines portes verrouillées. L'un des membres de l'équipage ayant refusé d'obtempérer à leurs sommations, un tir d'arrêt ou d'intimidation est effectué en direction du sob. Un marin est blessé. Transféré sur l'avis Lieutenant de vaisseau le Hénaff, puis à l'hôpital de Dakar, il décède une semaine plus tard. Le restant de l'équipage est consigné à bord du Winner sous garde des militaires. Un remorqueur est dépêché de Brest pour prendre en charge le Winner.

Le Procureur de la république confie l'enquête « *en flagrance* » à l'OCRTIS, le 13 juin. Et le Parquet de Brest ouvre une information contre X le 24 juin. Les suspects arrivent au port de Brest, le 26 juin, au petit matin. Ils sont aussitôt placés en garde à vue par des inspecteurs judiciaires, agissant sur commission rogatoire. Ils comparaissent devant un juge d'instruction dans l'après-midi et, à nouveau, le lendemain, avant d'être mis en examen et placés sous mandat de dépôt le 28 ou le 29 juin, selon les intéressés.

Plusieurs points ont été discutés devant la Cour

1. La compétence de la CEDH (article 1)

Question hautement liée à la reconnaissance de la juridiction de la France. S'agissant de haute mer, la CEDH, qui échappe normalement à une juridiction nationale, la question était cruciale. La CEDH a déjà admis sa compétence en cas de « circonstances exceptionnelles » (arrêt Bankovic). Par exemple à bord « d'un aéronef ou d'un navire portant son pavillon » « ou « lorsque, par suite d'une action militaire – légale ou non –, elle exerce en pratique son contrôle sur une zone située en dehors de son territoire national » (arrêt Loizidou, 23 mars 1995). Jurisprudence applicable en l'espèce.

Les juges constatent « l'existence d'un contrôle absolu et exclusif exercé par la France, au moins de facto, sur le Winner et son équipage dès l'interception du navire, de manière continue et ininterrompue » : c'est un navire et des militaires français qui partent arraisonner le Winner, sur ordre du préfet maritime. Les membres d'équipage ont été maintenus, consignés dans leur cabine, durant le retour en France, donc sous le contrôle exclusif des français.

Un point important car sensiblement identique dans les affaires de piraterie maritime. Encore que la notion de contrôle exclusif soit parfois brouillée, par le fait que les pirates peuvent « passer de main en main » lors d'une opération d'arrestation. Si tous les pays participant à l'opération EUNAVFOR adhèrent à la Convention européenne des Droits de l'homme, ce n'est pas le cas de tous les navires opérant dans la zone. Ainsi dans une affaire type « Torre Giulia » où des suspects sont arrêtés par des militaires (français), remis à une autorité (Seychelles) puis « re-extradés » vers une autre destination par d'autres militaires (toujours français), il peut y avoir, incontestablement, une perte de contrôle. Donc une non compétence de la CEDH. Ce qui serait assez ironique en quelque sorte. Car c'est dans ce type d'affaires qu'un contrôle judiciaire supérieur doit être exercé. Les caractères très restrictifs de ces conditions appellent donc, à mon (humble) sens, une discussion.

2. La privation arbitraire de liberté (article 5.1)

Aucune des parties ne conteste la privation de liberté ni son but : conduire « devant l'autorité judiciaire compétente » des suspects. La discussion porte donc

plutôt sur la « base légale » de l'action de la marine française au regard du droit international. La règle habituelle, de l'État du pavillon, ne permet pas d'action ; le Cambodge, état du pavillon du Winner, n'ayant pas signé la convention de Montego Bay. Il faut donc trouver d'autres sources.

Pour les États qui n'ont pas adhéré à la Convention de Montego Bay, la Cour rappelle qu'il est possible de chercher d'autres modes de collaboration pour lutter contre certains trafics. En l'espèce, une note verbale avait été échangée entre les deux États concernés (France, État poursuivant, et Cambodge, État du pavillon). La note verbale ayant valeur de traité ou d'accord en droit international. Mais encore faut-il que cette note soit précise. En l'espèce, la note autorise la poursuite judiciaire contre le navire. Mais il n'est rien précisé sur l'équipage.

La Cour tire de cette imprécision, une absence de base légale et une violation de la convention européenne. Elle condamne ainsi l'État français à payer 5.000 euros de dommage moral à chaque plaignant (et 10.000 au titre des frais de procédure conjointement).

Fait intéressant : la Cour rappelle que pour la piraterie maritime, cette question ne se pose dans les mêmes termes. En effet, la convention de Montego Bay pose « le principe de la juridiction universelle par exception à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon » pour les faits de piraterie, et permet le droit de visite et l'arraisonnement de navires étrangers (ce qui n'est pas le cas de la lutte contre le trafic de stupéfiants).

3. Le droit à être traduit aussitôt devant un magistrat (article 5.3)

Ce contrôle judiciaire doit être rapide (prompt), automatique (sans que l'intéressé ait à le demander), effectué par un magistrat habilité par la loi et indépendant vis-à-vis du pouvoir exécutif. Ce magistrat doit entendre personnellement les suspects et pouvoir « examiner les circonstances qui militent pour ou contre la détention ». Toutes conditions qui ont pour objectif essentiel d'assurer une protection contre les comportements arbitraires, les détentions au secret et les mauvais traitements.

Précisons que la Cour ne discute pas la qualité de juges indépendants du juge d'instruction lesquels sont assurément susceptibles d'être qualifiés de « juge ou autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires ».

C'est surtout la condition de promptitude qui était en jeu en l'espèce. Les trafiquants avaient dû, en effet, subir un séjour de 13 jours de navigation en mer avant d'être, à terre, entendu par un juge d'instruction. Un point intéressant car ce genre de délais est courant en cas d'arrestation de piraterie maritime.

Pour situer le sujet, la Cour a déjà reconnu que des périodes de détention de 4 jours et 6 heures sans comparution devant un juge emportaient violation de la CEDH. A l'inverse, elle a admis la régularité de délais dans « des circonstances tout à fait exceptionnelles » : 1) un délai d'acheminement du navire inévitable, 2) une privation de liberté réalisée sous la supervision d'une autorité judiciaire (reconnue) et 3) une présentation immédiate à un juge à l'arrivée à terre (arrêt Rigopoulos).

La Cour estime la première condition (délai d'acheminement inévitable) remplie :

- au moment de son interception, le Winner se trouve en haute mer, loin des côtes françaises ;

- rien n'indique que son acheminement vers la France ait pris plus de temps que nécessaire, compte tenu notamment des conditions météorologiques et de l'état de délabrement avancé du Winner qui rendaient impossible une navigation plus rapide ;
- les requérants ne prétendent pas qu'il était envisageable de les remettre aux autorités d'un pays plus proche que la France, où ils auraient pu être rapidement traduits devant une autorité judiciaire ;
- la Cour refuse, enfin, de se prononcer sur des solutions alternatives comme l'hypothèse d'un transfert sur un navire de la Marine nationale pour un rapatriement plus rapide, « il n'appartient pas à la Cour d'évaluer la faisabilité d'une telle opération dans les circonstances de la cause ».

La seconde condition de « supervision d'une autorité judiciaire » n'est pas vraiment examinée dans le détail par la Cour qui estime simplement que l'arrestation a débuté en haute mer le 13 juin 2002 (c'est alors le Procureur de la République qui supervise l'opération) et préfère se concentrer sur la troisième condition de « présentation immédiate ».

Ainsi, pour la Cour, ce qui semble surtout compter est le temps qui s'écoule entre le moment où les intéressés ont mis pied-à-terre et le moment où ils sont conduits devant un juge d'instruction. La durée de la garde à vue des requérants avant leur traduction devant un juge n'a été que d'environ huit à neuf heures après leur arrivée en France. Les requérants ont été placés en garde à vue le 26 juin 2002 à 8 h 45 et leur présentation effective à un juge d'instruction dans les locaux du commissariat de Brest s'est déroulée, au vu des procès-verbaux produits par le Gouvernement, de 17h05 à 17h45.

La Cour valide donc la procédure suivie par la France. Ce qui est significatif, car les affaires d'arrestation de pirates procèdent de manière sensiblement identique.

Conséquences pour la piraterie maritime et discussion

Cependant ce dernier point n'a été acquis qu'à une voix de majorité (8 contre 7). Les juges minoritaires ont justifié, dans une opinion jointe au jugement, leurs critiques. Elles portent surtout sur l'absence de contrôle judiciaire durant les 13 jours de traversée.

Ces juges estiment notamment que les critères fixés par la jurisprudence (dans l'affaire Rigopoulos) ne sont pas remplis : c'est le ministère public qui a suivi la procédure et non un tribunal central d'instruction (comme dans l'affaire Rigopoulos). Et toute une série de droits n'ont pu être exécutés : information de proches, des ambassades, droit à un avocat... « Nous ne saurions admettre qu'il ait été nécessaire de détenir les requérants pendant 13 jours en dehors de tout cadre juridique, avant de les traduire devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » estiment-ils, avant de remarquer : « les autorités françaises ont fait des efforts pour embarquer à bord du Henaff des moyens techniques et militaires impressionnants (...) ; il est regrettable qu'elles n'aient, en revanche, fait aucun effort pour que la procédure soit assortie d'une forme adéquate de contrôle juridictionnel ». De plus les juges considèrent que la Cour aurait dû vérifier s'il n'y avait pas de solutions alternatives.

Toutes ces remarques semblent assez justifiées et pourraient entraîner, la prochaine fois, un basculement de la jurisprudence.

Aide-mémoire pour le transport maritime de fardeaux de bois

TRADUCTION LIBRE PAR LE CDT J.P. DALBY DU MAIB SAFETY DIGEST 3/2009

Les faits :

Un cargo de 7000 tonnes de port en lourd avait embarqué une cargaison de bois débité en fardeaux dont près de la moitié était chargée en pontée. Les prévisions météo pour la première partie du voyage n'étaient pas bonnes, mais le capitaine navigua avec précautions, modifiant sa route quand cela était nécessaire afin de garder la mer de l'avant et de réduire les mouvements du navire.



Au bout de quatre jours de traversée, alors qu'il passait un dispositif de séparation de trafic, il reçut un avis de coup de vent imminent de sud virant à l'ouest force 8 à 10. Le capitaine décida de changer de route pour aller s'abriter dans le sud une fois passé le dispositif de séparation.

Le vent venait de l'avant bâbord, provoquant une gîte sur tribord. Le capitaine transféra du ballast de la citerne latérale tribord vers celle de bâbord pour corriger la gîte. Peu de temps après, le vent força soudainement et vira sur l'avant tribord du navire. Au moment où le capitaine envisageait de retransférer le ballast il constata que la pontée de bois commençait à riper sur tribord quand le navire roula sur tribord puis lorsque le navire roula sur bâbord la cargaison ripa sur bâbord et continua à glisser jusqu'à ce que le navire ait une gîte de près de 40 degrés sur bâbord. A ce moment là, des saisines en fil d'acier cassèrent et des montants de pontée cédèrent et la moitié de la pontée fut perdue à la mer. Le navire se redressa et se stabilisa avec une gîte de 15 degrés sur bâbord après sa perte de cargaison.

Du fait que l'équipage était dans la machine, le moteur principal et les groupes ne stoppèrent pas, mais il fallut redémarrer la pompe de la commande hydraulique du

pas de l'hélice à pas variable pour conserver de la propulsion. Après transfert de ballast la gîte du navire fut réduite à moins de 5 degrés.

Les gardes-côtes furent contactés et le navire dirigé vers un port où la pontée fut déchargée puis ré-arrimée pour la suite du voyage. Les seuls dégâts subis concernèrent les montants de pontée, les saisines et le pavois bâbord sur lequel les montants étaient mis.

Les leçons :

1. L'arrimage de la cargaison ne tenait pas compte des précautions de sécurité essentielles telles que :

- L'arrimage n'était pas serré car les élingues utilisées pour le chargement avaient été retirées une fois les fardeaux en place.
- Il n'y avait pas suffisamment de friction du fait que les panneaux de cale étaient lisses, les bandages d'acier des fardeaux reposaient directement sur le pont et l'emballage plastique des fardeaux était lisse aussi.
- La prise au vent était trop importante pour le saisissage mis en place, car l'empilement de la cargaison était supérieur à celui préconisé par le code OMI de chargement de bois en pontée.

L'ensemble de ces médiocres méthodes a augmenté les chances de voir la cargaison riper durant la traversée

2. Bien que, en fin de compte, ce soit une brève dégradation du temps qui ait amené le ripage de la cargaison, des vents forts avaient été annoncés avant l'accident. Il y avait un plan pour se mettre à l'abri mais on s'en était trop éloigné compte tenu des prévisions. S'assurer que les plans pour se mettre à l'abri sont réalisables. Se mettre à l'abri de bonne heure et éviter de se faire piéger en n'ayant aucun point de repli.

3. Il n'y avait pas de mains courantes ou de lignes de sécurité grées sur la pontée. Cela a eu deux conséquences. La première est que le saisissage n'a pu être contrôlé et raidi durant les deux jours qui ont précédé l'accident, les conditions météo rendant dangereux l'accès sur la pontée. La seconde est que le seul moyen pour accéder à la teugue était de passer sur la pontée. Sans aucun accès sûr, l'atteindre en cas d'urgence aurait été probablement dangereux.

4. Le plan d'arrimage de la pontée ne faisait que certaines citernes, y compris les ballasts des double fonds ne pouvaient être sondées. Le code OMI de chargement de bois en pontée indique que les équipements de sécurité, y compris les trous de sondes doivent rester accessibles après arrimage de la cargaison à bord. Barrer l'accès à des zones du navire empêche l'équipage de faire efficacement face à des urgences.



Abordage près d'une station de pilotage

TRADUCTION LIBRE DE MARS 200945 (MARINERS' ALERTING AND REPORTING SCHEME)

PAR LE CDT J.P. DALBY

En arrivant dans un port pétrolier très actif, et n'ayant plus que trois milles à courir pour arriver à la station de pilotage indiquée sur la carte, un pétrolier VLCC à grand tirant d'eau en charge montrant les marques de navire handicapé par son tirant d'eau, traversait du sud vers le nord une route recommandée orientée vers l'ouest à la vitesse de 3 nœuds sur le fond.

Le plan de traversée prévoyait un changement de cap de 90 degrés sur la droite après avoir traversé la route recommandée puis une route parallèle à la bordure nord de cet route jusqu'à la station de pilotage. Cependant en raison de plusieurs navires mouillés dans la route recommandée et gênant son passage sur le trajet prévu, il changea de route et vint par sécurité pratiquement à l'ouest dans la route à orientée à l'est (à l'opposé de la direction générale du trafic) Il informa le VTS de cette délicate situation.

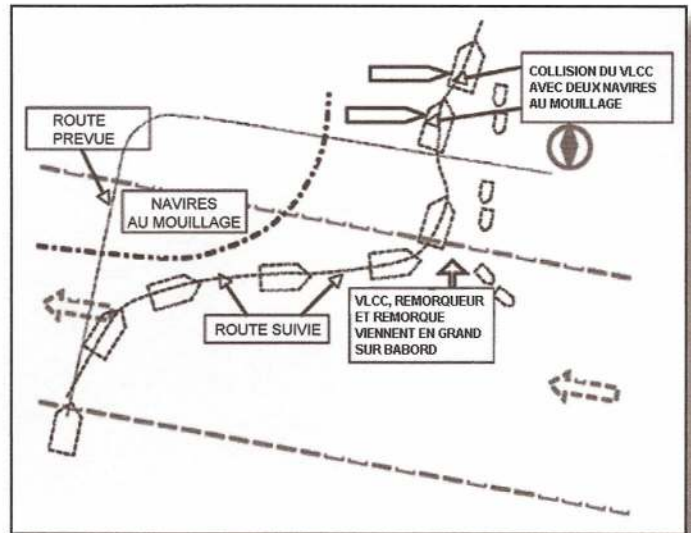
En étant à ce cap, une situation d'abordage se développa avec un remorqueur et sa remorque, traversant sur son avant bâbord cap au sud. Le remorqueur ne montrait pas les marques de navire à capacité de manœuvre restreinte, et bien qu'étant celui qui devait céder le passage, il omit de manœuvrer de bonne heure.

Au dernier moment, le remorqueur changea brusquement de route toute à gauche et stoppa sa machine, et le VLCC, maintenant à un mille de la station de pilotage, changea aussi de route sur la gauche comme manœuvre d'évitement.

Cependant en raison des capacités de manœuvre restreintes du navire à faible vitesse dans les conditions existantes, et sous l'effet possible d'un courant de fond, il dériva vers les navires ancrés à proximité à l'ouest de la station de pilotage et entra en collision avec deux d'entre eux, provoquant des dommages à la coque des ces navires.

L'enquête menée par la compagnie trouva les causes probables suivantes :

1. Violation des règles de barre par le remorqueur et sa remorque en gênant le passage du navire handicapé par son tirant d'eau et montrant les marques de la règle 28 ;
2. Zone à forte densité ;
3. Limitation des capacités de manœuvre du VLCC ;
4. Navires contrevenants ancrés dans la voie de trafic ouest et à proximité de la zone de pilotage ne laissant pas assez de place pour manœuvrer aux navires approchant de la station de pilotage pour prendre le pilote ;
5. En raison de son grand tirant d'eau le VLCC peut avoir été soumis à des courants de fond différents de ceux prévus en surface ;
6. L'expérience des membres de l'équipe passerelle peut être un facteur contributif pour déterminer les risques encourus et les capacités de manœuvre du navire ;
7. Planning, gestion de l'équipe passerelle et conscience de la situation insuffisants. Un veilleur supplémentaire manquait sur la passerelle selon les exigences des guides compagnie.



Actions correctives et préventives

1. Faire des démarches auprès du VTIS, pour s'assurer que le passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau n'est pas gêné, autant que possible, par d'autres navires ;
2. Les navires contrevenant aux règles de barre devraient être signalés ;
3. Augmenter le temps de formation sur simulateur pour les commandants ayant moins de deux ans de commandement effectif ;
4. Des avertissements aux navigateurs devraient être émis indiquant les données des courants lorsqu'elles sont différentes de celles des documents publiés, et qui sont sérieusement modifiées par les dragages, particulièrement dans des zones encombrées.
5. Les mouvements d'entrée et sortie des navires dans les zones portuaires très encombrées doivent être suivis attentivement par les VTIS.
6. Le mouillage de navires à proximité immédiate de zones de pilotage et des routes recommandées devrait être évité ;
7. L'emploi de pilotes hauturiers, ou d'un officier supplémentaire pour les navires naviguant dans des zones à fort trafic est recommandé.

Les leçons

1. Le navigateur doit avoir une bonne connaissance des capacités de manœuvre du navire.
2. Une estimation détaillée des risques devrait être effectuée avant d'entrer dans des zones à possibilités de manœuvre limitées et des plans d'urgence doivent être prévus.
3. Il faut assurer une surveillance attentive des facteurs extérieurs sur la manœuvrabilité du navire tels que courants, vent, effets des petits fonds.

Note de l'éditeur :

Une surveillance radar, et par bonne visibilité, une observation visuelle aurait montré à l'équipage passerelle que la route prévue était en fait obstruée par les navires mal mouillés dans la voie de circulation. De ce fait, au lieu de devoir naviguer à contre-sens dans cette voie, ce qui est en soi une sérieuse violation du règlement pour prévenir les abordages (Règle 10), il aurait pu faire preuve de bon sens marin en modifiant le plan de traversée et en naviguant un peu plus longtemps vers l'est dans la voie de circulation Est avant de traverser la voie Ouest et de revenir vers la position indiquée sur la carte de la station de pilotage. Un avis opportun et raisonnable du VTS sur le trafic aurait pu aider dans cet incident.

Une manœuvre inhabituelle avec une issue inattendue

TRADUCTION LIBRE PAR LE CDT J.P. DALBY DU MAIB SAFETY DIGEST 3/2009

Les faits :

Un navire gazier de 100m de long, à pleine charge de butane, allait appareiller d'un poste en rivière où il était amarré bâbord à quai cap amont. Un remorqueur était commandé pour aider à l'appareillage car il y avait un courant fort et le navire n'avait pas de propulseur d'étrave.

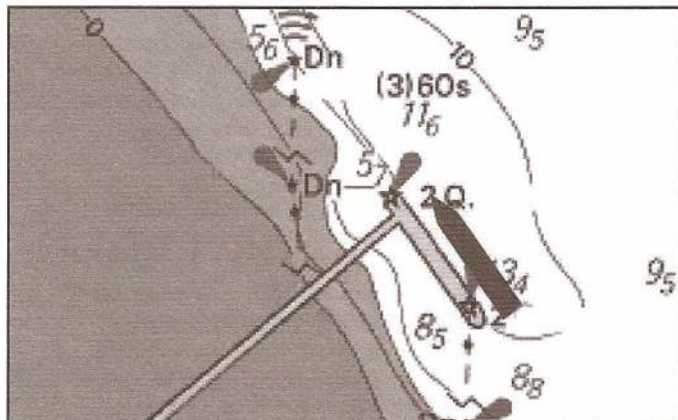
Avant de monter à bord, le pilote rencontra l'officier de port sur le quai. Celui-ci était inquiet du fait que le navire était dépourvu de propulseur d'étrave et il attira l'attention du pilote sur le diamant de l'ancre qui était proéminent et risquait d'endommager les défenses du quai si la manœuvre d'appareillage était faite comme d'habitude en faisant avant sur la garde.

Le remorqueur fut pris sur les bittes à l'arrière du pont principal juste sur l'avant du château. Une fois l'amarrage dédoublé, le VTS lui donna l'autorisation d'appareiller. Toutes les aussières furent larguées, et utilisant la machine en arrière avec le remorqueur à pousser, l'étrave s'écarta de la jetée. Le pilote donna l'ordre au remorqueur de tirer à 20%, ce qui fit retomber l'étrave vers le quai. Il décida alors de faire culer le navire et d'utiliser l'extrémité aval arrondie de la jetée pour faire pivoter l'étrave vers le milieu de la rivière, sans l'aide du remorqueur. La manœuvre se passa comme prévu mais au moment où le pilote donnait l'ordre de mettre la machine en avant

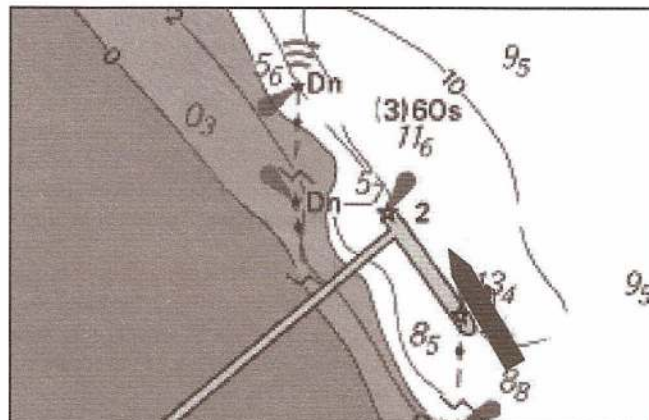
pour s'écarter du quai, il fut surpris de voir un autre navire en sortie, sur l'avant, approchant la zone où il avait l'intention d'éviter le navire pour le mettre cap vers la mer. Au lieu d'aller vers la rivière, le pilote remit le navire parallèle à la jetée et près d'elle, et en approchant du duc d'Albe amont, il mit la machine en arrière toute. Cela n'empêcha pas l'étrave de heurter le duc d'Albe et de provoquer des avaries à tous deux.

Le pilote ignorait les mouvements de l'autre navire car :

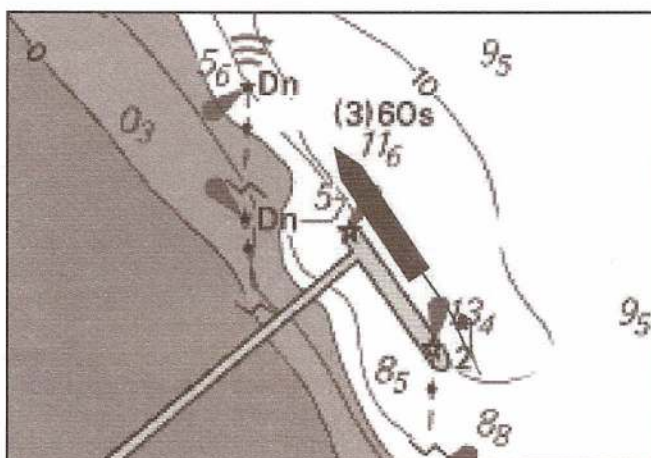
- Il n'avait pas demandé au VTS la liste des mouvements de navires prévus et,
- Pendant qu'il était sur l'aile son VHF portable était sur un canal de travail avec l'officier de port et le remorqueur. Il était de ce fait incapable d'entendre les messages émis par le VTS annonçant les mouvements des navires sur la fréquence principale du port, messages qui étaient reçus dans la passerelle.



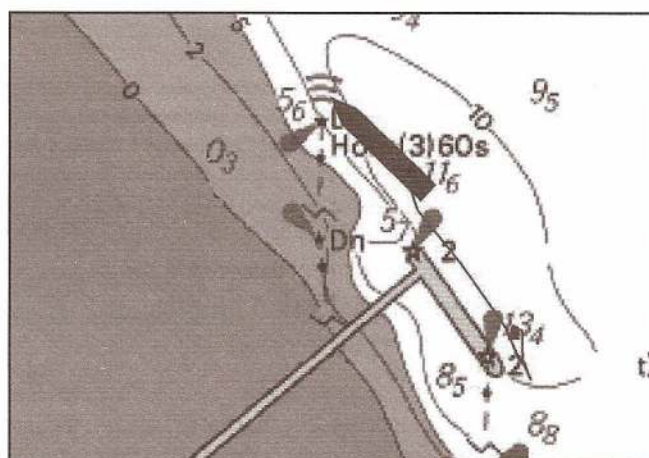
Position du navire au début de la manœuvre



Mouvement du navire en marche arrière



Le navire s'écarte de l'appontement



Le navire touche le duc d'Albe

Les leçons :

1. Toute manœuvre envisagée doit être soigneusement planifiée en prenant en compte les effets potentiels des courants de marée. Il est essentiel que le pilote fasse part de ses intentions lors de l'échange d'informations avec le commandant. Le capitaine peut alors en discuter assez tôt et une action corrective peut être prise lorsque c'est nécessaire. Cela est indispensable lorsqu'il s'agit de faire une manœuvre inhabituelle, dans ce cas le VTS doit aussi être informé.
2. En préparant l'accostage ou l'appareillage d'un navire il est essentiel de bien connaître la situation en prenant des informations sur tous les mouvements prévus. Si pour une raison quelconque le pilote ne peut écouter la fréquence principale du port il ne doit pas hésiter à demander à l'équipe de passerelle de lui transmettre les informations utiles concernant le trafic selon nécessité.

Nouvelles, lettres et extraits - juillet 2010

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

28 Mai 2010.

Situation à la suite du cas du Hebei Spirit.

Le capitaine J. Chawla a maintenant un poste dans les cadres de formation chez V. Ships, et le second capitaine qui avait aussi été emprisonné a de nouveau un embarquement.

MEPC en Bref.

D'après un article de R. Meade.

Le MEPC a échoué dans l'élaboration d'une demande obligatoire de mesures techniques ou opérationnelles destinées à contrôler et réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le shipping international, malgré de nombreux débats. Bien que la réunion soit parvenue à un projet de texte au sujet des

mesures obligatoires pour le EEDI (Energy Efficiency Design Index) pour les navires neufs et pour le plan de gestion du «Ship Energy Efficiency» pour les navires actuels, il n'y a pas d'accord sur la taille des navires, dates butoirs et taux de réduction.

Le MEPC a adopté des amendements à Marpol afin de définir une zone «Emission control» en Amérique du Nord, dans laquelle des normes plus sévères qu'ailleurs d'émissions de SOx et NOx seront applicables. Une autre résolution pour protéger la zone Antarctique des pollutions par les fuels lourds a été adoptée. Ces amendements devraient entrer en vigueur le 1er Août 2011.

Le MEPC a publié des recommandations, au sujet de la convention Internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments, demandant aux États d'encourager l'installation de systèmes ad-hoc sur les navires neufs. La résolution demande aussi la ratification de cette convention par les États qui ne l'ont pas fait; actuellement il y a 22 ratifications, il en faut 30 pour l'entrée en vigueur.

Le MEPC a aussi continué à travailler sur les instructions pour un recyclage sûr des navires et préservant l'environnement. Une fois adoptées, ces instructions faciliteront, pour les installations ou les armateurs, la mise en place d'améliorations pour se rapprocher de la convention internationale sur le recyclage des navires (Hong Kong, Mai 2009).

Le MEPC est parvenu à un accord pour une application au 1er Mai 2011 de la convention Marpol (annexe V – ordures) dans toute la région des Caraïbes. La région qui inclut le golfe du Mexique et toute la mer des Antilles avait été nommée «zone spéciale annexe V» en Juillet 1991. La plupart des États ont indiqué qu'ils avaient maintenant des installations de réception convenables dans la plupart des ports, ce qui permet l'application réelle.

Le MEPC a approuvé des amendements pour refondre le texte de Marpol annexe III pour la prévention des pollutions par produits dangereux emballés, en vue du prochain MEPC (61). Le texte est destiné à mettre à jour le code des marchandises dangereuses, précisant les conditions de transport.

Une Cour Européenne confirme un cas de détention illégale.

D'après un article de A. Spurrier.

La Cour Européenne des Droits de l'Homme a confirmé la condamnation de la France coupable d'avoir détenu illégalement des membres d'équipage du Winner (navire, pavillon Cambodgien, arrêté en 2002 pour transport de drogue, dans la région du Cap Vert). L'équipage complet avait été détenu et gardé dans ses aménagements au cours du remorquage du navire vers Brest; la condamnation consiste en une indemnité individuelle de 5000 Euros pour neuf des membres d'équipage et 10000 Euros collectivement pour frais.

En Juin 2005, le capitaine grec, le chef mécanicien chypriote et deux marins chiliens avaient été condamnés à 20, 18, 10 et 3 ans de prison respectivement pour tentative d'importation de drogue en bande organisée. Sept autres marins (quatre roumains et trois ukrainiens) avaient été acquittés, comme «otages» non consentants au transport de drogue. En décembre 2002, neuf marins avaient entamé une action devant la Cour Européenne, se plaignant d'avoir été arrêtés illégalement, la France n'ayant pas, selon la règle internationale, le pouvoir de les priver de liberté. Ils se plaignaient aussi du long délai de leur présentation devant les autorités judiciaires.

Dans son dernier arrêt, la Cour confirme un jugement de 2008, indiquant que le consentement donné par le Cambodge (pavillon du navire), en référence aux règles internationales, pour une action contre le navire, n'incluait pas la détention de l'équipage et son transfert en France. Cependant, la Cour remarque qu'il est regrettable que les efforts internationaux de lutte contre le trafic de drogue en haute mer ne soient pas mieux «coordonnés».

Mais la Cour rejette la plainte au sujet du délai de «présentation», elle n'a pas de raison de penser que le remorquage du navire jusqu'en France a été plus long que nécessaire.

On peut pirater les transmissions Inmarsat C.

D'après un article de C. Eason.

Un logiciel disponible sur Internet permet de décoder et lire les messages transmis par Inmarsat C vers les navires. Des exemples en référence ont été

envoyés à Lloyd's List. Le hacker indique qu'un dispositif en vente permet de capter le signal d'une station terrestre (située dans la région) – la fréquence spécifique de la station étant connue et publique – et qu'un logiciel disponible permet de le décoder, avec un excellent résultat. La dépense est de l'ordre de 2500 Euros. Les transmissions navire/terre sont plus difficiles à capter, le signal étant très directif du navire vers le satellite puis vers la station réceptrice. Un porte parole de Inmarsat indique être conscient de la situation, mais indique que cela ne concerne pas les indications automatiques venant du navire (pouvant indiquer la position); le trafic ayant augmenté, la masse du trafic est également une sûreté et il est difficile de rechercher les messages pour un navire donné. Cependant, Inmarsat encourage ses clients à crypter des données extrêmement sensibles dans des messages vers les navires.

Un chef mécanicien relaxé aux USA dans un cas de «magic pipe».

D'après un article de R. Joshi.

Le chef mécanicien I. Mylonakis, au bout d'une épreuve de 15 mois au sujet d'un «magic pipe» a été reconnu non coupable par un jury fédéral (Houston) de cinq chefs d'accusation qui avaient été retenus, cas déclenché par un «renseignement». Ce chef est le premier à avoir défié le système judiciaire US en plaidant «non coupable» dans un cas semblable. Son armateur avait plaidé «coupable» et évité un procès en payant une amende de 1 MUSD, et en acceptant de coopérer avec le gouvernement dans son accusation contre le marin (assigné à résidence dans des motels depuis Février 2009). La défense, au cours d'un procès de huit jours, assurée principalement par une firme d'avocats de Houston a indiqué: «Il n'y avait rien de nouveau dans le fait du gouvernement manipulant les témoins. Mais l'extraordinaire a été que le jury a vu au travers des «écrans de fumée». Peut-être que la récompense et l'immunité espérée par les témoins (à charge) ne les ont pas impressionnés, mais le jugement a été finalement «non coupable». Il faut indiquer que ce chef avait embarqué peu avant la dénonciation, que le juge a trouvé le constat de l'expert des USCG «confus et hors de propos», qu'un marin dénonciateur a admis avoir renseigné par revanche contre un cadre de la compagnie. Un juriste indique que la tendance de plaider systématiquement coupable n'est pas forcément la bonne, et que l'armateur qui avait plaidé coupable et accusé le chef mécanicien sans preuve (coopération avec le gouvernement) aurait à s'expliquer pour le tort causé à un marin et à sa famille; il ajoute qu'il est malheureux qu'on arrive à de telles dénonciations simplement en vue d'une récompense (parfois très élevée).

Des instructions pas vraiment très claires de l'administration US.

D'après plusieurs articles.

Une nouvelle instruction du Président B. Obama a amené des juristes à dire qu'elle est suffisamment vague pour permettre des poursuites contre ceux qui paieraient des rançons aux pirates suivant une appréciation au cas par cas. L'administration indique que l'ordre du Président n'est pas une prohibition totale des rançons, mais un exemple de la façon dont il veut régler un partenariat avec d'autres États pour des problèmes dont la piraterie n'est qu'une partie.

L'ordre autorise le Trésor à bloquer les avoirs des «contributeurs au conflit de la Somalie», qualificatif se rapportant à ceux qui apporteront un «soutien» à des organisations désignées dans le texte; Mais, il est ajouté que la même procédure pourra être appliquée contre les personnes ou organismes «impliqués dans des actions qui, directement ou indirectement, menacent la paix, sécurité ou la stabilité de la Somalie». La piraterie faisant partie de ces actions. Il semble que l'administration n'ait pas répondu clairement à des demandes sur le fait de savoir si le paiement de rançons était considéré comme «choix délibéré» de soutenir des pirates.

Les assureurs impliqués dans un cas de piraterie ont été avisés d'avoir à contacter le US OFAC (Office of Foreign Assets Control) avant éventuel règlement.

La profession et l'OMI, se plaignent d'instructions «délibérément vagues» qui augmentent les craintes des équipages et ne se préoccupent pas assez

des équipages actuellement otages. De plus, en cas d'application pour une remise de rançon, il est fait une différence entre ceux qui ont des avoirs aux USA et ceux qui n'en ont pas.

Cette instruction évite de citer le «terrorisme», ce qui aurait impliqué une application automatique de la sanction.

Le GL change ses règles de visite à sec.

D'après un article de J. Porter.

Le Germanischer Lloyd offre aux armateurs l'occasion de diminuer les coûts en étendant à 7,5 années l'intervalle entre deux passages au bassin, sous réserve de l'accord de l'État du pavillon; accord acquis pour l'Allemagne, le Libéria et Antigua et Barbuda. Le programme normal prévoit des visites à flot espacées de 2,5 ans et une visite à sec tous les 7,5 ans. Des accords ponctuels, pour des conditions similaires, ont été donnés par la Grande Bretagne, le Danemark et Singapour pour les sociétés de classification Lloyd's Register et ABS, pour des navires Maersk. Il est indiqué que d'autres sociétés de classification ne sont pas vraiment prêtes à suivre à l'exception du Polish Register.

Projet de changement de réglementation en Allemagne.

D'après O. Peltzer (de Dabelstein et Passehl, Hambourg)

Un projet de changement de règles en Allemagne a été publié après cinq ans de travail par un groupe d'experts (nommés par le ministère de la Justice). Ce travail a été fait en vue d'établir une base afin que le pays devienne une nation exportatrice leader avec une forte industrie du shipping. La loi allemande date de 1860 et a été depuis adaptée aux conventions internationales. Le projet aborde tous les aspects du transport (transport affrètements, entreposage, avaries communes...). Entre autres choses il est prévu de faciliter des accords spéciaux sous condition d'augmentation du taux de responsabilité, et aussi d'éliminer la clause d'exonération pour faute nautique, ce qui implique de dénoncer les règles de La Hague de 1924; il y a quelques commentaires sceptiques craignant une incompréhension par l'étranger, l'Allemagne dénonçant une règle internationale. Le projet est prévu passer devant le parlement dès cette année.

Piraterie, complications diplomatiques.

D'après un article de D. Osler (16 Avril)

La volte face du Kenya à propos de jugements de suspects de piraterie est due à la conviction de Nairobi que l'UE ne paie pas les sommes promises. Des rencontres sont prévues d'une part pour essayer de régler cette situation, bien que l'UE indique qu'il n'y a eu aucune plainte officielle, et d'autre part pour rechercher d'autres pays acceptant d'effectuer les poursuites. Un accord avait été conclu en 2009, entre des voisins de la Somalie et plusieurs nations occidentales, pour poursuivre les suspects. Il semble que des États européens ou nord-américains ne tiennent pas à juger les pirates selon leur législation, de peur de demandes d'asile.

Des refus officiels d'accepter d'autres suspects ont été notifiés à plusieurs ambassades à Nairobi, en indiquant que cela est un fardeau intolérable pour les prisons et les tribunaux kenyans. L'UE répond que les suspects de piraterie sont 0,2 % de la capacité des prisons. Il y a plusieurs commentaires contradictoires, bien qu'il semble que des sommes promises n'aient pas été remises. Le bureau «Drugs and Crime» de l'ONU a donné 1 million USD. A côté de quelques suspects jugés dans différents pays, bien des navires de guerre en sont à «prendre et relâcher».

Règles de l'UE sur le soufre.

Les règles de l'UE (directive 2005/33/EC) sur les fuels à bas taux de soufre sont en vigueur en Grande Bretagne depuis le 20 Avril. Les navires à qui doivent utiliser un combustible à 0,1% de soufre. Tous les navires à passagers en ligne régulière entre ports de l'UE doivent utiliser en permanence un combustible à 1,5% de S.

Il ne doit pas être vendu de MDO à plus de 1,5% et de GO à plus de 0,1%. Plus de 50 organisations (armateurs, exploitants ou constructeurs de nombreuses nationalités) ont protesté auprès des autorités de l'Union, par une lettre ouverte, demandant un report de la date limite (2015) de l'obligation des combustibles à 0,1% dans la zone Nord Europe; faisant valoir, entre autres, une discrimination avec d'autres zones, dont la Méditerranée, où des fuels à 4,5% sont utilisables jusqu'en 2012, et 3,5% jusqu'en 2020.

Mise à jour du mandat des USCG pour les marins retenus ou abandonnés.

D'après un article de R. Joshi.

Un nouveau texte, passé aux deux chambres, devrait être signé incessamment par le Président. Ce texte prévoit un fond pour un traitement «juste» des marins retenus pour enquête, en liberté conditionnelle, ou bien abandonnés aux USA; fond tenu par les USCG. Les armateurs ayant failli à continuer à s'occuper des marins dans ces circonstances, devront rembourser les sommes avancées par ce fond avec une pénalité de 25%, sous peine de saisie de navires ou d'interdiction d'escale aux USA.

Fatigue, travail administratif.

D'après un article de T. Leander.

Au cours d'une conférence à Hong-Kong, P. Chawla, directeur de la qualité et responsable des assurances dans une grande agence de manning (Anglo-Eastern) a fait une intervention sur le sujet.

Il est difficile de juger combien la fatigue affecte la sécurité, du fait de l'effet cumulatif de cette fatigue sur la vigilance et le jugement. Qui va juger qu'une erreur de navigation est due à l'incompétence ou la fatigue ? Dans notre monde de management quantifié, toute question non chiffrée devient suspecte à des gestionnaires à terre («bean counters»). La fatigue devient alors une zone grise en rapport avec les économies d'un équipage moderne, qui ne sont jamais oubliées, quel équipage minimum pourra travailler efficacement avant que des erreurs commencent à menacer le voyage ? M. Chawla demande une révision en augmentation des décisions d'effectif «De nombreuses tâches nouvelles se sont ajoutées, durant les vingt dernières années, pour les marins. Les décisions prises n'ont pas tenu assez compte des conséquences sur la conduite et la sécurité à bord». Il a pris un exemple d'un capitaine jonglant avec de multiples petits travaux, pas vraiment importants mais nécessaires, dont les papiers à propos de «tout» depuis les déclarations de conformité pour les SOx ou NOx, de la gestion des eaux de ballast...etc...jusqu'à des papiers pour des procédures d'économies (ou de qualité) venant des bean counters déjà cités. Toutes ces «tâches» contribuent à distraire les officiers supérieurs de leur rôle opérationnel principal. P. Chawla suggère la réintroduction d'officier administratif pour s'occuper de cette montagne de papiers.

Il ajoute que le manque d'officiers est probablement plus grave que ce que l'on admet couramment, et appelle à s'en occuper très sérieusement et rapidement.

L'OMI est prête pour de nouveaux standards de construction.

D'après un article de S. Matthews.

L'OMI est prête à adopter de nouveaux standards de construction pour les navires neufs, c'est un changement majeur dans l'approche des règles applicables. Ce changement est l'aboutissement d'un long processus vers un standard plus souple, garantissant la sécurité et la protection de l'environnement, mais laissant les concepteurs et constructeurs plus libres, en fonction de l'emploi prévu du navire, par rapport à des règles détaillées et strictes. A l'OMI, on considère que ce nouveau dispositif garantira des navires construits aussi solidement que possible, et qu'ils resteront sûrs pendant toute leur exploitation à condition d'être effectivement entretenus. Le projet est finalisé pour les vraquiers et pétroliers (de plus de 150 m de long) et sera proposé comme amendement à Solas (II-1); il prévoit une conception et une construction spécifique pour leur exploitation prévue et les conditions d'«intégrité» à maintenir en exploitation.

Doutes sur le futur de Marco Polo.

Le programme Marco Polo de l'UE a des buts louables, mais pour quels résultats? Des subventions à des services de shipping n'ont pas donné les résultats espérés, les modes de transport en Europe n'ont pas changé en ce qui concerne le camionnage et la tendance du ferroviaire est à la baisse. Les comités de transport de l'UE émettent des doutes sur la continuation de subventions aux exploitants, subventions trop souvent attribuées à des exploitations en baisse. Les dizaines de millions d'euros à la disposition de la Commission pour Marco Polo, toujours dans le but de réduire les émissions de CO₂ ou SO_x, seraient mieux employées ailleurs dans des subventions pour des infrastructures et non à des exploitants, par ex. pour la construction de stations d'approvisionnement de gaz naturel, ou bien d'infrastructures destinées à diminuer les «étranglements» dans la chaîne de transport. L'UE définit des règles mais n'a pas à intervenir plus ou moins directement dans une exploitation.

Envoi du 12 Juillet 2010.

Fatigue.

(Divers articles)

Il est maintenant hautement probable que la fatigue a mené à la situation du Shen Neng I qui s'est échoué sur le récif de la Grande Barrière, un rapport indique «une simple succession d'erreurs de la part d'un membre d'équipage très fatigué». Des positions récentes ont été prises pour une révision à la hausse des décisions d'effectif, il y a des limites à la charge de travail qu'un équipage peut supporter et cette limite a été atteinte. Cela n'a pas empêché les Bahamas et le Libéria de demander à l'OMI que les règles prévoient toujours une grande flexibilité pour les heures de travail et de repos, afin de permettre des dépassements – comptés par jour ou par semaine: «La flexibilité des exceptions, avec des garde-fous, est demandée pour assurer l'harmonisation avec d'autres conventions internationales, éviter des problèmes avec les PSC et aider à prévenir la fatigue». Il est difficilement compréhensible que la flexibilité sur des normes déjà très dures aiderait à prévenir la fatigue (les garde-fous proposés seraient fixés par les pavillons demandeurs). La seule flexibilité pertinente serait de laisser les armateurs ajouter des postes en cas de nécessité; vu les risques de perte ou d'avaries du navire et de la cargaison, sans parler des vies même, l'investissement serait justifié.

A une question sur le sujet, lors d'un colloque, à Dubrovnik, le secrétaire général de InterManager a répondu: «On attend couramment des marins des arrangements sur les chiffres présentés afin de donner une bonne image aux PSC. Tout le monde sait que les listes d'équipage ne sont pas forcément exactes; les shipmanagers devraient s'attaquer à cette question». Il a ajouté que «Tout le monde détourne les yeux de ces pratiques, qui sont forcément apparentes»: par ex. Le capitaine est, en général, tenu d'être à la passerelle lors des transits parfois longs en rivière, de même pour les passages en zones fréquentées, ou du fait des obligations dans les ports qui amènent obligatoirement des dépassements. Des repères devraient être pris, par ex, pour l'approche de certains ports pour voir si les règles peuvent être respectées. Certains pavillons autorisent de larges dérogations; La Maritime Labour Convention et le STCW révisé pourraient améliorer la situation, mais tout cela n'est pas encore parfaitement clair. Une application «à la lettre» serait un cauchemar pour bien des armateurs et pourrait mener à des poursuites en cas d'accident avec dépassement d'horaire; des règles strictes amèneraient à rajouter des «senior officers». Ces questions ont été discutées à la réunion STCW de Manille.

Amiante.

Huit ans après l'interdiction internationale d'utilisation de l'amiante à bord des navires, on rapporte le cas d'un navire neuf (chimiquier) construit en Turquie avec une large utilisation de ce produit (estimée à 100 t) dans les calorifugeages mais aussi dans les aménagements. Un lourd contentieux est probable. Ce cas n'est malheureusement pas unique, on peut concevoir des cas similaires pour des navires construits dans des pays en développement; en effet, de nombreuses pièces de rechange de contrefaçon ou bon marché

en contiennent (parfois même avec la marque «asbestos free»!). Le risque est certain et la profession doit s'en inquiéter. Il est totalement anormal que la surveillance de la construction (sociétés de classification, administrations ou autres) laisse passer ces pratiques.

Changements dans le classement du Paris MoU.

Les changements les plus marquants sont la présence dans la liste grise des USA (rétrogradé) et de Panama (promu). La liste blanche comprend 39 pavillons après la rétrogradation des USA, Vanuatu, Suisse et Thaïlande et la promotion de la Pologne et de la Croatie. La liste noire comprend 23 pavillons, dont sont signalés comme les plus marquants et sans amélioration: La Corée du Nord, Libye, Togo, Bolivie Albanie et Sierra Leone. Parmi les registres «de bureau» on signale L'île de Man: liste blanche, rapport favorable de l'audit volontaire de l'OMI, et programme Qualship 21 des USCG.

Le BV introduit un nouveau critère «vert».

Le BV a introduit un nouveau critère de performance environnementale des navires, qui est censée donner des éléments de comparaison aux armateurs, affréteurs... Ce critère se traduit par deux index pour chacun cinq variables: performance énergétique, émissions de gaz à effet de serre, émissions SO_x et NO_x, période possible sans rejet de fluides y compris eaux noires ou grises. Un index est «calculé» pour des conditions standard et un autre «mesuré» en exploitation. Ces index, en dehors de comparaison entre navires, permettent d'apprécier le gain produit par les différents investissements dans les technologies «vertes» pour les échappements ou les rejets, par exemple.

Convention STCW à Manille.

Principaux amendements à la convention STCW (applicables en 2012):

- Amélioration des mesures pour lutter contre les faux brevets.
- Révision des règles pour les heures de travail et de repos.
- Nouvelles règles pour la prévention d'abus d'alcool ou drogue.
- Mise à jour des conditions médicales pour les marins.
- Nouvelles prescriptions pour les marins AB.
- Nouvelles prescriptions pour la formation aux technologies modernes (cartes électroniques ou systèmes d'information).
- Nouvelles formations et brevets pour les officiers électriciens.
- Nouvelles prescriptions pour la formation à l'environnement maritime, la formation au travail et au management en équipe.
- Mise à jour des niveaux nécessaires de compétence pour le personnel sur les pétroliers.
- Nouvelles prescriptions de formation à la sécurité et sûreté (y compris pirates).
- Mise en route de méthodes modernes de formation (à distance ou par internet).
- Nouvelles prescriptions de formation pour la navigation «polaire».
- Nouvelles prescriptions de formation pour l'usage du positionnement dynamique.

Les principaux points de la réforme des heures de travail et repos (cela a été le principal point de désaccord entre délégations):

Période de repos non inférieure à 10 heures par 24 heures et 77 heures pour une période de 7 jours. Par 24 heures, pas plus de deux périodes de repos, dont une d'au moins 6 heures, et, pas plus de 14 heures entre deux périodes de repos.

Les exceptions sont prévues, en dehors des cas d'urgence, dans des conditions nécessaires pour l'exploitation: Réduction à une durée de repos de 70 heures pour sept jours, deux fois consécutives avec un intervalle de temps double avant une nouvelle exception; trois périodes de repos au lieu de deux, une de 6 heures et les autres de 1 heure au moins; la condition d'intervalle de 14 heures peut être appliquée seulement deux fois dans une période de 7 jours.

Les réactions sont diverses.

Bien que le temps de repos minimum «normal» ait été augmenté de 70 hrs à 77 hrs par semaine; la fédération ITF est bien déçue du fait que les armateurs aient réussi à faire adopter les exceptions aux heures de repos déjà bien réduites. Elle fait part également de préoccupations sur la réduction de la formation des mécaniciens. La condition prévue (10 ou 77 et 14 hrs) aurait mis la convention STCW en conformité avec la Maritime Labour Convention (MLC). Les organisations d'armateurs (International Shipping Federation et International Chamber of Shipping) ont exprimé leur satisfaction sur le fait que les gouvernements aient répondu aux arguments des employeurs et permis une flexibilité «to ensure efficient operations during short-term peak workloads». L'ISF insiste même en disant que le maintien de ces exceptions «will ensure uniform application and avoid fatigue and problems with PSC», considérant cette flexibilité compatible avec la convention MLC et ILO 180, l'ISF prévoit même de publier un imprimé standard pour le suivi des heures. L'ITF fait remarquer que permettre de travailler 98 heures par semaine en pleine «year of seafarer» n'est pas envoyer un message encourageant.

Doit-on rappeler que le BEA avait signalé dans son rapport annuel, il y a quelque temps, que même le temps de 98 heures par semaine était dépassé sur certaines exploitations; il n'y a pas eu augmentation significative d'effectifs depuis.

Bruxelles pense alléger la charge de bureaucratie en escale.

D'après un article de J. Stares.

Il a été indiqué que la Commission Européenne allait travailler à de nouvelles directives pour la communication maritime. La Commission prévoit plusieurs directives afin d'alléger la charge des navires à ce sujet en établissant un modèle unique pour la communication avec les autorités à terre, avec une informatisation plus poussée; à l'heure actuelle un port européen peut aller jusqu'à avoir une centaine d'imprimés dont certains doivent être remplis à la main. Les capitaines sont favorables, cela éviterait des répétitions constantes au cours du voyage; d'autres doutent de la possibilité d'une uniformisation européenne, ou même doutent de la volonté de réforme de certaines autorités; Feport (association d'opérateurs de terminaux) demande une réforme urgente des communications «officielles», sans trop s'occuper des communications «privées» des entreprises. Karamitsos, directeur de la commission maritime, indique qu'il n'y aura aucune proposition concrète avant l'an prochain.

Toujours le poids et l'état des containers.

Les mauvaises déclarations pour les containers sont un problème depuis plusieurs années, mais, en fait, ce n'est que depuis les accidents récents du MSC Napoli et celui, moins connu, de l'écroulement de piles sur l'Annabella que la profession a commencé à prendre la mesure des dangers induits. Depuis trois ans, des équipements et des procédés ont été mis au point ou améliorés. Peser un container est parfaitement faisable, bien avant qu'il soit chargé sur un navire, sans retard induit (il existe des procédés pour peser des trains roulant à 80 Km/h), alors qu'on parle de passer au scan de plus en plus de containers. La technologie n'est pas en cause, mais des recommandations publiées après ces accidents par le World Shipping Council ou la International Chamber of Shipping sont très largement ignorées ou non appliquées par les intervenants. C'est un problème général, même des terminaux «sérieux» sont impliqués, un contrôle à Felixstowe a montré que bien des containers «vides», à l'export, étaient chargés. Les accidents se répètent, parfois presque identiques; ces accidents sont un danger vital potentiel, la profession doit s'en préoccuper. Un directeur de P&I Club commente en disant que, malheureusement, plusieurs intervenants «logistiques» ne pensent pas courir de risque grave, et une concurrence forte amène à craindre des pertes de travail au profit d'un concurrent moins scrupuleux.

Rigueur en Allemagne.

D'après un article de P. Hagen.

Selon l'association des armateurs allemands, le gouvernement a décidé de supprimer un certain nombre de subventions en 2011, décision accessoire à une annonce de gel d'aides à la profession. Ces subventions (considérées comme conformes aux règles de concurrence par l'UE) étaient, pour des marins nationaux d'un pays de l'UE embarqués sous pavillon allemand, par exemple de: 16700 Euros par an pour un capitaine (navire>3000tjb), dégressif pour d'autres postes, auxquels s'ajoutait 25500 Euros par poste d'élève en formation. Cela représentait un budget de 56,9 mE (dont 6,2 pour la formation) en 2009. Les régimes favorables de taxe au tonnage et de garde de 40% de l'impôt sur le revenu des employés sur les navires nationaux sont conservés.

Mise à jour des PSC par le Paris MoU.

D'après un article de T. Leander.

Le nouveau régime d'inspections du Paris MoU améliore les visites des navires, mais augmente les menaces d'interdiction d'escale pour les navires. L'objectif actuel de visite de 25% des navires en escale pour chaque État, sera modifié, dès 2011, en une visite par an pour chaque navire dans l'un quelconque des états participants. Les navires seront classés en trois catégories de «risque», selon plusieurs critères dont l'âge, le type, les résultats de la compagnie, le nombre de détentions... Le nouveau système rend possible l'interdiction à tout type de navire, pavillon de la liste grise ou noire. Entre autres, tout navire de pavillon «liste noire» sera interdit après deux détentions en 36 mois, comptées à partir de mi-2009. De plus le Paris MoU augmente les obligations de signalement pour les navires entrant dans la zone, par ex. note de pré-arrivée (3 jours) pour tous les navires classés en «haut risque» et tous les vraquiers, pétroliers, chimiquiers, paquebots de plus de 12 ans.

L'UE nomme une taskforce sur l'emploi.

D'après un article de J. Stares.

La nomination d'une «taskforce» a été décidée par la Commission au vu de l'absence d'accord sur les conditions de travail maritime en UE. Cette commission, présidée par Sir R. Coleman, ancien cadre de la Commission Européenne, est composée de trois représentants armateurs (grec, italien, norvégien), plusieurs représentants syndicaux, un membre du DNV, un Shipmanager (Chypre), et diverses personnalités où on remarque P. Chaumette (Observatoire des droits des marins) ou un cadre de l'école d'Anvers. Cette commission devra travailler sur les questions: - Causes du manque de marins de l'UE ou de leur départ prématuré, - Comment faire pour que l'investissement dans un emploi de grande qualité ne pénalise pas la profession en UE vis-à-vis de pays tiers, - Possibilité d'aides des états pour le maritime dans le cadre des règles de l'Union. Le but final recherché est une législation sociale «uniforme» pour le transport maritime, en UE - l'année prochaine? -. La première réaction des armateurs est de dire que c'est parfait tant qu'il sera tenu compte de la compétitivité.

Deuxième relaxe aux USA pour un cas de «magic pipe».

Un cas de poursuite déclenchée après dénonciation d'un membre d'équipage indiquant un faux journal des hydrocarbures a été déclaré «non dans l'intérêt de la justice» par un juge fédéral US. Il s'agissait d'une dénonciation sur le Margit Gorthon (Chypriote, 1977, 14240 tpl), en escale en Février à Eastport.

Piraterie.

L'Arabie Saoudite plus conciliante pour les armes en escale.

Dans la mesure où l'État du pavillon le permet, les navires sont maintenant autorisés à avoir des armes à bord, dans les eaux territoriales de l'Arabie Saoudite, armes destinées à lutter contre les pirates qui doivent être déclarées avec leurs munitions et sont traitées comme l'alcool. En fait, c'était une pratique tolérée depuis quelque temps (Il est toujours rappelé le danger d'utilisation d'armes à bord des pétroliers). Cela facilitera le travail des équipes de sécurité embarquées bien que de nombreux ports de la région ne l'autorisent pas. Pour certains navires, on a signalé des «dépôts» temporaires sur des bateaux hors des eaux territoriales ou même des jets à la mer avant escale.

Première condamnation en Europe.

Un tribunal hollandais a condamné cinq somaliens à cinq ans de prison pour piraterie, après une réquisition de sept ans et une plaidoirie «non coupable» indiquant qu'ils demandaient seulement des provisions et du combustible. Ces hommes avaient été arrêtés par l'armée danoise au cours d'une attaque, avec tirs d'armes automatiques et de rockets, contre le Samanyolu (pavillon Antilles Néerlandaises, 3250 tpl), et transférés en détention aux Pays-Bas en février 2009.

Par ailleurs, A. Cole, fonctionnaire ONU, a confirmé le don de 9,8 mUSD (venant de l'UE, l'ONU, Australie, France, Canada, USA et Allemagne) au Kenya et aux Seychelles afin de financer un programme de 18 mois d'amélioration de leur système judiciaire et carcéral.

Décès de pirates.

D'après un article de R. Meade.

Le nombre de pirates morts en mer est assez élevé, certains tués lors d'attaques mais aussi simplement perdus et ne pouvant rejoindre la terre. Des statistiques sont difficiles à faire, cependant on estime à 750 le nombre de somaliens partis et non rentrés (et non capturés). Bien des hommes sont partis en mer, sans avoir été pêcheurs ou marins, tombent à court de provisions, essaient d'attaquer n'importe quel navire (c'est sans doute l'explication d'attaques de navires de guerre) ou sont perdus en dérive. A. Cole, fonctionnaire ONU, indique que des commentaires sur de «courageux pirates» s'aventurant à 1500 milles de terre sont exagérés, des prisonniers aux Seychelles ont indiqué avoir eu la batterie de leur GPS vide et n'avoir aucune idée de leur position, n'ayant aucune connaissance de la navigation. Par ailleurs, le changement de saison amène les attaques plus près de la mer Rouge et de Bab-el-Mandeb.

Des Allemands dépavillonnent à cause de la piraterie.

D'après un article de P. Hagen.

Des armateurs allemands ont commencé à quitter le pavillon afin de pouvoir embarquer des gardes armés pour lutter contre les pirates. L'armateur du Taipan, pavillon allemand, porte-container de 925 evp, attaqué et pris par des pirates, repris par l'armée néerlandaise trois heures après, puis immobilisé cinq semaines pour réparation à Dubaï, a indiqué le passer sous pavillon Libérien afin d'embarquer une équipe d'une firme anglaise. Le Libéria recommande l'emploi d'équipes de sécurité et fournit une liste de compagnies «acceptables». C'est une préoccupation pour VDR (association d'armateurs allemands), auparavant opposé à la présence de gardes armés à bord, toujours opposé à l'emploi de mercenaires, mais voulant négocier la présence de policiers fédéraux à bord, seule force légalement autorisée à lutter contre la piraterie (au contraire de la Marine).

Le pavillon des navires est un sujet sensible en Allemagne où il y a, en particulier, un régime généreux de fiscalité au tonnage.

Un jugement de la Haute Cour britannique pour l'affrètement NYPE.

D'après un article de D. Osler.

A la suite d'un contentieux et d'un arbitrage rendu en septembre dernier, la Haute Cour Britannique a confirmé que l'affrètement d'un navire affrété avec une Charte Partie «New York Produce Exchange» (NYPE) se poursuit si le navire est retenu par des pirates. Il s'agissait du Saldanha (vraquier grec de 2004, 75707 tpl) affrété par Cosco, libéré, contre rançon, après environ un mois; l'affrèteur avait considéré le temps de détention comme suspension d'affrètement. Les argumentations se référaient aux clauses standards de la NYPE: «in the event of the loss of time from default and/or deficiency of men...» «detention by average accidents...or even any other cause...payment of hire ceases». Les arbitres ont statué qu'une attaque par des pirates lourdement armés n'était pas un accident, qui est caractérisé par une non intention de tous les intervenants (ce n'est pas le cas d'une attaque violente et délibérée); le «default of men» également allégué par les affrèteurs pour défaut de précaution contre les attaques n'a pas été retenu. Les implications sont importantes, la répartition des frais induits est très défavorable à l'armateur avec la NYPE.

Le Conseil UE demande une réglementation pour l'embarquement de gardes armés.

Lors d'une récente session du parlement UE, les débats ont porté sur la piraterie, ont encouragé les États à continuer la protection par des escortes navales (en liaison avec l'OTAN), à améliorer les procédures juridiques pour poursuivre les pirates. Le Conseil a publié la résolution 1722 dont on remarque la section 14.2 qui demande l'élaboration d'un cadre légal sur l'usage de compagnies privées de sécurité, mais, comme résolution du Conseil, elle n'est pas contraignante pour les gouvernements.

Le changement de saison amène de nouveaux procédés des pirates.

D'après un article de D. Osler.

La saison de la mousson dans l'Océan Indien (juin à début septembre) affecte aussi le golfe d'Aden. On constate depuis quelque temps, avec un déplacement des attaques vers le Sud de la Mer Rouge et Bab El Mandeb, une augmentation des attaques menées avec six à dix bateaux simultanément sur un seul navire. Plusieurs ont été signalées, dont la prise d'un chimiquier (pavillon Singapour) confirmée par une visite d'un hélicoptère allemand, une attaque repoussée sur un chimiquier Hong-Kong. On signale également l'attaque d'un navire Est européen, repoussée après une bataille de plus d'une heure avec des gardes embarqués de l'armée russe. Ce type d'attaque est à redouter fortement, dans un passage plus resserré, avec des concentrations fréquentes (et normales) de bateaux en pêche au voisinage du détroit. La Navfor devra tenir compte de cette évolution.

Pas vraiment de clarification des assureurs.

Avec la poursuite des activités de piraterie (Golfe d'Aden, Nigéria,...) le débat se poursuit entre les armateurs et les assureurs sur ce qui peut être fait ou non pour réduire le risque. Alors que les attaques deviennent encore plus déterminées (certains experts indiquent que des équipes sont envoyées en mer sans possibilité de retour sinon sur un navire capturé) des armateurs se tournent vers les assureurs afin de clarifier leur couverture. L'embarquement de gardes armés est un point crucial, les assureurs n'étant pas enthousiastes pour couvrir les risques d'un combat en haute mer. Des juristes USCG indiquent que c'est un procédé approprié, indiquant qu'il n'y a pas de doute sur le fait qu'une embarcation puissamment motorisée avec des hommes armés à 500 milles au large soit à cet endroit en vue d'une attaque; d'autre part le gouvernement US n'a pas été très clair sur les poursuites possibles contre les armateurs ou assureurs payant des rançons à des groupes définis comme (ou liés à des) «terroristes», le «marché» des assureurs Londoniens est en discussion avec le Trésor US sur cette question.

Crique lamellaire dans une cale ballastable

TRADUCTION LIBRE DE MARS 200862 (MARINERS' ALERTING AND REPORTING SCHEME)

PAR LE CDT J.P. DALBY

Un vraquier format capesize âgé de 10 mois n'avait effectué que quatre voyages sur ballast depuis sa livraison. Lors de ces voyages, on constata un suintement d'eau de ballast de la cale n°3 ballastée vers la cale 4. L'emplacement de la «fuite» paraissait se trouver à la jonction entre la cloison ondulée séparant les cales 3 et 4 et le carlingage inférieur et centré à environ quatre mètres sur bâbord de l'axe central. Les tests de ressuage effectués ne révélèrent aucune trace de fissure dans la soudure, néanmoins la direction donna ordre au bord de creuser la soudure sur deux à trois mètres, et de recharger à la soudure.

Le manuel de stabilité du navire exigeait le ballastage de la cale 3 avant d'appareiller pour la mer navire sur lest, et interdisait son déballastage durant la navigation. En outre le remplissage et la vidange de cette cale demandait au minimum huit à dix heures. Cela excluait toute tentative de réparation pendant le voyage sur lest. En conséquence l'accès à cette zone n'était possible que durant deux à trois heures chaque voyage, vers la fin du déchargement des cales 3 et 4, lorsque les dockers déchargent des restes de cargaison et que l'équipage procède au nettoyage de la cale 3 pour le ballastage.

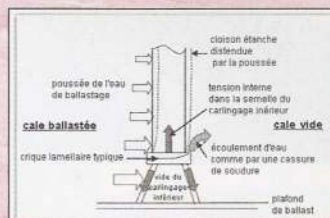
Lors de la relève de commandant, le navire ayant alors environ 6 mois, le nouveau commandant fut informé verbalement de la situation et du fait que les deux tentatives précédentes de creusement et de recharge à la soudure de la zone n'avaient donné aucun résultat. La direction donna instruction au nouveau commandant de continuer dans la même stratégie de creuser et recharger la soudure.

Réussissant à obtenir des permis de travail à chaud dans les deux terminaux de déchargement suivants, le nouveau commandant fit en sorte que deux autres opérations de creusement et de recharge à la soudure soient effectuées, cette fois-ci en mettant un observateur dans l'espace du carlingage inférieur avant et pendant l'opération. Aucune trace d'eau ne fut observée dans cet espace, mais après avoir effectué la recharge à la soudure et ballasté la cale 3, de l'eau suinta de nouveau dans la cale 4.

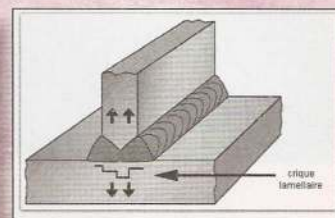
Comme le bord pouvait s'en douter, la compagnie n'avait pas informé l'administration du pavillon ni la société de classification de ce problème. De

plus, bien que le défaut ait été découvert dans les mois suivant sa livraison, il n'y avait pas de trace à bord indiquant que la direction ait fait une demande de garantie auprès du chantier pour ce défaut.

Alors que la dernière réparation était en cours dans un port de déchargement, une équipe d'inspection par l'État du port monta à bord pour la première inspection du navire par le mémorandum de cette région. En voyant le câble de soudure électrique partant de la machine et courant sur le pont, les inspecteurs devinrent curieux et le suivirent jusqu'au point de travail dans la cale 4. En apprenant par le bord le problème, ils informèrent la société de classification. Un inspecteur de la société de classification arriva rapidement et après une rapide inspection diagnostiqua un problème de crique lamellaire dans la semelle de la cloison au dessus du carlingage et émit une réserve sur les documents de classification. Il signifia sa profonde désapprobation sur le fait d'avoir tenté d'effectuer la réparation par le bord sans avoir consulté la société de classification.



Vue en élévation d'une cloison étanche transversale typique, montrant la genèse d'une crique lamellaire



Agrandissement de la jonction typique par soudure d'une cloison étanche transversale et de la semelle du carlingage inférieur

Malheureusement, aux yeux de la direction mal avisée, le commandant fut déclaré «inefficace» du fait qu'il n'avait pu remédier au défaut et après avoir été «blâmé» pour avoir informé la classification et avoir accepté une réserve sur la classe, il fut relevé au port suivant.

Les leçons :

1. On doit suspecter une crique lamellaire lorsqu'il y a une fuite à travers une tôle et que les moyens traditionnels ne permettent pas de détecter la fissure. Les ultrasons sont plus fiables que les rayons X pour les détecter.
2. Normalement la crique se trouve dans l'épaisseur de la tôle et de ce fait n'est normalement pas visible en surface.
3. Les emplacements où une tôle est soumise à des efforts tranchants importants dans son épaisseur (pas dans sa longueur) ont tendance à provoquer des criques lamellaires. En conséquence les soudures en long y sont sujettes tandis que les soudures en about n'ont jamais ce problème.
4. Ce problème peut être accru par une mauvaise qualité du matériau, une mauvaise conception, une mauvaise construction, ou par une augmentation de l'épaisseur de la tôle.
5. Dans la cale à ballast des grands vraquiers, la colonne d'eau exerce des efforts importants sur une face de la tôle et crée des efforts tranchants dans l'épaisseur de la tôle semelle au dessus du carlingage. Cela ne peut être absorbé que par un échantillonnage adapté de la cloison et du mode de soudure.
6. L'administration et la société de classification doivent être informées immédiatement lorsqu'un problème de structure est découvert, les réparations ne peuvent être effectuées qu'avec et sous le contrôle de la société de classification.
7. Les règles SOLAS et MARPOL exigent que le commandant informe les autorités côtières et portuaires les plus proches de tout défaut à bord du navire qui pourrait affecter sa sécurité, l'intégrité de sa structure, sa navigation et porter préjudice à l'environnement.



Coupe d'une crique lamellaire typique, montrant les strates poreuses

En passant par la Cambuse



Prenons quelques riz

C'est en Asie que le riz a été domestiqué il y a sans doute plus de 10.000 ans et comme il fallait des précisions sur ses origines, reportons nous à une légende indienne où, Shiva, Dieu amoureux de Retma Doumiaa, a été mis par elle, au défi de lui rapporter d'un voyage, un aliment inconnu, bien défini. Shiva confia cette recherche à un valet, mais ce valet succomba aux charmes des indiennes et oublia sa mission. Shiva, furieux, décide, alors de posséder Retma de force, elle se suicide avant, et 40 jours après ce drame, les premiers plants de riz poussent sur sa tombe.

Maintenant, ce sont 500 millions de tonnes de riz consommées par an dans le monde, en Asie bien sûr, mais aussi en Afrique et en Amérique latine

Les sortes de riz ne manquent pas : riz blanc à long grain, riz blanc étuvé, riz rond, riz arborio, basmati, complet, gluant, sauvage, rouge, noir etc, chacun lié à une recette, un pays, une cuisson

En France, notre spécialité de riz serait le riz à l'impératrice avec crème anglaise, chantilly, fruits confits, en Italie, le rizzoto avec le riz arborio, en Espagne la paella qui devrait se faire avec du riz calasparra (AOC), en Louisiane le jambalaya avec le riz pacane sauvage.

Au Japon, le riz est fort utilisé pour la confection des sushis, mais aussi pour l'amasaké qui est une boisson épaisse à base de riz longuement cuit et fermenté, et le genmaicha qui est une tisane de riz grillé à sec et de thé vert, et bien sûr le saké qui est l'alcool de riz japonais, comme le makkoli en Corée, le sato en Thaïlande...

Au Pérou, on fera une «sopa de arroz» : un litre de bouillon de viande, 100 gr de jambon sec, 4 cuillères à soupe de riz, 2 pommes

de terre en petits morceaux, on ajoutera une petite cuillère de persil haché.

En plus d'avoir le riz à la péruvienne où l'on ajoute de l'huile et de l'ail, il y a le riz « à la **** » beaucoup de villes ayant leur spécialité tout comme en Espagne, on a le riz à la valenciana, tout ceci étant dérivé de la paella.

Le Péruvien est très attaché à son riz, et il ne faut pas s'étonner si, ayant demandé un steak-frite, vous obtenez ce steak-frite mais avec, en plus, une ou deux cuillères de riz ! Et la même chose avec des œufs au plat voire coques!

En Inde, le sud cultive le riz et le nord le blé, mais tous les Indiens mangent du riz à tous les repas, cuit avec des lentilles c'est le kitchiri, cuit séparément des autres ingrédients ce sont des pulaos. Pour nos palais européens, la présence du riz est très appréciée pour adoucir les sauces et curry parfois très pimentés. Mais voici une recette classique de riz à l'indienne : faire revenir dans une casserole du riz dans un beurre clarifié durant 5 minutes, ajouter une fois 1/2 d'eau, porter à ébullition puis à frémissance pendant 10mn et encore une dizaine de minutes à chaleur minimum pour absorber tout le liquide. Ce riz sera parfumé en ajoutant dès le départ avec le beurre clarifié : un grain de cardamome, des clous de girofle, bâtonnet de cannelle, grains de poivre, grains de cumin, oignon émincé le tout mélangé ou une partie seulement selon votre goût.

Au Vietnam, on apprécie le riz gluant, et l'on utilise beaucoup le papier de riz qui sert à confectionner les rouleaux de printemps.

Le riz gluant a un avantage pour nous, c'est sa consommation dans un bol avec des baguettes, et proprement.

Cdt Yves CHARLOT