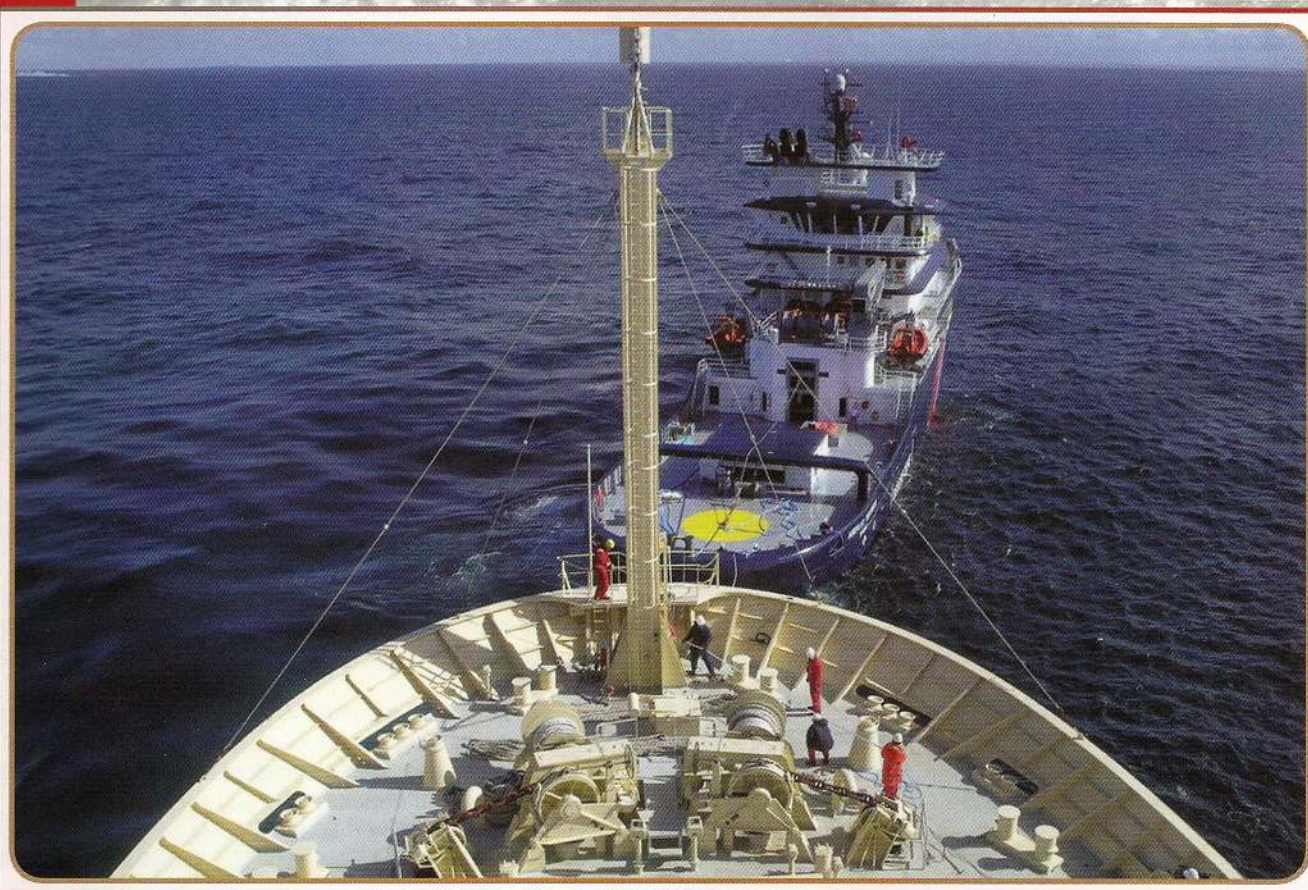


# AFCAN

## *Informations*



N° 99

Octobre 2013



## Sommaire

Editorial.....	P. 3
ENSM - Lettre AFCAN - Certificat de formation des élèves.....	P. 4
CESMA - Assemblée Générale à Nantes Mai 2013.....	P. 5-6
OMI - 92 <sup>ème</sup> session MSC 92.....	P. 6-9
Pilotage hauturier- Recrutement.....	P. 10
NAV - Courses au large sponsorisées par des mutuelles.....	P. 10
NAV - Conditions de manœuvre des grands Porte Conteneurs.....	P. 11-21
L'AFCAN intervient aussi dans ce domaine.....	P. 21
MLC 2006	
Colloque au Havre - Présentation de la convention.....	P. 22-23
OMI - 65 <sup>ème</sup> session MEPC.....	P. 24-27
OMI - 100 <sup>ème</sup> session LEG 100.....	P. 27-29
ISM	
Evolution des méthodes pour améliorer ses exigences.....	P. 30-31
OMI - 44 <sup>ème</sup> session STW 44.....	P. 32
Nouvelles, lettres et extraits, mai - octobre 2013.....	P. 33-35
En passant par la cambuse.....	P. 36

Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec la référence à la revue et après autorisation de leur auteur.

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 0298 463 760

Courriel : [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org) - Site web : [www.afcan.org](http://www.afcan.org)



### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2014

Membres actifs navigants : 207 €

Actifs en Mission à terre : 155 €

Retraités et Membres associés : 35 €

**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 : 227 € / 175 € / 55 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations  
Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €
- 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 d'assistance 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 George 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 une adresse 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

Fin mandat en 2014	Fin mandat en 2015	Fin mandat en 2016
B. APPERRY	J.P. COTE	H. ARDILLON
F. CAPOULADE	B. DERENNES	L. BARBANÇON
Th. CAUDAL	A. JEGU	M. BOUGEARD
G. GUILLEVIC	J. PORTAIL	J.F. GICQUIAUD
R. LE DOARE	M. PREBOT	P. LE VIGOUROUX
H. QUERE	J. RUZ	F.X. PIZON

## Bureau

Président	H. Ardillon president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon P. Le Vigouroux F.X. Pizon
Secrétaire Général	A. Jegu courrier@afcan.org
Trésorier	J. Portail tresorier@afcan.org

### Conseil Assurance

G. Guillevic  
juridique@afcan.org

### Conseil ISM-ISPS

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

### Site Internet - Revue

F.X. Pizon  
webmaster@afcan.org

### Présidences de Régions

Nord & Normandie : H. Ardillon	normandie@afcan.org
Bretagne : Ch. Loudes	finistere@afcan.org
J.D. Troyat	ille-et-vilaine@afcan.org
B. Derennes	morbihan@afcan.org
Ouest & Centre : G. Guillevic	loire@afcan.org
Méditerranée : P. Le Vigouroux	marseille@afcan.org
Sud-Ouest & outremer :	sud-ouest@afcan.org
Est & Ile de France : H. Dupont	est-paris@afcan.org

### Contacts

<b>BREST :</b>	tél. : 0298 463 760
<b>LE HAVRE :</b>	tél. : 0609 450 057
<b>MARSEILLE :</b>	tél. : 0645 594 885
<b>NANTES :</b>	tél. : 0607 112 529

## Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,  
29200 BREST -**  
**Tél. : 0298 463 760 (renvoi d'appel  
vers un membre du Bureau)**  
Courriel : [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org)  
Permanence au Siège :  
Lundi de 14h à 18h

# E d i t o r i a l



*'est encore dans la marine qu'il y a le plus de marins. (Proverbe Shadock)*

*Bel aphorisme s'il en est. Mais son auteur pourrait-il encore le dire de nos jours en ce qui concerne la marine marchande française ? Pour cela il faudrait d'abord qu'il y ait un certain nombre, ou un nombre assez certain, de navires marchands sous pavillon français. Et n'en déplaise à nos armateurs, il y en a de moins en moins. Et il faudrait aussi que sur ces navires arborant fièrement notre pavillon national il y ait des marins français. Et là aussi, force est de reconnaître qu'il y en a de moins en moins. Voire même aucun sur certains navires «français» qui peuvent être armés, en toute légalité, avec des officiers et marins européens, communautaires ou non, ou de pays encore plus lointains. Pour couronner cela, la formation de nos futurs officiers et capitaines est-elle porteuse d'espoirs pour inverser la tendance que l'on constate quant à l'abandon de la marine marchande française ?*

*Premier point. Au dernier concours d'entrée de l'ENSM, alors que la porte était ouverte pour 128 élèves, seulement 104 ont été autorisés à la franchir. La cause ? L'ENSM est désormais une école formant des ingénieurs. Une baisse de niveau a malheureusement été enregistrée et il a bien fallu stopper le recrutement à un certain seuil. Ne pas former des ingénieurs au rabais, c'est plus que louable.*

*Sauf qu'avant, on ne formait «que des marins», et que certains jeunes qui n'avaient pas le niveau pour entreprendre des études d'ingénieur pouvaient se révéler à la mer et devenir d'excellents officiers et capitaines. Comment remonter le niveau d'entrée ? En 1929 dans Sobre Los Angeles, Rafael Alberti écrivait : «Il est des portes sur la mer que l'on ouvre avec des mots».*

*Avons-nous tous, y compris nous, capitaines de navires, employés les bons mots, les bons arguments, pour faire venir à la mer les jeunes les plus talentueux ?*

*Deuxième point. Lors du dernier CA de l'ENSM, il y a eu confirmation que l'ENSM formerait des ingénieurs en 10 semestres (5 ans) et des DESMM en 11 semestres ! Comment voir les choses ? D'une manière positive cela prouverait qu'il faut plus d'études pour devenir capitaine de navires qu'ingénieur, c'est très flatteur pour les capitaines actuels. Par contre négativement, combien d'élèves seront prêts à effectuer 1 semestre de plus d'études pour obtenir un diplôme de marine marchande ? Cette école doit former en priorité des marins, pas des ingénieurs. Or, ce que l'on propose est exactement l'inverse. Voilà de quoi donner confiance aux armateurs qui voudraient employer des officiers français sur leurs navires, davantage d'études et disponibilité plus tardive que leurs concurrents étrangers.*

*Troisième point. Pour se mettre en conformité avec STCW 2010, un arrêté paru le 24 juillet oblige tous les marins français à refaire des stages de formation, même allégés, pour valider leurs certificats (CFBS, Incendie avancé, CAEERS – ex BAEERS et CAECSR), tous les cinq ans : «article 7 : pour les titres mentionnés à l'article 19 du présent arrêté, la revalidation nécessite une formation de recyclage destinée à prouver le maintien de sa compétence professionnelle. Cette formation, d'une durée inférieure à celle permettant la primo-délivrance, permet au demandeur d'actualiser les connaissances correspondant au titre concerné». Seulement STCW – Annexe 1 chapitre VI indique : «Les Parties peuvent accepter comme preuve du maintien de la norme de compétence requise, une formation et une expérience reçues à bord», dans certains domaines. Le nouvel arrêté n'en fait pas mention.*

*Sur le principe c'est plus qu'excellent. Mise à niveau tous les cinq ans des marins en ce qui concerne la sécurité, on ne peut qu'approuver. Mais que cela soit une mesure internationale ! Sinon, nul doute que nos concurrents sauront se prévaloir, eux, d'une formation et d'une expérience reçues (?) à bord pour la revalidation de leurs certificats par leur administration. Les marins français, on nous l'a suffisamment répété, sont déjà les plus chers de la galaxie, pas sûr qu'ils redeviennent un jour compétitifs.*

*En 1952 dans «Racleurs d'océans», Anita Conti écrivait : «Il n'y a guère de demi-mesures en océan... on flotte, ou bien on ne flotte pas ! C'est tout».*

*Bon vent, belle mer.*

Cdt Hubert ARDILLON - Président

# ANOMALIES ADMINISTRATIVES PÉNALISANTES DANS LA DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS AUX ÉLÈVES

LETTRE À MADAME LA DIRECTRICE DES AFFAIRES MARITIMES

*Association Française des Capitaines de Navires*

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60  
Courriel : [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org) - Site Internet : <http://www.afcan.org>



Le 27 juillet 2013

à Madame la Directrice  
Direction des Affaires Maritimes  
Grande Arche, Paroi Sud  
92055 PARIS LA DEFENSE Cedex



Objet : Certificats de formation des élèves ENSM

Madame la Directrice,

Suite à certaines difficultés d'embarquement rencontrées par des élèves fraîchement diplômés EO1MM, l'AFCAN souhaite attirer votre attention sur les conditions de délivrance des certificats de formation.

Afin d'être en mesure d'embarquer, chaque élève doit être en possession d'un certificat de formation de base à la sécurité (CFBS).

Suivant une note datée du 10 décembre 2012, la Direction Interrégionale de la Mer peut délivrer ce certificat à tout élève qui satisfait aux normes d'aptitude médicale prévues et qui justifie de la formation adéquate ainsi définie :

- Techniques Individuelles de Survie (tableau A-VI/1-1 du code STCW) ;
- Formation de base à la lutte contre l'incendie (Section A-VI/1 et tableau A-VI/1-2 du code STCW) ;
- Premiers secours élémentaires constitués par l'enseignement médical niveau 1 (le niveau médical I est composé du PSC1 + HPR + AMMCT1) ;
- Sécurité des personnes et responsabilités sociales (tableau A-VI/1-4 du code STCW).

L'attestation de formation a) est délivrée lors de la première année suite au stage effectué au Cesame (BAERS). L'attestation b) est délivrée lors de la 2<sup>ème</sup> année suite au stage de formation (théorique et pratique) à l'école et au CNPP. L'attestation c) est délivrée suite à la formation reçue lors des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> années à l'école. Les attestations de formation a), b) et c) sont délivrées par les organismes (Cesame et CNPP) et/ou par l'école.

La formation d) est effectuée lors de la 3<sup>ème</sup> année, en cours de sécurité. **Mais l'école ne fournit pas l'attestation correspondante.**

Afin d'effectuer leur stage de 1<sup>ère</sup> année, les élèves n'ayant pas reçu la formation complète, se voient attribuer un CFBS valable une année.

En conséquence :

- les élèves de 2<sup>ème</sup> année embarquent avec un certificat qui n'est plus valide ;
- le certificat de formation de base à la sécurité ne peut être délivré aux élèves sortant de 3<sup>ème</sup> année, du fait qu'il leur manque une attestation de formation qu'ils devraient pourtant avoir, puisqu'ils ont reçu la formation pendant l'année scolaire.

Les élèves diplômés EO1MM qui ont le bonheur de pouvoir trouver un embarquement peu de temps après l'examen risquent alors de se voir refuser cet embarquement, principalement dans les compagnies de navigation exploitant des navires transportant des marchandises dangereuses. Ce type de navire subissant plus d'inspections, principalement des inspections dites vettings d'affrêteurs potentiels, on comprend très bien qu'une compagnie ne veuille pas risquer de perdre un affrètement pour un certificat manquant à un élève.

Enfin, comment peut-on expliquer que suivant l'école où la formation navires citernes a été reçue, les attestations délivrées par l'école ne soient pas les mêmes dans chaque centre et qu'en conséquence certains élèves se voient refuser la délivrance de ce certificat ?

L'AFCAN demande une uniformisation de la délivrance des certificats suite aux formations reçues au sein des centres de l'ENSM, et que ces formations et attestations fassent référence à la Convention STCW en vigueur. Si l'on veut que les élèves aient la possibilité de naviguer, y compris sous pavillon étranger, il nous semble impératif de respecter la Convention STCW.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ce que nous considérons comme une anomalie administrative extrêmement pénalisante et dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, nos respectueuses salutations.

  
Le Président,  
Hubert ARDILLON

Copie : M. le Secrétaire général à la Mer – M. le Député chargé de la mission sur la compétitivité des services maritimes – M. l'Inspecteur général de l'Enseignement Maritime – M. Le Directeur général de l'ENSM – Mrs les Directeurs des centres ENSM – M. le Directeur des Etudes de l'ENSM – Journal de la Marine Marchande – Le Marin – Mer et Marine.

# CESMA. Council Meeting – AGA 2013

*Le Council Meeting et l'AGA de CESMA se sont tenus à NANTES, Maison de la Mer, les 10 et 11 mai 2013*

Cette année, c'est en France, à Nantes, que CESMA a organisé son Assemblée générale annuelle. L'organisation était portée par les deux adhérents français au CESMA, à savoir AFCAN et ACOMM.

Lors du Council meeting du 10 mai, hors les questions finances (à noter que les cotisations ne bougeront pas pour 2014) et activités, le Vice-président Georgio RIBARIC, de l'association slovène, a été réélu pour un mandat de trois ans. Une nouvelle version du règlement intérieur (by-laws) a été présentée pour approbation par les membres du Council. De plus, un point a été fait sur la situation des associations-membres et les associations avec lesquelles CESMA est en discussion pour éventuelle adhésion.

Le samedi matin 11 mai, après un mot d'accueil de la part des Présidents AFCAN et ACOMM, nous avons eu droit à 4 présentations, à savoir : le port de Nantes/Saint-Nazaire par H. Didier (capitaine de port de Nantes/ Saint-Nazaire), l'application en France de la Convention MLC 2006 par F. Mandin (Office du droit des marins), la nouvelle formation à l'ENSM par F. Marendet (Directeur général de l'ENSM) et les modifications des lubrifiants et combustibles suite à la Directive soufre par F. Abiven (Total).

L'Assemblée générale s'est tenue après le déjeuner.

Cette Assemblée fut un réel succès car presque toutes les associations-membres étaient représentées, à l'exception d'une des trois associations italiennes, l'association monténégrine, et l'association lithuanienne. Soit 13 associations sur 16 auxquelles il convient d'ajouter un membre individuel, et sur invitation, un représentant des pilotes européens (EMPA) ainsi qu'un représentant de l'association européenne des capitaines de port (EHMC).

L'AFCAN y avait 4 participants le jour de l'Assemblée générale ainsi que nos partenaires de l'ACOMM.

Parmi les sujets abordés, la criminalisation des capitaines (cf. résolution 1). Une attention spéciale a été portée au sujet du capitaine du Costa Concordia (membre de l'association italienne USCLAC, elle-même membre de CESMA), ainsi que sur les cas du capitaine bulgare Sobadzhiev incarcéré à Panama (toujours en attente d'un éventuel jugement) et du capitaine Mangouras du pétrolier Prestige.

Autre sujet, la piraterie, qui a vu un changement significatif de la position des capitaines européens quant à l'embarquement d'équipes de gardes armés sur les navires traversant les zones à haut risque.

Suite aux débats entre les différentes associations, les sept résolutions suivantes ont été adoptées. Elles conduiront les activités de CESMA pendant l'année à venir.

Enfin en 2014, l'association espagnole ACCMM organisera le Council Meeting et l'Assemblée générale à Barcelone.

## **MOT D'ACCUEIL AFCAN LORS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE :**

President, council members, captains, ladies and gentlemen.

Welcome to all and to everyone.

We, at AFCAN, are happy and proud to be one of the two organizers of this CESMA AGA.

Let me time for few words, just to thank:

First: CESMA board members for their agreement to be in Nantes today.

Second: all of you, as European captains, for your attendance which shows your interest and the importance of European meetings.

Third, our today morning special guests who will certainly speak about important matters, important for seamen and especially for cap-



tains, such as maritime education, MLC 2006, sulfur directive and the port of Nantes / Saint-Nazaire.

And last but not least our local organizers from ACOMM and AFCAN, and beyond them Mr DAVID from ACOMM who was in charge since one year to report how were the meetings they hold locally for organization, which at least help me, as I am not close to Nantes, about how things were going on.

I wish to all of us a beneficial General Assembly.

## **RESOLUTIONS FROM THE GENERAL ASSEMBLY :**

### **RESOLUTION Nr. 1 : Criminalization of seafarers.**

The 18th Annual General Assembly in Nantes, France, again noted that the problem of criminalization of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. Motives are comprehensive and sometimes difficult to prevent. Co-operation between all parties in the maritime industry is the best solution to tackle the problem of criminalization. CESMA urgently requests shipowners or operators to always provide legal protection to masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until at least a verdict has been pronounced. Moreover masters are advised to take a risk insurance into consideration.

### **RESOLUTION Nr. 2 : Piracy and armed robbery.**

The Assembly again discussed the problem of piracy against ships in various parts of the world. All means to prevent these criminal acts should be activated to protect the lives of seafarers. Although CESMA is still critical about the use of fire-arms on board, as it could escalate violence, it came again to the conclusion that present efforts do not adequately protect seafarers from the effects of piracy. Therefore it does not oppose, as a temporary measure, the employment of internationally certified armed guard teams on board, either military or private, respecting the proper legislation in the various EU member States. It will adopt a practical position in line with European and international organizations on the condition that the authority of the master is efficaciously maintained, even when fire-arms have to be used only after agreement by the master. CESMA also insists on exact rules of engagement to be observed under all circumstances and internationally respected diplomatic protection of masters against liability at all times.

### **RESOLUTION Nr. 3 : Fatigue and safe manning.**

The Assembly again discussed fatigue in the shipping industry. The final results of the Project Horizon which investigated the consequences of fatigue in connection with maritime safety by means of simulation and is now acknowledged by the IMO, are strongly supported. It again noted with concern that the problem of fatigue is still not attracting enough attention. The requirement of a minimum of three certified bridge watchkeepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA. It still denounces the flexibility clause in the stipulation of hours and work in the STCW Convention enabling the system of the six on/six off watch schedule to be continued as it affects maritime safety and the health of the seafarers concerned. In determining the work and rest hours, the total work burden should be taken into account.

### **RESOLUTION Nr. 4 : Safety of ro-ro and large passenger ships.**

The Assembly again discussed the safety of ro-ro and large passenger ships. The vulnerability of car carriers is another matter of concern after the recent accident in the North sea in which 11 seafarers lost their lives. CESMA will continue to closely follow the investigation into the accident with the Italian flagged passenger ship "Costa Concordia" to ensure a fair treatment of the master. Large passenger ships with thousands of passengers and crew continue to be a concern view damage stability and debarkation of the many passengers in case of emergency.

### **RESOLUTION Nr. 5 : Safety of life saving equipments.**

The Assembly discussed again the safety of life saving equipments on board seagoing vessels including incidents and accidents during drills. It urges international bodies and flag States to introduce proper legislation to improve safety and design of life saving equipments in order to improve efficiency and avoid fatal accidents.

### **RESOLUTION Nr. 6 : Employment of EU seafarers.**

Considering the shortage of employment opportunities for young European officers on board EU-flag vessels, CESMA appeals to EU shipowners to create employment opportunities to assist these young officers to start their careers on operational level and allow them to obtain managerial level. In this way, maritime knowledge and experience within the European merchant fleet and maritime industry can be maintained. All efforts should be employed to interest European young people to choose for a maritime career.

### **RESOLUTION Nr. 7 : Implementation of the Maritime Labour Convention.**

The Assembly supports the introduction of the Maritime Labour Convention (MLC) as it aims to improve conditions for seafarers. However it expressed concern about the duties and liabilities of the master who is responsible, together with the owner, in implementing and maintaining the articles of the Convention.

*Cdt Hubert ARDILLON - Président de l'AFCAN*

## O.M.I. : 92<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)



### **ALLOCUTION D'OUVERTURE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL**

*Le MSC 92 s'est tenu immédiatement après un symposium IMO sur la sécurité des navires. Le Secrétaire général, M. Koji Sekimizu y a clairement exposé la nécessité croissante de réviser la culture de la sécurité, ainsi que les réglementations qui sont le socle de l'exploitation des navires. Procédant ainsi, le Secrétaire général ouvre la voie vers ce qui pourrait être SOLAS II, et a pesé sur les orientations du MSC, pour qui la sécurité des navires, est devenue au fil des ans une préoccupation parmi bien d'autres, alors que c'est le principe fondateur de l'OMI.*

*Le texte intégral de l'allocution d'ouverture du symposium peut être consulté sur le site Web de l'OMI à l'adresse : <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/fssopening.aspx>*

*La 92<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 12 au 21 juin 2013, sous la présidence de M. Christian Breinholt (Danemark).*

Le Secrétaire général a souhaité la bienvenue aux participants et a prononcé son allocution d'ouverture, dont le texte intégral peut être consulté sur le site Web de l'OMI à l'adresse :

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MSC-92-opening.aspx>

### **TRAVAUX DU MSC 92**

Les points de l'ordre du jour qui retiennent l'attention de l'AFCAN sont développés ci-dessous, en particulier la sécurité des navires à passagers, et la réorganisation des Sous-comités.

#### **I. Adoption de l'ordre du jour. Rapport sur les pouvoirs des représentants**

*Après l'allocution d'ouverture du Secrétaire général, et contrairement aux habitudes, il n'y a pas eu de déclarations d'États-membres. Lassitude, ou changement de méthode ? Le président Breinholt faisait remarquer en fin de session que le nombre de déclarations à insérer dans le rapport du MSC au cours des discussions sur les différents points de l'ordre du jour était passé de 23 en 2012 à 35 en 2013. C'est l'indice d'un certain énervement, plus sensible en fin de session.*

Ont participé à cette 92<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime 114 États-membres, 3 membres associés et 56 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

## **II. Décisions des autres organes de l'OMI**

Le Comité a noté les décisions prises par le FAL 38, le LEG 100, le MEPC 65 et il a pris les mesures appropriées.

## **III. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires**

Le Comité a examiné et adopté :

1. résolution MSC.349(92), le Code régissant les organismes reconnus.
2. résolution MSC.350(92), les Amendements à la Convention internationale SOLAS 1974.
3. résolution MSC.351(92), les Amendements au Recueil HSC de 1994.
4. résolution MSC.352(92), les Amendements au Recueil HSC 2000.
5. résolution MSC.353(92), les Amendements au Code ISM.
6. résolution MSC.354(92), les Amendements au Code IMSBC.
7. résolution MSC.355(92), les Amendements à la Convention CSC.
8. résolution MSC.356(92), les Amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.

## **IV. Mesures pour renforcer la sûreté maritime**

## **V. Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs (GBS)**

Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance sur GBS, établi un Groupe de travail, puis invité les États-membres et les organisations internationales à présenter au MSC 93 des observations et propositions sur les éléments à examiner lors de la mise au point de ces Directives.

## **VI. Sécurité des navires à passagers**

*La parution du rapport complet d'enquête de l'administration italienne sur l'accident du Costa Concordia a été l'élément déterminant des débats. Mais l'aspect «éléments humains» a été mis de côté. Et pourtant, il y avait beaucoup à dire, en particulier sur l'entraînement des capitaines à la manœuvre des très grands navires à passagers, et sur le fait qu'en condition de stress intense, c'est toujours la langue maternelle qui vient automatiquement à l'esprit, ce qui réduit nettement la capacité de réaction d'un équipage multinational.*

### **TERMES DE RÉFÉRENCE POUR LE GROUPE DE TRAVAIL SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS**

Le Comité a convoqué le Groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers, présidé par M. Brad Groves (Australie) et l'a chargé d'effectuer les tâches suivantes :

1. en se fondant sur les recommandations préliminaires et sur le rapport d'enquête sur l'accident du Costa Concordia, examiner chaque recommandation et :
  - a. indiquer s'il existe un lien suffisant dans le rapport d'enquête pour la recommandation proposée ou s'il convient de fournir des renseignements supplémentaires.
  - b. dans le cas où un tel lien existe, envisager les mesures qu'il convient de prendre et donner un avis sur l'éventuel champ d'application et la marche à suivre.
  - c. élaborer un projet de texte pertinent concernant toute recommandation sur l'exploitation, la gestion ou d'autres questions lorsqu'il convient de prendre des mesures immédiates.
2. examiner les toutes dernières recommandations issues de l'examen de la sécurité de l'exploitation des navires de croisière et élaborer un texte révisé de la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1, pour approbation par le Comité.
3. examiner les résultats de l'examen par l'ICS des mesures de sécurité opérationnelles visant à renforcer la sécurité des navires à passagers et donner un avis au Comité.
4. examiner s'il faudrait rendre obligatoires les recommandations facultatives sur l'analyse de l'évacuation, et donner un avis au Comité.

5. examiner la proposition relative à la capacité de survie des navires à passagers, et donner un avis au Comité.
6. mettre à jour le Plan d'action révisé pour les travaux à long terme relatifs à la sécurité des navires à passagers.
7. étudier s'il conviendrait de constituer un Groupe de travail par correspondance et, dans l'affirmative, établir le projet de mandat qui lui sera confié.

### **MESURES PRISES PAR LE COMITÉ APRES L'APPROBATION DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL**

#### **Rapport d'enquête sur l'accident du Costa Concordia et recommandations en découlant.**

Le Comité a :

1. invité l'Italie à fournir davantage de renseignements techniques au sujet de la profondeur de la brèche à l'appui de la mesure recommandant une double muraille pour protéger les compartiments étanches à l'eau qui contiennent du matériel et de la recommandation visant à envisager de déplacer le tableau radioélectrique UHF au-dessus du pont de cloisonnement.
2. élargi la portée de la révision des règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS, afin d'envisager aussi de limiter les points d'envahissement par les hauts sur le pont de cloisonnement des navires à passagers.
3. chargé le Sous-comité FSI d'examiner le rapport d'enquête sur l'accident du Costa Concordia et de fournir un avis au MSC 93.
4. invité les Gouvernements membres et les organisations internationales à soumettre au MSC 93 des observations et propositions détaillées au sujet du rapport d'enquête officiel sur l'accident du Costa Concordia.
5. invité l'Italie à aider le Sous-comité FSI et le Groupe de travail du MSC en fournissant des éclaircissements et renseignements supplémentaires au sujet du rapport d'enquête sur l'accident du Costa Concordia.

#### **Recommandations les plus récentes à l'issue de l'examen de la sécurité de l'exploitation des navires de croisière.**

Le Comité a suivi l'avis du Groupe pour qui le rôle de la gestion à terre est essentiel dans la mise au point et le fonctionnement correct d'un système efficace de gestion de la sécurité.

#### **Analyse de l'évacuation.**

Le Comité a chargé le FP 57 d'examiner l'application obligatoire de l'analyse de l'évacuation aux navires à passagers non rouliers.

#### **Capacité de maintien à flot des navires à passagers.**

Le Comité a décidé de renvoyer au SLF 56, pour examen, les soumissions sur ce sujet ainsi que les études de l'AESM et GOALDS, et les options techniquement justifiables pour relever l'indice de compartimentage requis «R» telles que la longueur du navire, le nombre de personnes à bord et les questions pratiques et opérationnelles, en tenant compte des facteurs économiques réels.

Le Comité a constitué de nouveau le Groupe d'experts sur l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) et l'a chargé d'examiner les études de l'AESM et GOALDS, en tenant compte des modèles de risques et des risques calculés, ainsi que de la validité des données et des hypothèses qui avaient été utilisées, conformément aux Directives révisées pour la FSA (MSC-MEPC.2/Circ.12).

#### **Plan d'action révisé pour les travaux à long terme relatifs à la sécurité des navires à passagers.**

Le Comité a décidé d'avancer les travaux relatifs au résultat concernant l'examen des conditions dans lesquelles les portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers peuvent être ouvertes pendant la navigation et l'élaboration d'amendements à la règle II-1/22 de la Convention SOLAS et à la circulaire MSC.1/Circ.1380, en vue de l'inscrire à l'ordre du jour du SLF 56.

#### **Mesures intérimaires recommandées à l'intention des compagnies en vue de renforcer la sécurité des navires à passagers.**

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.2 sur ces mesures, et a noté que le Groupe estimait qu'à l'avenir, il faudrait prendre une décision en ce qui concerne le statut définitif de ces Directives intérimaires.

## **VII. Marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 17<sup>ème</sup> session)**

Le Comité a approuvé :

- le rapport du DSC 17.
- la circulaire CSC.1/Circ.143 sur les Directives pour l'élaboration d'un programme agréé d'examen continu (ACEP).

- la circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1 sur les Recommandations révisées relatives à l'interprétation et à la mise en œuvre harmonisée de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs.

#### **Rapport d'enquête sur le très grave accident survenu à bord du vraquier La Donna I**

Le Comité a noté que le Sous-comité avait invité les États-membres et les organisations internationales à présenter leurs observations et propositions sur le sujet au DSC 18 et qu'il avait transmis ses conclusions au FSI 21.

#### **VIII. Prévention de l'incendie**

*(rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 56<sup>ème</sup> session)*

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité de la prévention de l'incendie (Sous-comité FP) à sa cinquante-sixième session et pris les mesures suivantes :

- Approbation pour adoption au MSC 93 des projets d'amendements :
  - o aux règles II-2/4.5.5 et II-2/16.3.3 de la Convention SOLAS (dispositifs à gaz inerte pour les navires-citernes neufs
  - o au chapitre 15 du Recueil FSS (dispositifs à gaz inerte pour les navires neufs)
  - o aux règles II-2/3 et II-2/9.7 de la Convention SOLAS (résistance au feu des conduits de ventilation pour les navires neufs)
  - o à la règle II-2/10 de la Convention SOLAS (protection contre l'incendie des zones de chargement en pontée pour les navires neufs)
  - o à la règle II-2/13.4 de la Convention SOLAS (moyens d'évacuation des locaux de machines des navires à passagers et des navires de charge neufs)
  - o aux règles II-2/1 et 3 de la Convention SOLAS et projet de la nouvelle règle II-2/20-1 (prescriptions applicables aux navires neufs qui transportent des véhicules à hydrogène et des véhicules au gaz naturel comprimé)
  - o à la règle II-2/18 de la Convention SOLAS (aires d'atterrissage pour hélicoptères à bord des navires rouliers à passagers neufs)
- Approbation pour adoption au MSC 93 du projet de Directives relatives à la conception, la performance, la mise à l'essai et l'approbation des canons à eau mobiles utilisés pour protéger les zones de chargement en pontée des navires conçus et construits pour transporter cinq plans ou plus de conteneurs sur le pont exposé aux intempéries ou au-dessus.
- Approbation des circulaires :
  - o circulaire MSC.1/Circ.1456 sur les Interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS, du Recueil FSS et du Code FTP.
  - o circulaire MSC.1/Circ.1457 sur les Interprétations uniformes du Recueil HSC 2000, tel que modifié par les résolutions MSC.175(79) et MSC.222(82).
  - o circulaire MSC.1/Circ.1458 sur l'interprétation des Directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction de l'incendie à base d'eau équivalents pour les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison (MSC/Circ.1165).
  - o circulaire MSC.1/Circ.1459 sur l'interprétation uniforme de la Convention SOLAS et des Recueils IBC et IGC.

#### **IX. Radiocommunications et recherche et sauvetage (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 17<sup>ème</sup> session)**

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité COMSAR 17, et a pris les mesures suivantes :

##### **Amendements :**

MSC.1/Circ.1287/Rev.1 : diffusion de renseignements sur la sécurité maritime (résolution A.705(17))

MSC.1/Circ.1288/Rev.1 : service mondial d'avertissements de navigation (résolution A.706(17))

##### **Circulaire :**

Approbation de la circulaire SN.1/Circ.322 sur les informations aux gens de mer concernant l'affichage des AIS-SART, des dispositifs signalant un homme à la mer par AIS et des RLS-AIS.

#### **X. Liquides et gaz en vrac (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 17<sup>ème</sup> session)**

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité BLG, et a approuvé la circulaire MSC-MEPC.5/Circ.7, concernant le moment auquel les certificats existants doivent être remplacés par des certificats révisés par suite

de l'entrée en vigueur des amendements aux chapitres 17 et 18 du Recueil IBC, modifié par le MEPC 65.

#### **XI. Stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 55<sup>ème</sup> session)**

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité SLF 55 et a pris les mesures suivantes :

- adoption de la résolution MSC.362(92) sur la Recommandation révisée relative à une méthode normalisée permettant d'évaluer les dispositifs d'équilibrage.
- adoption de la résolution MSC.363(92) sur les Normes de performance des clinomètres électroniques.
- approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1461 sur les Directives pour la vérification de la stabilité après avarie des navires-citernes.
- approbation du projet de résolution de l'Assemblée sur l'utilisation de la jauge nationale pour appliquer les Conventions internationales, en vue de son adoption à la 28<sup>ème</sup> session de l'Assemblée.

#### **XII. Application des instruments par l'État du pavillon (rapport sur les travaux du Sous-comité FSI à sa 21<sup>ème</sup> session)**

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité FSI21, et a pris les mesures suivantes :

Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord

Le Comité a approuvé :

- les circulaires FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 et MSC.1/Circ.1462 contenant la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, y compris l'amendement à la «Note» qui figure dans le titre de l'annexe des précédentes versions de la liste (par exemple, la circulaire FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151) afin de supprimer la mention «Tous les certificats que les navires sont tenus d'avoir à bord doivent être des originaux».
- la recommandation faite par le Sous-comité au FAL 38 selon laquelle les certificats se trouvant à bord doivent être en cours de validité et établis conformément au modèle de formulaire qui figure dans la Convention internationale pertinente et selon laquelle un certificat peut également être considéré comme «original» ou «authentique» lorsqu'il contient une signature ou un cachet électroniques «agréés».
- la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.4 intitulée «Version révisée des procédures de notification harmonisées – Rapports requis en vertu de la règle I/21 et de la règle XI-1/6 de la Convention SOLAS et des articles 8 et 12 de MARPOL», qui remplacera la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.3.
- la circulaire MSC.1/Circ.1463 sur l'application des règles XII/3, XII/7 et XII/11 de la Convention SOLAS (visites périodiques).
- la circulaire MSC-MEPC.5/Circ.7 sur l'interprétation uniforme de l'application des règles régies par la date du contrat de construction, la date de la pose de la quille et la date de livraison aux fins des prescriptions de la Convention SOLAS et de MARPOL.

#### **XIII. Conception et équipement du navire (rapport sur les travaux du Sous-comité DE57)**

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité DE et a pris les mesures suivantes :

- approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1464 sur l'interprétation uniforme des chapitres II-1 et XII de la Convention SOLAS, des Dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections (résolution MSC.158(78)) et des Normes de fonctionnement des détecteurs de niveau d'eau à bord des vraquiers (résolution MSC.145(77)).
- approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1465 sur les Interprétations uniformes de la Norme de comportement des revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers (résolution MSC.215(82)).
- approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1466 sur les Interprétations uniformes des dispositifs de prévention des chutes.
- approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1467 sur les Interprétations uniformes de la règle II-1/26.3 de la Convention SOLAS. (Redondance des pompes à fuel-oil pour assurer le fonctionnement normal des systèmes propulsifs)
- approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1468 sur les interprétations uniformes du paragraphe 1.1.4 du Recueil LSA. (Hauteur maximale de mise à l'eau des embarcations de sauvetage à chute libre)

#### XIV. Normes de formation et de veille (rapport sur les travaux du Sous-comité STW44)

Le Comité a examiné les questions urgentes qui découlaient du STW44, et a pris la mesure suivante :

- approbation de la circulaire STCW.7/Circ.20 sur les Recommandations intérimaires relatives à la vérification de la perception des couleurs.

#### XV. Activités de coopération technique liées à la sécurité et à la sûreté maritimes

#### XVI. Renforcement des capacités pour la mise en œuvre des nouvelles mesures

#### XVII. Évaluation formelle de la sécurité

#### XVIII. Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

*Le MSC90 a décidé que le recours à l'ISO était le meilleur moyen pour élaborer des normes concernant les sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) en suivant les orientations de l'OMI et transmis à l'ISO la circulaire MSC.1/Circ.1443 sur les Directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime fournissant du personnel de sûreté armé sous contrat privé. La norme (payante) PAS 28007 a donc été établie en conséquence.*

*Lors des débats en séance plénière du MSC92, des organisations non gouvernementales ont exprimé leur inquiétude sur le fait que certains gouvernements pourraient envisager d'utiliser le Code de conduite international en tant que norme (gratuite) pour approuver du personnel de sûreté armé sous contrat privé, plutôt que la PAS 28007 de l'ISO (payante). Regrettable, n'est-ce pas !*

**Résultats des travaux du FAL 38 sur l'information relative au questionnaire sur les renseignements concernant les prescriptions de l'État du port ou de l'État côtier relatives au personnel de sécurité armé sous contrat privé.** Vu le peu de réponses reçues, le FAL 38 a demandé au Secrétariat d'écrire aux États-membres en leur rappelant la nécessité de fournir les renseignements requis, ce qu'il a fait par la lettre circulaire 3366 du 14 mai 2013. Le Comité a prié instamment les gouvernements contractants qui ne l'avaient pas encore fait de remplir le questionnaire joint à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 et de soumettre ces renseignements à l'Organisation dès qu'ils le pourraient.

#### XIX. Sécurité des navires pour marchandises diverses

Ayant noté qu'il était peu vraisemblable que l'on dispose, avant le MSC 93, d'une série complète de réponses des Sous-comités pertinents, au sujet de l'évaluation technique détaillée des RCO figurant dans l'étude FSA de l'IACS, la délégation de l'IACS, a déclaré que, pour présenter un exposé général des travaux accomplis par les Sous-comités, l'IACS entendait soumettre au MSC 93 un compte rendu et une analyse des RCO comme le lui avait demandé le Comité.

#### XX. Mise en œuvre des instruments et questions connexes

#### XXI. Relations avec d'autres organisations

#### XXII. Étude et réforme de l'Organisation, y compris application des Directives du Comité

*Le Secrétaire général a initié un bouleversement, destiné à réduire les coûts de fonctionnement de l'OMI. Numériquement, deux Sous-comités disparaissent, mais le plus significatif est la mutualisation des Sous-comités entre le MSC et le MEPC. Cette mise en place risque de créer bien des difficultés au démarrage, et, ainsi que plusieurs délégations l'ont souligné, certains nouveaux Sous-comités vont être fortement surchargés, tel le NCSR et le SDC. Le Secrétaire général, conscient de la difficulté, a prévu une traduction simultanée lors de la mise en fonction de ces nouveaux Sous-comités, ce qui est utile, certes, mais ne réduira pas vraiment la charge de travail.*

ATTRIBUTIONS DES NOUVEAUX SOUS-COMITÉS	
BIG	PPR Pollution Prevention and Response Prévention de la pollution et intervention
DSC	CCC Carriage of Cargoes and Containers Transport des cargaisons et des conteneurs
FSI	III Implementation of IMO Instruments Application des Instruments de l'OMI
STW	HTW Human Element, Training and Watchkeeping Élément humain, formation et veille
NAV	NCSR Navigation, Communications and Search and Rescue Navigation, communications et recherche et sauvetage
COMSAR	
DE	SDC Ship Design and Construction Conception et construction du navire
FP	SSE Ship Systems and Equipment Systèmes et équipement du navire
SLE	

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail et a pris les mesures suivantes :

- approbation des noms et des mandats des organes subsidiaires suivants du MSC et du MEPC, et ceux existants à compter de la période biennale 2014-2015 :
  1. Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (Sous-comité CCC - Carriage of Cargoes and Containers).
  2. Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (Sous-comité HTW - Human Element, Training and Watchkeeping).
  3. Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (Sous-comité III - Implementation of IMO Instruments).
  4. Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR - Navigation, Communications, and Search and Rescue).
  5. Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR - Pollution Prevention and Response).
  6. Sous-comité de la conception et de la construction du navire (Sous-comité SDC - Ship Design and Construction).
  7. Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (Sous-comité SSE - Ship Systems and Equipment).
- approbation des ordres du jour provisoires des premières sessions respectives des Sous-comités restructurés et leurs agendas biennaux pour 2014-2015.
- approbation des dispositions provisoires pour la constitution de Groupes de travail par correspondance, Groupes de travail, Groupes de rédaction et Groupes intersessions en ce qui concerne les Sous-comités restructurés, tout en notant qu'elles pourraient faire l'objet de modifications en fonction des documents soumis aux réunions respectives et des avis fournis par les présidents sortants des Sous-comités existants.

#### **Méthodes de travail des Sous-comités restructurés**

Le Comité a souscrit aux avis du Groupe selon lesquels :

1. les questions qui étaient déjà examinées au sein des Sous-comités existants devront être examinées à titre prioritaire par les Sous-comités restructurés, afin que les travaux en cours puissent être achevés avant le début des travaux relatifs à de nouveaux résultats.
2. les nouveaux résultats devront être inscrits aux ordres du jour provisoires des Sous-comités uniquement lorsque les travaux relatifs à un nombre adéquat de résultats existants auraient été achevés.

#### **Examen des rapports sur les accidents par les Sous-comités**

Le Comité a décidé de modifier la procédure d'examen des rapports d'accidents par les Sous-comités, comme suit :

1. le Sous-comité III ne renverra les rapports d'accidents directement aux autres Sous-comités aux fins d'examen que si un résultat prévu en cours reconnu aborder le sujet en question figurait à l'ordre du jour de ces Sous-comités.
2. dans les cas où les Sous-comités ne disposeraient pas de résultats escomptés correspondants dans leur ordre du jour, les rapports d'accidents leur seront renvoyés uniquement après examen par le Comité et établissement d'un résultat pertinent spécifique.
3. en conséquence, le résultat escompté sur l'«Analyse des accidents» sera supprimé des agendas au-delà de la période biennale des Sous-comités CCC, HTW, NCSR, PPR, SDC et SSE.

#### **XXIV. Programme de travail**

#### **XXV. Élection du Président et du Vice-président pour 2014**

Le Comité a élu à l'unanimité M. Christian Breinholt (Danemark) Président et M. Segar (Singapour) Vice-président pour 2013.

#### **XXVI. Divers**

*Cdt F.X. PIZON - Membre de la délégation française*

# LE PILOTAGE HAUTURIER RECRUTE

Pour faire face à l'évolution de nos effectifs, nous avons demandé la tenue d'une session d'examen en vue de la délivrance de la licence de pilote hauturier. L'examen est organisé par la Délégation à la Mer et au Littoral de Dunkerque et aura lieu le 07 novembre 2013, remise des dossiers avant le 07 octobre 2013.

Les candidats devront remplir les conditions suivantes :

- être titulaire d'un des brevets suivants : C1NM, C2NM, CLC, CMM, Capitaine.
- être âgé de 35 au moins à la date de l'examen.
- avoir effectué 12 mois au moins de navigation effective en qualité de capitaine, ou 24 mois en qualité de second-capitaine, sur des navires de commerce, ou avoir été pilote portuaire.

La zone de compétence couvre la Manche et la Mer du Nord jusqu'à Gotéborg, les côtes norvégiennes et les îles écossaises. En pratique, il y a une très forte concentration de l'activité entre une ligne Cherbourg-Brixham et les ports du sud de la Mer du Nord, allant jusqu'à la baie allemande.

L'activité consiste, pour une part essentielle, en des tournées du nord complètes (de l'ordre d'une semaine) avec embarquement sur rade de Cherbourg et débarquement soit sur rade de Cherbourg, soit au Havre. Nous sommes aussi amenés à piloter des navires sur des trajets plus courts, en général des allers simples vers l'un des ports du Nord.

Le rôle du pilote hauturier est d'assister les capitaines et officiers de quart dans la préparation et le suivi des traversées. Il s'intègre en ce sens à l'équipage, sans avoir à supporter les contraintes administratives. Il est libre pendant les escales. Le Pilotage Hauturier est organisé en SCOP, avec quelques pilotes salariés et actionnaires de cette SCOP, épaulés par un certain nombre de pilotes indépendants (pour la plupart retraités, payés en honoraires pour chaque opération) qui peuvent moduler leur rythme d'activité.

Nous souhaitons un habitat relativement proche des principaux ports d'embarquement et de débarquement que sont Cherbourg et Le Havre pour les pilotes indépendants, ceci devenant, pour de simples raisons pratiques, quasi-obligatoire pour les pilotes salariés.

Pour toute information complémentaire ou renseignement concernant la préparation de cet examen, s'adresser au Pilotage Hauturier :

Le Pilotage Hauturier

104 rue de l'Ecole Maternelle

59140 DUNKERQUE

Tél : 0328 666 380 - Fax : 0940 323 909

mail : pilotage-hauturier@wanadoo.fr

## EST-IL BIEN NORMAL QU'UNE MUTUELLE AYANT LA CULTURE DE LA SÉCURITÉ SPONSORISE DES COURSES TRANSOCÉANIQUES EN SOLITAIRE ?

J'ai fait partie de la session sécurité MACIF : «Rendez-vous seniors» à LANDERNEAU le 26 mars pendant laquelle je me suis «imbibé» de consignes et réflexions sur la sécurité et en tant que «mutualiste» je me permets de soumettre une réflexion en me rappelant un vieux «combat» de militant pour la sécurité.

Je lis sur le site MACIF :

«Elle est le partenaire historique de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) depuis plus de 20 ans et elle forme depuis 1987 les plaisanciers à la navigation en sécurité grâce à son école de voile, MCV.

Depuis 2008, la Macif accompagne des jeunes skippers talentueux sur des programmes de course au large, dans la continuité de ses actions menées pour promouvoir la sécurité et la solidarité en mer.»

La performance de François GABARD sur le 60' MACIF dans le Vendée Globe est extraordinaire et démontre des capacités hors du commun pour ce jeune skipper. Le navire aussi, était remarquablement préparé, suivi et «routé». Nous attendons les résultats de Fabien DELAHAYE dans la course Figaro BREST – la MARTINIQUE sur skipper MACIF.

Je voudrais attirer l'attention sur le fait que MACIF sponsorise de telles courses pour lesquelles une prise de risques est énorme pour le skipper, les autres navires en mer et les sauveteurs éventuels.

«Tout navire doit, en permanence, assurer une veille visuelle et auditive appropriée en utilisant également tous les moyens disponibles



Photo Nice-matin

qui sont adaptés aux circonstances existantes de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.»

C'est la règle 5 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM). Règle au libellé net et précis, sans passe-droit possible ni dérogation d'aucune sorte, théoriquement....

Bien sûr vous allez penser que je suis rabat-joie, que les avancées technologiques ont toutes été faites grâce à des performances, des recherches et des risques. Que ces navires ont de l'électronique, radar, AIS, GPS, détecteur de radar à proximité, détecteur de glace, communications faciles et quasi permanentes !.....

Ce n'est pas exact, car le radar n'est pas toujours en fonction, les disponibilités en électricité sont limitées, les autres navires n'ont pas tous leur radar en route. Tous les navires n'ont pas l'AIS et les détecteurs de growler ne fonctionnent pas vraiment.

Et puis la loi ...c'est la loi...Pourquoi les autorités françaises et ...autres acceptent et laissent partir ces courses? Parce que personne parmi les inspecteurs et autres responsables des ex- Affaires maritimes n'oserait aller à contre-courant de la mode et de cette vitrine franco-française du savoir-faire en matière de navires de plaisance, etc...On remarquera au passage que ces « crazy frenchies » sont à peu près les seuls à organiser des courses en solitaire et assez peu d'étrangers y participent.

Constatons aussi que les nombreux accidents et abordages ne font guère de bruit car la cause est entendue, généralement le skipper admet qu'il dormait, qu'il n'a rien vu et l'assurance prend à sa charge les frais ...le sauvetage est organisé à l'échelon de la nation, dans ces cas hyper médiatisés, le sauvetage devient presque banal !

Il y a quelques années, la société de sauvetage SNSM sponsorisait un concurrent sur la Route du rhum ou un rameur qui traversait seul le Pacifique...après discussion il a été convenu qu'encourager de telles prises de risque n'était pas exemplaire !

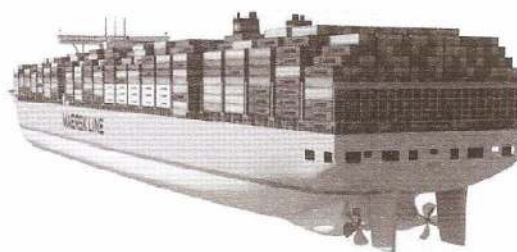
Je sais bien que le sponsoring d'un navire de course a un budget parfois inférieur à une campagne TV ou d'affichage sur panneaux en ville ...et surtout quand le skipper fait parler intelligemment de lui, mais ne serait-il pas plus exemplaire de sponsoriser une course en équipage où les règles de sécurité sont respectées et mises en lumière ?

Cdt Jacques LOISEAU  
Ancien président de l'AFCAN

# CONDITIONS DE MANŒUVRE DES GRANDS NAVIRES

## Porte-conteneurs 16.000 et 18.000 EVP

Si le Marco Polo et son sister ship le Jules Verne de la compagnie CMA-CGM sont à ce jour les plus grands porte-conteneurs existants, la sortie annoncée en juin prochain de la classe « Triple-E » de la compagnie danoise Maersk, leader du marché du transport conteneurisé, devrait voir arriver des mastodontes de 400 mètres de long pour une largeur de 59 mètres et un tirant d'air de 73 mètres (figure 1). La classe « Triple-E » doit son nom aux notions d'Efficiéce énergétique, d'Économie d'échelle et d'Environnement, contraintes environnementales imposées par l'OMI en matière de rejet de CO2 et de soufre. Livrables entre 2013 et 2015, ces PC d'un coût unitaire de 190 millions de dollars ont été commandés aux chantiers sud-coréens DSME pour un coût global de 5,7 milliards de dollars. Le contrat comporterait une option pour 20 autres navires supplémentaires. Cette politique est contradictoire avec l'annonce faite récemment par le Pdg de Maersk de se désengager progressivement de cette branche de transport pour se concentrer sur son secteur de services offshores et portuaires, plus stable et rentable.



Figures 1 : « Triple-E » Maersk de 18.000 EVP

Néanmoins, il semblerait que la rationalisation du transport conteneurisé sur les lignes asiatiques soit d'augmenter le volume transporté par voyage plutôt que d'accroître la fréquence du nombre de navires de plus faibles capacités (des centaines de PC de faible capacité ont été démolis depuis 2009). Ces contraintes sont évidemment liées aux frais de soutes devenus très importants depuis la crise de 2008. Les vitesses de voyage sur ces lignes ont été déjà considérablement réduites, passant de 20-22 nœuds à 13-15 nœuds. L'optimisation de la propulsion, de la coque et de ses appendices s'inscrit dans cette nouvelle génération de navires. L'autre major du transport conteneurisé, MSC, se projette dans l'avenir avec les mêmes conclusions (voir Bulletin Manœuvre précédent). Et les Chinois ont commandé un nombre conséquent de PC de capacité identique.

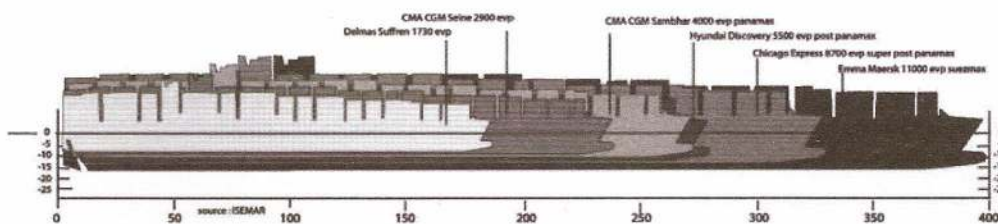
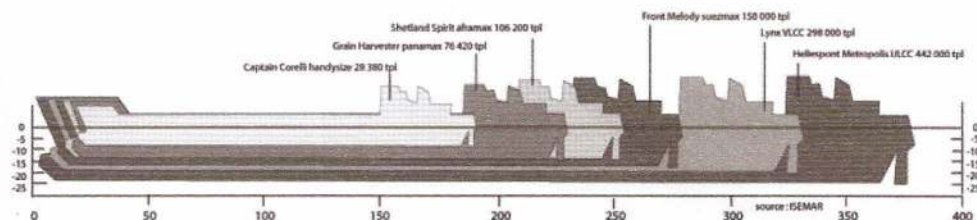


Figure 2 : Evolutions de la taille des PC sur 10 ans

Figure 3 : Evolutions de la taille des VLCC



Ces PC seront de loin, les plus longs et les plus larges navires en service dans le monde (figures 2 et 3). De façon à continuer de bénéficier des infrastructures portuaires existantes, la longueur de ces gigantesques PC est à peine plus grande de 3 mètres que les unités actuelles de 14.770 EVP en service. En revanche, la largeur des « Triple-E » atteint 59 mètres, contre 56m pour les « E-Class ». Cela permet d'ajouter une rangée de conteneurs sur chaque bord. Le Marco Polo demeure quant à lui à une largeur de 53 mètres. On parle alors

pour ces PC de VLCS ou ULCS (Very ou Ultra Large Container Ship). Pour des questions d'accessibilité dans les ports et de clair sous quille nécessaire dans certains détroits (Malacca notamment), le tirant d'eau de 16 mètres est conservé (figure 4).



Figure 4 : 396 m de long ; soit 0,2 mille

## Problématique liée au gigantisme des PC

Le gigantisme de ces dernières générations de PC induit de nouvelles contraintes qui sont à rapprocher de celles des paquebots géants (ces dernières feront l'objet d'une autre étude à paraître dans un prochain bulletin). Afin de respecter les contraintes OMI de visibilité sur l'avant (moins de 500m de zone masquée au-delà de l'étrave), la passerelle a été avancée, disposition qui permet ainsi d'augmenter le nombre de rangs de conteneurs en pontée sur l'arrière (figure 5).

Figure 5 : Passerelle à 54 m au-dessus du niveau de l'eau



Figure 6 : Marco Polo en essai de remorquage (Photo Marine nationale)

Avec le développement de ces navires en service, nous allons nous intéresser aux limites manœuvrières du porte-conteneurs de 16.000 EVP. La contrainte la plus importante est celle liée à la surface de voilure développée quand le PC est au maximum de ses capacités d'emport, à pleine charge sur un voyage retour, de l'Asie vers l'Europe, ou avec ses conteneurs en partie vides sur le voyage inverse, la surface de voilure évoluant peu. Les essais de remorquage du PC CMA-CGM Marco Polo réalisés au large de Brest le 09 mars 2013 avec le concours du remorqueur de haute-mer Abeille Bourbon confirme bien l'intérêt que portent les pouvoirs publics aux conséquences d'un mastodonte à la dérive à proximité des côtes, notamment par gros temps (figure 6). Sous l'autorité de la Premar Atlantique, ces essais réalisés par beau temps ont permis de valider la chaîne de coordination des équipes d'intervention (EEI) et des procédures de prise de remorque. Comme aucune réglementation n'impose de limite de taille, que ce soit sur les navires de charge et encore moins sur les navires à passagers, quelles sont les limites de manœuvrabilité de ces PC ? Par fort vent, la surface de voilure de ces PC est telle que le navire peut être en difficulté dans les cas suivants :

- Capacité à maintenir sa Route Fond en chenalage par fort vent de travers ; la vitesse minimale de 8,8 nœuds est nécessaire pour maintenir une dérive de 10° par vent de travers de 50 nœuds ;
- Clair sous quille réduit sous l'effet de la gîte et de la giration ;
- Manœuvres portuaires délicates par vent accostant et décostant supérieur à 30 nœuds de plein travers ;
- Par vent supérieur à 30 nœuds, il est difficile à un seul remorqueur de haute-mer de 200 tonnes de traction au croc de maintenir la dérive du PC stoppé travers au vent.

## Une voilure de 18.000 m<sup>2</sup>

Les accidents liés aux difficultés de maîtriser un navire sous l'emprise de sa très grande voilure sont très nombreux dont certains ont eu des conséquences mortelles. Les voilures développées par certains de ces paquebots et porte-conteneurs peuvent dépasser les 18.000m<sup>2</sup> (figures 7 et 8).



Figure 7 : voilure de 18.000m<sup>2</sup>



Figure 8 : voilure de 20.000m<sup>2</sup>

A titre d'exemple, la plupart des navires en difficulté dans les ports à cause de leur forte voilure ont rompu leurs amarres sous la forte pression du vent décostant.



Figure 9 : PC MSC Lisiana



Figure 10 : Paquebot MSC Fantasia

- Figure 9 : le PC MSC Lisiana dans le port de Ngqura en Afrique du Sud vient aborder le quai opposé après avoir rompu ses 22 points d'amarrage, le seul remorqueur disponible n'ayant pas pu freiner sa dérive.
- Figure 10 : le paquebot MSC Fantasia, sister ship du Concordia rompt toutes ses amarres sous la pression d'un très fort vent décostant, arrachant le bollard de la pointe avant et détruisant la passerelle reliant le quai au navire, ne faisant heureusement aucune victime (<http://www.youtube.com/watch?v=0QKHrF67PFg>).
- Figure 11 : Dérive du PC CMA-CGM Debussy sur le quai à Constantza, écrasant les remorqueurs impuissants à contenir la dérive ([http://www.youtube.com/watch?v=kNCNlixK\\_hE](http://www.youtube.com/watch?v=kNCNlixK_hE)).
- Figure 12 : Collision entre les paquebots Costa Classica et MSC Poesia au mouillage dans la rade de Dubrovnik.



Figure 11 : PC Debussy



Figure 12 : Costa Classica and MSC Poesia

On constate que dans de nombreux ports, la capacité ou / et le nombre des remorqueurs disponibles ne sont pas suffisants pour assurer le maintien de la dérive de ces navires.

Si on essaie de quantifier les contraintes subies par le PC soumis à un très fort vent traversier de 50 nœuds (conditions certes extrêmes mais réalistes), on constate que les forces de pression sont équivalentes à une poussée supérieure à 600 tonnes (figure 14). A partir des courbes de coefficient  $F_x$ ,  $F_y$  et  $C_n$  qui sont issues de calculs en soufflerie réalisés par des laboratoires spécialisés (courbes de la figure 13), on en déduit les courbes de forces de pression pour un vent traversier de 50 nœuds en fonction du gisement pour un PC de 16.000m<sup>2</sup> de voilure. On remarque que cette poussée atteint quasiment son maximum dès 70° de gisement (figure 13). La composante de vent longitudinale  $F_x$  reste négligeable ou tout au moins facilement compensable avec la propulsion. Le moment de lacet  $C_n$  caractérise le gisement du vent par rapport au navire où le PC aura le plus de mal à changer de cap (bras de levier le plus important par rapport au centre de gravité). Ainsi, c'est à 130°, vent sur le quart arrière, que le navire aura le plus de difficulté à évoluer. Et, c'est à 70° de l'axe du vent,  $C_n = 0^\circ$ , que le navire pourra le plus facilement changer de cap. A l'intersection de la courbe où  $C_n$  et  $F_x$  sont nuls, c'est sa position d'équilibre.  $F_y$  devient le plus important entre 70° et 120° de gisement, la dérive sera maximum. Cette position d'équilibre peut être légèrement modifiée en fonction de la répartition des conteneurs en pontée.

Afin de vérifier mes calculs, j'ai réalisé des essais sur le simulateur de manœuvre (Logiciel Transas NTpro 5000) de l'ENSM de Marseille (figure 15). Pour un vent de Nord de 50 nœuds, on constate que le navire au maximum de sa capacité de chargement (16 mètres de tirant d'eau) dérive bien à sa position d'équilibre (gisement du vent entre 70° et 120°). La vitesse de dérive se stabilise à 2 nœuds (figure 16). Pour un chargement au 2/3 de ses capacités – tirant d'eau à 13 mètres, le cap de dérive reste inchangé (figure 17). En revanche, la vitesse de dérive augmente jusqu'à 2,2 nœuds. La diminution du nombre de rangs de conteneurs en pontée n'est pas compensée par l'augmentation du franc bord (3m), la voilure totale est moindre mais reste globalement répartie de manière identique que dans sa configuration pleine charge. La résistance de carène étant moindre, la vitesse de dérive devient plus importante.

Comme nous l'avons constaté, c'est la composante latérale du vent  $F_y$  qui est la plus déterminante pour connaître la dérive du navire. Et comme la surface de voilure peut évoluer en fonction du chargement, la figure 18 donne la force de pression due au vent en fonction de la surface de voilure pour un coefficient  $F_y$  de 1,1.

# Forces de pression dues au vent sur les œuvres mortes 90° à 50 nœuds

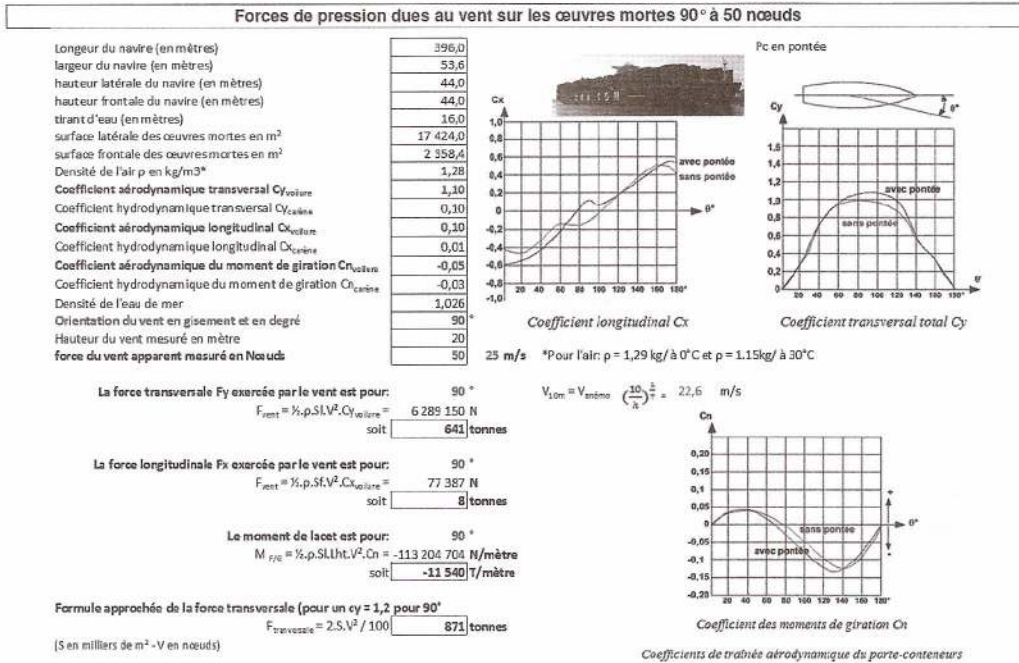


Figure 13 : Forces de pression par 50 nœuds de vent

# Courbes des forces de pression exercées en fonction du vent de 50 nœuds

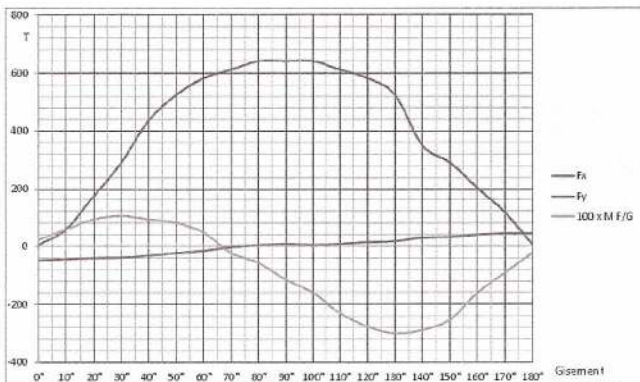


Figure 14 : Force de pression en fonction du gisement

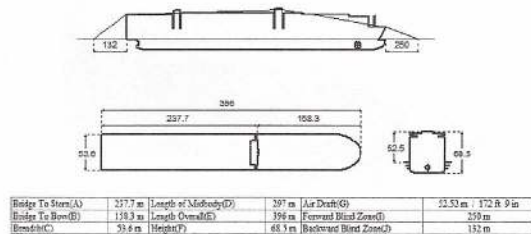
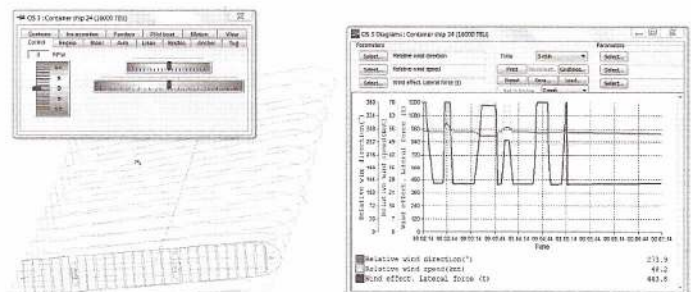


Figure 15 : Passerelle du simulateur de manœuvre de l'Ensm, site de Marseille

Figure 16 : force latérale du vent, PC au maximum de charge – 16 m de trant d'eau



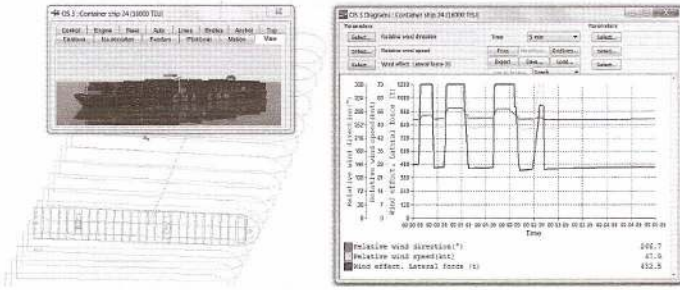
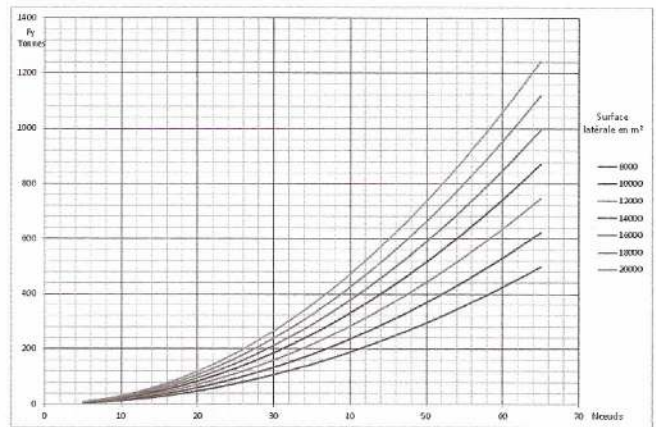


Figure 17 : force latérale du vent, navire en pontée au tiers – 13 m de tirant d'eau

Dans les figures 16 et 17, les diagrammes enregistrent la direction et la force du vent ainsi que la force de pression latérale du vent. Sur la partie gauche du graphique, les valeurs oscillantes sont les relevés par vent en rafales, la partie droite mesurant une force de vent constant à 50 nœuds. Toute l'étude est réalisée par vent constant, donc en statique. Dans le cas de vent en rafale, les valeurs relevées sont beaucoup plus importantes, on est dans le domaine de la dynamique, plus proche de la réalité. Les résultats sur lesquels je base mes conclusions sont donc à minima.

## Fy à 90° en fonction surface SI

Figure 18 : Force de pression latérale en fonction de la surface de voilure



Les graphiques 14 et 18 devraient faire partie des informations des « wheel house poster » affichés en timonerie ou inclus dans les logiciels de calculs de capacités limites du navire.

## Capacité à tenir une Route fond avec un vent traversier de 50 nœuds

Les PC de dernières générations bénéficient d'un moteur à injection électronique, ce qui leur permet en outre de fonctionner à des vitesses de transit peu élevées (« slow steaming ») sans trop encrasser. L'inconvénient est la perte de puissance très importante dans les faibles allures (entre 5 et 6 nœuds au premier cran « dead slow ahead », soit 10% de la puissance nominale) – figure 19.

Ratio Déplacement / Puissance	
Déplacement du navire (en Tonnes)	241043
Puissance motrice (en Kw)	80080 soit 108909 ch
Ratio D/P	2,2 Tonne par ch

Engine Telegraph Table				
Engine order	Speed, knots	Engine power, kW	RPM	Pitch ratio
"FSAH"	24.1	78411	100.6	0.92
"FAH"	15.8	26917	66	0.92
"HAH"	13.1	17072	55	0.92
"SAH"	8.4	5719	35	0.92
"DSAH"	5.2	1938	22	0.92
"DSAS"	-3.3	2020	-22	0.92
"SAS"	-5.3	5983	-35	0.92
"HAS"	-8.3	18086	-55	0.92
"FAS"	-10	28672	-66	0.92

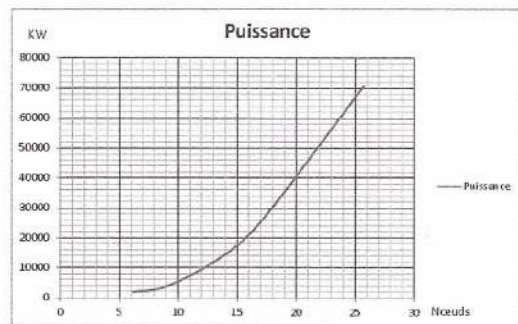


Figure 19 : puissance développée par le CMA-CGM Marco Polo

En reprenant les conditions évoquées précédemment de vent traversier de 50 nœuds, on calcule que pour conserver une Route Fond avec un cap qui permet de compenser une dérive de 10°, il faut une vitesse minimale de 8,8 nœuds (figure 20), ce qui est validé au simu-

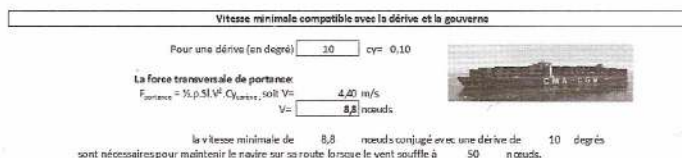


Figure 20 : Vitesse minimale avec 10° de dérive pour compenser vent traversier de 50 nœuds.

lateur (figure 21). Le simulateur est plus optimiste que le calcul en affichant un angle de dérive moyen de 6° au lieu de 10° (figure 22). On note sur ces deux figures l'angle de barre de 15° à tribord qui compense l'auloffée naturelle du navire en marche avant.

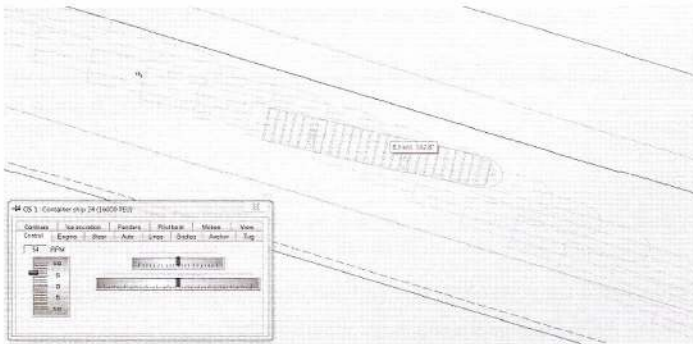


Figure 21 : vitesse minimale de 8,5 nœuds pour tenir la Rf avec 10° de dérive au vent.

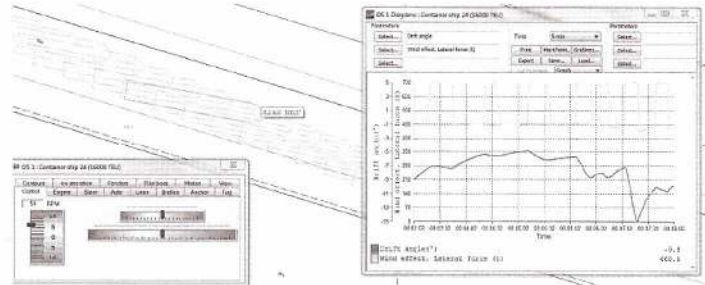


Figure 22 : diagramme de la dérive et de la force de résistance latérale

Au simulateur, arrivé à une vitesse de 7 nœuds, le navire en mettant la barre toute à droite n'arrive pas à compenser l'auloffée et la dérive. Il finira par s'échouer sur le côté sous le vent du chenal (figure 23).

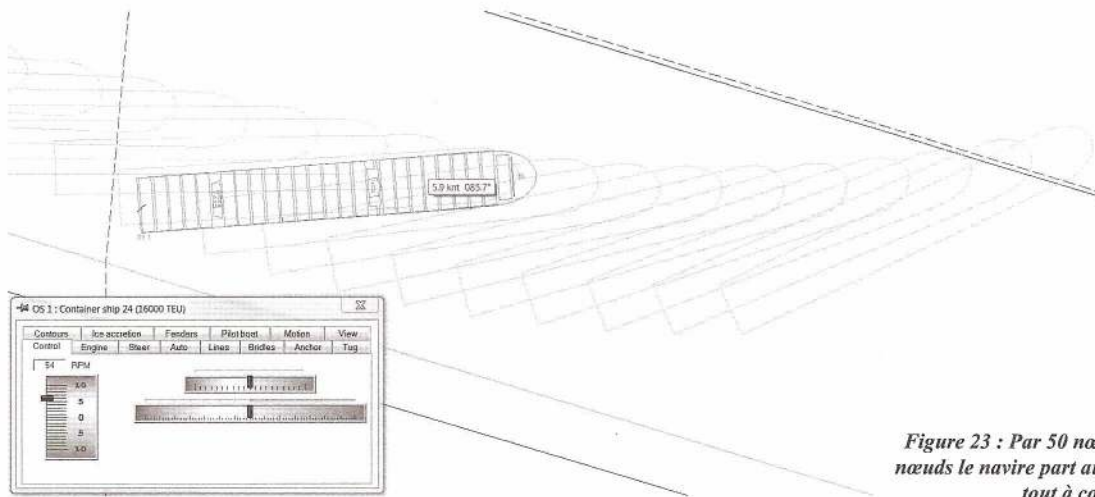


Figure 23 : Par 50 nœuds, en-deçà de 7 nœuds le navire part au lofe avec la barre tout à contre

## Vitesse minimale par surface latérale en m<sup>2</sup> pour tenir une dérive de 10°

Afin d'anticiper le risque de dérive dû à une trop faible vitesse, la figure 24 indique en fonction de la surface de voilure la vitesse surface Vs minimale que doit avoir le navire pour suivre la Route fond imposée, toujours avec un angle de dérive de 10° au vent.

En reprenant la vitesse minimale du navire au cran DSAH, soit une vitesse de 5,2 nœuds, le navire chargé au maximum peut tenir un cap jusqu'à 30 nœuds de vent latéral. Au-delà, le navire dérive sous le vent de sa Route Fond.

Sur la figure 23, on constate que le navire essaye de maintenir son cap en mettant la barre tout à droite. En effet, l'action du vent sur les superstructures crée une dérive sous le vent, contraignant le navire à progresser en marche oblique.

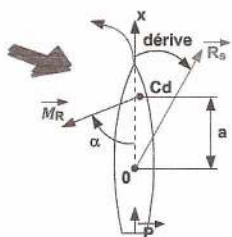


Figure 25 : Position d'équilibre en marche avant : auloffée.

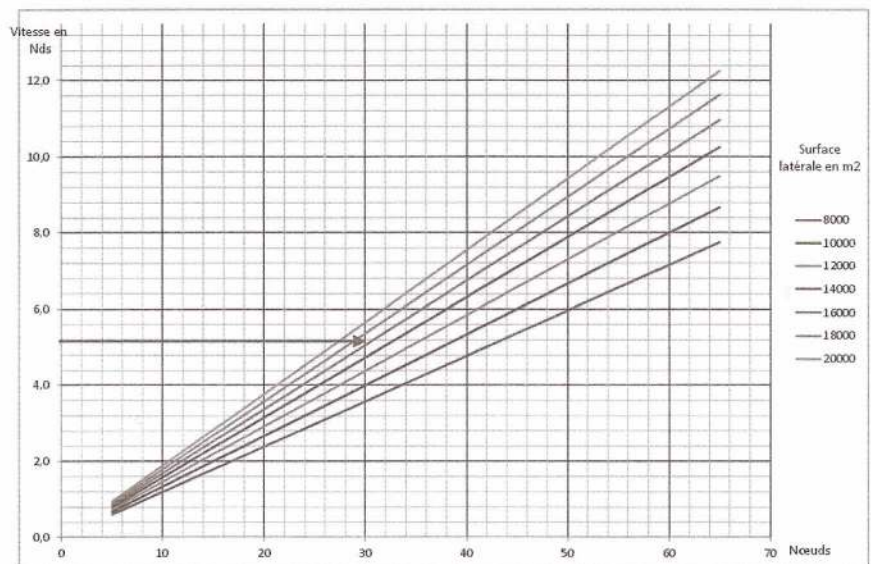


Figure 24 : Vitesse minimale par surface latérale en m<sup>2</sup> pour tenir une dérive de 10°.

La répartition des forces de pression de l'eau sur la coque n'est alors plus équilibrée. Sous l'action du vent sur bâbord, une force résultante de l'action de l'eau sur la carène apparaît à l'avant sous le vent et dirigée vers l'arrière (figure 25). Ce moment MR tend à faire lofer le navire. Ce moment augmente proportionnellement avec le vent et au carré de la vitesse surface. Si la vitesse surface n'est pas suffisante, le navire va lofer inexorablement et dériver.

Ces contraintes de tenue de cap sont déterminantes notamment en navigation dans les eaux resserrées, en chenalage dans les voies d'accès étroites. Ainsi, on peut imaginer que la prise du pilote ne sera possible que par vent inférieur à 30 nœuds (cran DSAH), que la vitesse minimale de transit est de 8,8 nœuds par vent de travers de 50 nœuds. Qu'en est-il alors si le navire est contraint de réduire ?

## Squat

L'augmentation de voilure et de taille sur les PC a-t-elle une influence sur la gîte par fort vent ? En première approximation le surfoncement du navire (formules approchées de squat-Barras) est d'environ de 0,6 mètre en chenal ouvert et de 1,2 mètre en canaux à une vitesse de 10 nœuds (figure 26) ; valeurs confirmées en simulation (figure 27).

Coefficient Bloc $C_b$ pour un PC:	0,6
Facteur de blocage rivière étroite $C_s = A_s/A_c$ :	0,1
Facteur de blocage rivière large $C_s = A_s/A_c$ :	0,26
Petits fonds $1,1 < H/Te < 1,2$ :	1,1
Vitesse du navire (en nœuds)	10
Squat chenal ouvert en mètres:	
$e = C_b \times V^2 / 100 =$	0,6
Squat chenal fermé en mètres:	
$e = 2C_b \times V^2 / 100 =$	1,2

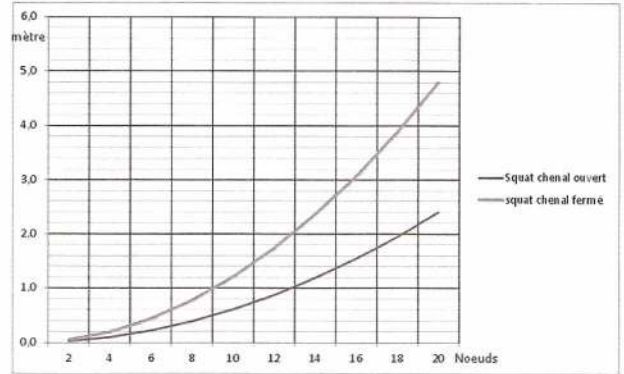
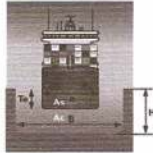
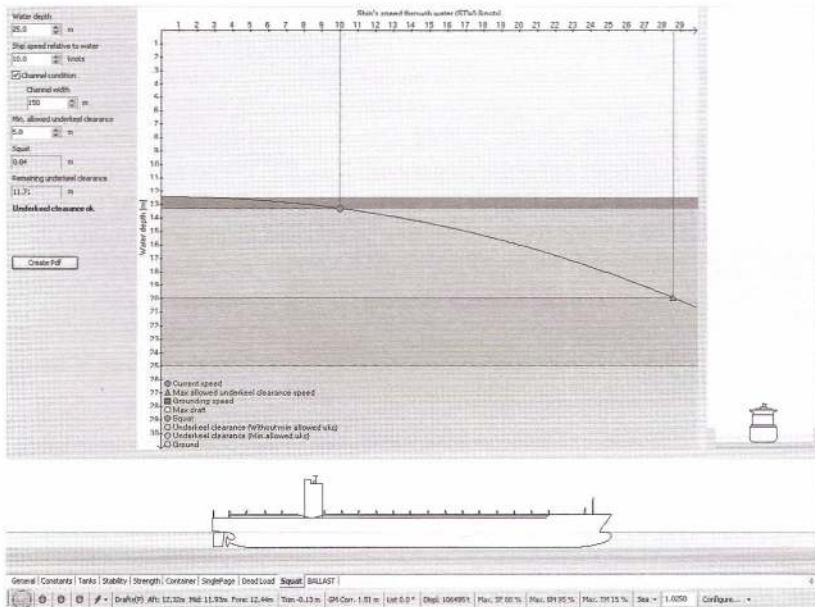


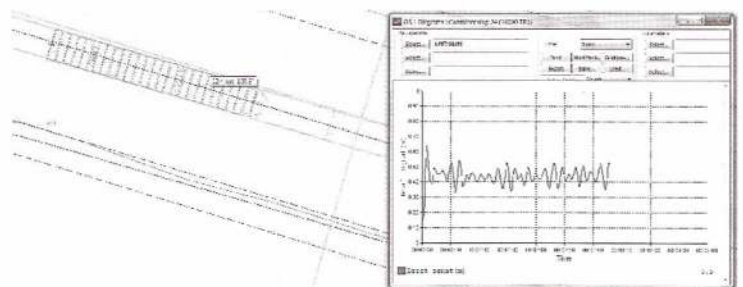
Figure 26 : Squat calculé pour le PC de 16.000 EVP



Les contraintes dues au squat sont évidemment déterminantes pour un transit dans les eaux resserrées. A titre d'exemple, la figure 28 illustre un calcul de squat avec le logiciel embarqué «MAC» de la compagnie CMA-CGM. Exemple de squat pour un PC de 100.000 tonnes de port en lourd ; 8.500 EVP, 334 mètres de long en transit à 10 nœuds dans le canal de Suez. Dans ce canal «fermé» de 25 mètres de profondeur et 150 mètres de large, le PC en route à 10 nœuds a un surfoncement de 0,84 mètre.

Figure 27 : Squat mesuré pour le PC de 16.000 EVP

Figure 28 : logiciel embarqué sur les PC de la CMA-CGM pour le calcul de squat.



## Variation de gîte - Gm

La largeur des PC atteint 60 mètres. En giration, le navire va prendre de la gîte qui est proportionnelle à sa vitesse (force centrifuge) et à sa stabilité (valeur du Gm). En situation normale (Gm faible), la gîte ne dépasse guère 2°. Avec un fort vent traversier, la résistance de l'action de l'eau sur la carène limite la gîte. Néanmoins, un degré de gîte entraîne une augmentation du tirant d'eau de 50 centimètres (figure 29).

Angle de gîte (en degré°)	1°
Largeur du navire b (en mètres)	53,6
Tirant d'eau (en mètres)	16,0
Profondeur (en mètres)	18,0
Augmentation du tirant d'eau $\Delta Te:$	
$\Delta Te: \tan \alpha \times 1/2 \times b =$	0,47
Claire sous quille (en mètres)	
Profondeur - tirant d'eau - $\Delta Te$ gîte =	1,53

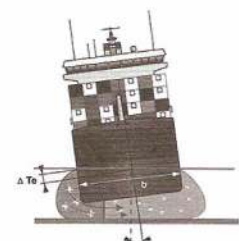


Figure 29 : Augmentation du tirant d'eau en fonction de la gîte pour le CMA-CGM Marco Polo.

Plus le Gm est faible, plus le vent fera gîter le bateau et par conséquent augmentera le TE. Ceci est d'autant plus vrai que le navire est large. Considéré comme dangereux au-dessous d'un mètre, le navire va gîter fortement (figure 30a). Pour un Gm proche de 1,30m, la valeur de la gîte peut atteindre 5°, soit une variation de tirant d'eau de 2,5m, ce qui est considérable en eaux resserrées (figure 33). Les PC essaient souvent de naviguer avec un Gm élevé, évitant ainsi de ballaster, le poids d'eau des ballasts (poids mort) étant au détriment du nombre de conteneurs embarqués. Néanmoins, un Gm trop élevé engendre des couples de rappel au roulis trop importants augmentant le risque de perte de conteneurs dans les hauts (figure 30b), rupture des saisines.

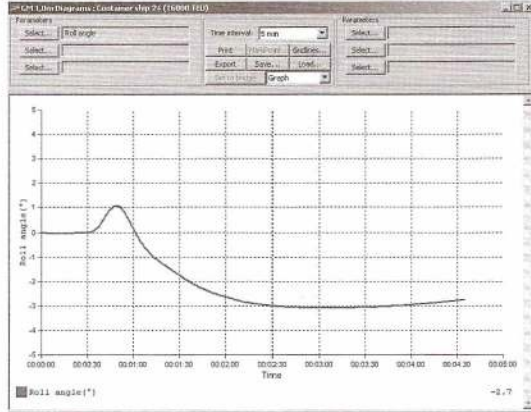


Figure 30a : Gm de 2m, gîte de 3°

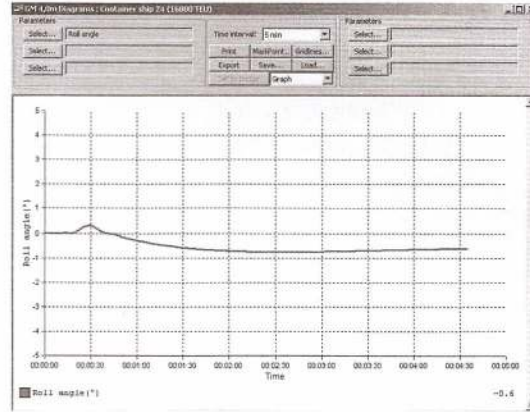


Figure 30b : Gm de 4m, gîte de 1°

La valeur du Gm a une incidence directe sur le rayon de giration. Plus le Gm est faible, plus le rayon de giration sera grand (figure 31).

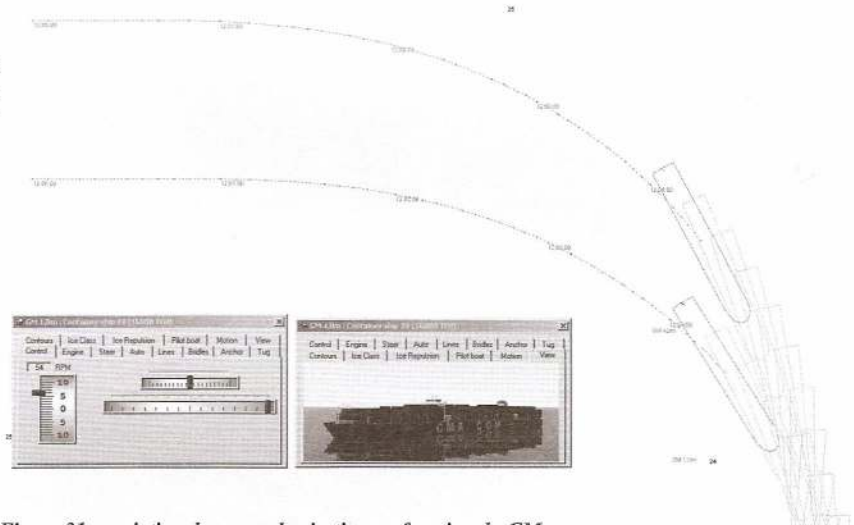


Figure 31 : variation du rayon de giration en fonction du Gm.

## Exemple de squat en giration par chenal ouvert

En considérant un chenal ouvert dragué à 18 mètres, le PC transitant à 12 nœuds avec un degré de gîte dû au vent ou à une giration lente verra son clair sous quille réduit à 0,67m ce qui est inférieur au pied de pilote habituellement pris de 1 mètre (figure 32).

Profondeur (en mètres)	18,0
Angle de gîte (en degré)	1 °
Vitesse du navire (en nœuds)	12
Squat chenal ouvert en mètres:	
$e = C_b \times V^2 / 100 =$	<b>0,86</b> m
Augmentation du tirant d'eau Te:	
$\Delta Te: \tan \alpha \times 1/2 \times b =$	<b>0,47</b> m
Claire sous quille (en mètres)	
Profondeur - squat - Tirant d'eau - $\Delta Te$ gîte =	<b>0,67</b> m

Figure 32 : clair sous quille par chenal ouvert.

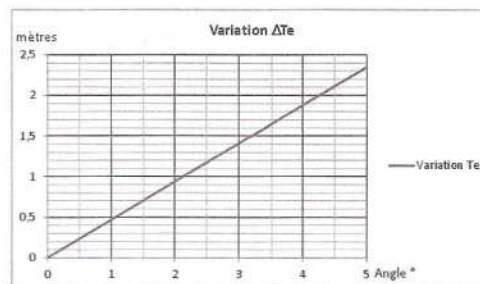


Figure 33 : Variation du tirant d'eau en fonction de la gîte

En situation d'urgence, ces PC, contraints de venir en grand sur un bord pour éviter un danger pourraient s'échouer à cause de leur grande largeur, la valeur de variation de tirant d'eau étant plus importante par la gîte que par surenfoncement dans un chenal ouvert (figure 32). Une prise de gîte de 2°, courante avec du vent latéral ou en giration, équivaut à la valeur du pied de pilote pris habituellement.

La valeur du Gm calculée dans les logiciels de chargement a une incidence directe sur la variation du tirant d'eau du navire en giration dans un environnement en eaux resserrées. Les courbes de la figure 30 devraient faire partie des contraintes limites accessibles au manœuvrier en passerelle.

# Capacités de manœuvre à quai

Si l'on se réfère aux valeurs de forces de pression dues au vent latéral (figure 18), on est amené à se poser deux questions :

1. Combien faut-il de remorqueurs pour accoster ou décoster un PC par vent fort latéral, en tenant compte de ses moyens de propulsion propres ?
2. Combien faut-il de remorqueurs pour maintenir le navire à quai pendant ses opérations de chargement par fort vent décostant ?

Le PC CMA-CGM de 16.000 Evp possède une seule ligne d'arbre et 2 propulseurs d'étrave (figure 34). Dans les ports fréquentés par ce type de porte-conteneurs, pour des raisons évidentes d'exiguïté de manœuvre, de rapidité et de sécurité, toutes les manœuvres de port sont réalisées à l'aide de remorqueurs en combinaison des moyens propulsifs propres au navire. Néanmoins, on peut faire le bilan des forces latérales produites par le navire qui viendront en réduction des moyens portuaires. Contrairement aux navires équipés de deux lignes d'arbre ou deux pods comme les paquebots et ferries, le PC ne dispose que d'une composante latérale réduite à l'arrière. En effet, l'action cumulée de la machine en avant et de la barre toute d'un bord ou de l'effet de pas associé à l'effet de voûte sur bâbord en marche arrière engendre automatiquement un déplacement longitudinal. Cette contrainte limite l'emploi durable de la machine en marche avant et arrière, ce qui nécessite l'emploi de remorqueurs à l'arrière. Cette contrainte est moindre à l'avant en raison de l'efficacité des deux propulseurs à l'avant.

Prenons l'exemple de la figure 35. En tenant compte de la capacité des 2 propulseurs à l'avant (poussée de 2 x 48 tonnes), d'un «coup de fouet» avec la machine en avant (20 tonnes), la poussée propulsive latérale permettrait d'étaler un vent traversier de 20 nœuds. Ce type calcul a plus de sens pour les navires équipés de deux lignes d'arbre mais reste limité pour les navires à une ligne d'arbre, la composante latérale arrière étant très difficile à maintenir d'une manière constante. Ce calcul mériterait d'être réalisé avec les «Triple E» de 18.000 Evp de Maersk qui seront équipés de deux lignes d'arbre. En manœuvres portuaires, la différenciation machine avant / machine arrière associée à la poussée latérale obtenue par les safrans tout d'un bord devrait considérablement améliorer les conditions manœuvrières de ce PC. En première approximation, on admet que la poussée latérale arrière par différenciation est équivalente à la poussée d'un remorqueur.

Ce qui nous amène à calculer le nombre de remorqueurs nécessaire pour les manœuvres ou le maintien à quai. Le PC subit une pression de 250 tonnes pour un vent latéral de 30 nœuds (figure 36). En considérant une poussée nominale de 40 tonnes de «bollard pull» par remorqueur (les ports sont en général équipés de 2 types de remorqueur, 40t pour les Voît et 70t pour les azimutaux), il en faudrait dans notre exemple au moins cinq, quatre si l'on considère que la poussée des propulseurs équivaut à un remorqueur. Le tableau de la figure 37 indique le nombre de remorqueurs en fonction de la force du vent, sans propulseurs et composantes à l'arrière.

PROPULSION PARTICULARS			
Type of Main Engine	Slow speed diesel	Number of propellers	1
No. of Main Engines	1	Propeller rotation	Right
Max. power per shaft	1 x 80080 kW	Propeller type	FPP
Astern power	68.4 % ahead	Min. RPM	20
Time limit astern	N/A	Emergency FAH to FAS	10.7 seconds

THRUSTER EFFECT						
Thruster (s)	No. of units	Power (kW)	Time delay for full thrust(s)	Turning rate at zero speed(degrees/min)	Time delay to reverse full thrust(s)	Not effective above speed (knots)
Bow	2	3590	9.5	15.29	19	6
Stern	N/A					
Combined	N/A					

Figure 34 : caractéristiques propulsives du CMA-CGM Marco Polo

**Calcul poussée hélice**

Puissance disponible par ligne d'arbre en Kw  
 $P_{dis} = P_{shaft} \times \eta$  sur 1 ligne d'arbre x P manoeuvre - P prop en Kw  
 Poussé approximative avec 1 tonne pour 200 ch

**Poussée hélice réglé en Half Ahead**

Poussée en marche avant: 567 kN  
 Poussée en marche arrière: 380 kN  
 66,4% de 27% de la puissance totale

**Force de portance transversale des safrans inclinés à:** 35°

Coeff de traînée longitudinale (en % de la poussée de l'hélice): 41 %  
 Coef de portance transversale (en % de la poussée de l'hélice): 45 %  
 Traînée longitudinale Fys = Poussée x hélice x coef: -397 kN  
 Portance transversale Fst = Poussée hélice x coef: 493 kN

**Poussée des propulseurs d'étrave:**

Poussée par propulseur (10 tonnes pour 750 Kw): 48 Tonnes  
 Poussée totale: 939 kN

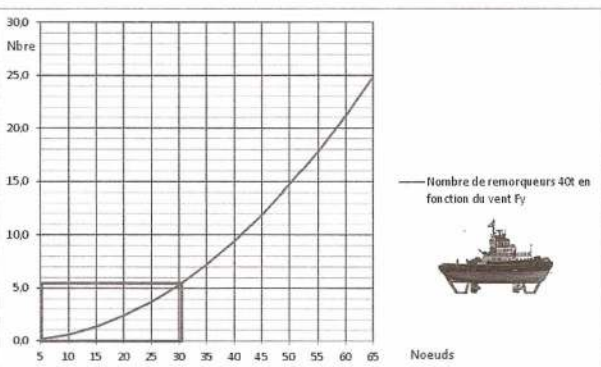
**Calcul de la force transversale maximale:**

Poussée longitudinale Fx (= poussées avant et arrière + traînée): 0 kN  
 Poussée longitudinale en marche avant en Kilo (Kil) (Négligé): 454 kN  
 Poussée transversale Fy: 1374 kN  
 On considère que la poussée transversale 1. Barre toute à gauche, 2. Les 2 propulseurs à tribord

**Moment de lacet N:** 86 949 kNm/m  
 Le navire dériver sur bâbord et tourner sur sa droite

**Quelle force de vent correspond une poussée transversale de:** 1374 kN soit 140 tonnes  
 $V = v_{Fy} / (0,5 \times \rho \times S \times C_y)$   
 soit 20 nœuds à 10 mètres d'altitude

Figure 35 : calcul de poussée transversale avec la seule propulsion du PC.



Longueur du navire (en mètres): 180,0  
 Largeur du navire (en mètres): 35,0  
 Hauteur frontale du navire (en mètres): 50,0  
 Hauteur frontale du navire (en mètres): 48,0  
 Trait d'eau (en mètres): 16,0  
 Surface latérale des coques mortes en m², si H/B < 1: 2,573  
 H/B < 1: 1  
 H/B > 1: 50,080  
 Type d'arbre: FPP  
 Type de propulseur: FPP  
 Puissance totale en Kw: 80 080  
 Nombre de moteurs: 2  
 Puissance en ch: 108 309  
 Rendement propulsif en %: 87,1  
 Puissance disponible en manœuvre (en % de la puissance totale): 68,4  
 Puissance propulseur d'étrave en Kw: 3 590  
 Nombre de propulseurs: 2  
 Puissance totale propulseurs en Kw: 7 180  
 safran traité/m²: 1  
 Densité de l'air  $\rho$  en kg/m³: 1,23  
 Coefficient aérodynamique transversal  $C_{y_{navire}}$ : 1,10  
 Coefficient hydrodynamique transversal  $C_{y_{port}}$ : 0,10  
 Coefficient aérodynamique longitudinal  $C_{x_{navire}}$ : 0,10  
 Coefficient hydrodynamique longitudinal  $C_{x_{port}}$ : 0,01  
 Coefficient aérodynamique du moment de giration  $C_{m_{navire}}$ : -0,05  
 Coefficient hydrodynamique du moment de giration  $C_{m_{port}}$ : -0,03  
 Densité de l'eau de mer: 1,024  
 Orientation du vent en gisement et en degré: 90°  
 Hauteur du vent mesuré en mètre: 10  
 force du vent apparent mesuré en Nœuds: 30

**La force transversale Fy exercée par le vent est pour:**  
 $F_{y_{vent}} = \frac{1}{2} \rho S V^2 C_{y_{navire}}$   
 soit 2 472 333 N  
 soit 250 tonnes

**La force longitudinale Fx exercée par le vent est pour:**  
 $F_{x_{vent}} = \frac{1}{2} \rho S V^2 C_{x_{navire}}$   
 soit 29 205 N  
 soit 3 tonnes

**Le moment de lacet est pour:**  
 $M_{lacet} = \frac{1}{2} \rho S L h V^2 C_m$   
 soit -44 501 991 N/mètres  
 soit -4 928 T/mètre

**15 m/s** \*Pour l'air:  $\rho = 1,29 \text{ kg/m}^3$  et  $p = 1,15 \text{ kg/m}^3$  à 30°C

$V_{10m} = \text{Vanéoo} \left(\frac{10}{h}\right)^{0,1} = 13,6 \text{ m/s}$

Figure 36 : forces de pression dues à un vent latéral de 30 nœuds.

Figure 37 : nombre de remorqueurs nécessaire pour maintenir le navire en fonction de la force du vent latéral.



Figure 38 : Maintien à quai du PC par fort vent décollant par des remorqueurs poussant en route.

Au-delà de 30 nœuds de vent décostant ou accostant, les manœuvres d'accostage et d'appareillage ainsi que les opérations de chargement deviennent très délicates. Un minimum de 4 remorqueurs serait alors nécessaire. Ce sont d'ailleurs les valeurs limitatives généralement admises par les commandants de ces grands porte-conteneurs.

Ce seuil de 4 remorqueurs disponibles en même temps en cas d'urgence, même dans les ports bien équipés est rarement atteint, ce qui conduit à de nombreux incidents. Imaginons le stress du commandant qui, dans des conditions de vent limites doit prendre une décision d'escaler ou pas, avec toutes les conséquences commerciales qui en découlent !

## Remorquage

Les essais de remorquage conduits par l'Abeille Bourbon ont été réalisés par vent de 17 nœuds et mer plate, sans houle, autant dire dans des conditions idéales (figure 39). Mais qu'en serait-il si cette prise de remorque devait se faire en conditions hivernales avec de la houle, avec un navire privé d'énergie, la barre bloquée d'un bord ?



Figure 39 : prise de remorque du Marco Polo par l'Abeille Bourbon au large des côtes bretonnes en 2013



Figure 40 : remorquage du MSC Napoli par les RIAS Abeille Bourbon et Liberté en 2007



Figure 41 : Smit-bracket du PC CMA-CGM Alnaviva

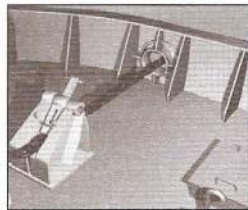


Figure 42 : Pantoire du Smit-bracket

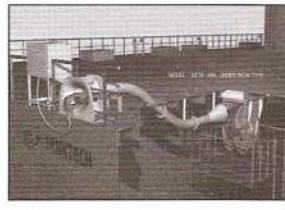


Figure 43 : système de remorquage en place dans son stoppeur d'urgence arrière

La prise de remorque est une manœuvre délicate notamment par mauvais temps. En remorquage d'urgence, le remorqué est souvent privé de propulsion, ce qui oblige le remorqueur à fournir la remorque. Ces dispositions sont d'ailleurs préférables, le remorqueur garantissant ainsi la qualité de l'attelage. En revanche, le point d'ancrage de la remorque, qui est crucial, est parfois mal défini. La réglementation impose pourtant qu'il soit identifié dans les procédures de remorquage d'urgence.

Certains types de navires ont cependant l'obligation de posséder du matériel spécifique. Pour les pétroliers et les gaziers dont le port en lourd est supérieur 20.000 tonnes, la convention SOLAS impose à ces derniers d'être équipés à l'avant et à l'arrière d'un système de remorquage d'urgence («Emergency Towing Arrangement»).

Ce système doit pouvoir être déployé sans délai et sans faire appel à la source d'énergie principale du navire. Il est composé à l'avant d'une chaîne de mouillage d'une dizaine de mètres et d'un stoppeur

aligné sur le chaumard axial ou d'un «Smit-bracket», point fixe sur lequel vient se mailler cette chaîne (figures 41 et 42). Ce dispositif est complété à l'arrière d'une pantoire de remorque, avec point fixe sur touret freiné (figure 43). Bien que ce ne soit pas obligatoire, les PC récents disposent de ce dispositif à l'avant, ce qui est le cas du CMA-CGM Marco Polo.

Tentons de simuler une prise de remorque. Avec un vent transversal de 30 nœuds, on mesure une force latérale du vent de 150 tonnes. Le remorqueur est à sa position d'équilibre cul au vent, sous le vent du remorqué (figure 44).

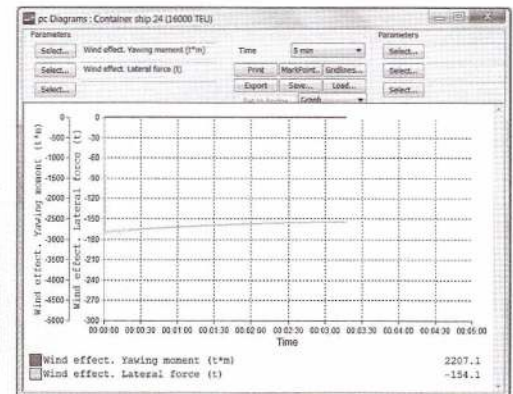
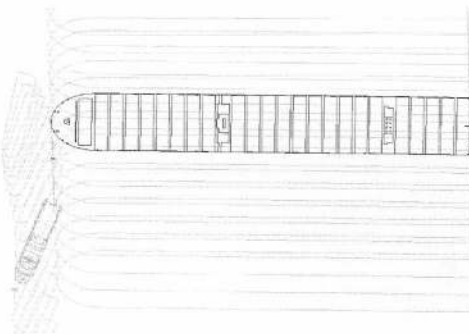


Figure 44 : prise de remorque sous le vent (30 nœuds et 2 mètres de creux).

Le remorqueur manœuvre pour venir face au vent et tenter de faire pivoter le remorqué. Le moment de lacet est maximum à ce gisement du vent (figure 45 - courbe rouge) mais le remorqué commence à venir malgré sa position d'équilibre stable travers à la houle. La tension de la remorque doit être progressive ; on note des pics de tension à 175 tonnes (figure 45 - courbe bleue).

Une fois les deux navires face au vent, le train de remorque arrive à maintenir une vitesse de 1 nœud pour conserver une tension sur la remorque inférieure à 200 tonnes. Une fois la vitesse stabilisée, la tension mesurée est de 72 tonnes (figure 46).

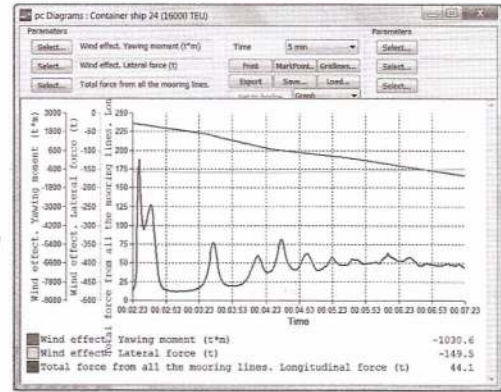
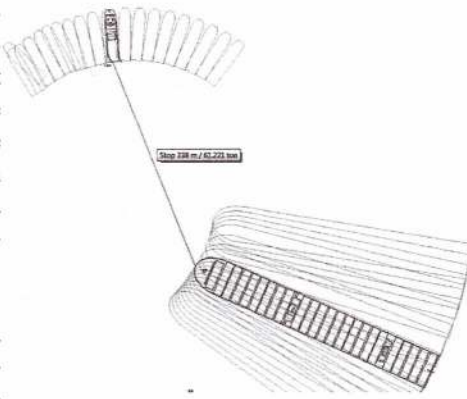


Figure 45 : début de traction pour faire venir le navire dans l'axe du vent.

Au-delà de 30 nœuds de vent, les capacités d'étaler la dérive et de remorquer le PC dérivant travers au vent seraient extrêmement délicates. En effet, le remorqueur n'aurait pas la puissance nécessaire pour faire pivoter le navire. Comme le démontre la simulation de la figure 47, par 50 nœuds de vent et 3 mètres de creux, le remorqueur est entraîné par la dérive du porte-conteneurs. La tension exercée sur la remorque (figure 47 - courbe bleue) dépasse les 200 tonnes, les forces de pression latérales dues au vent atteignant 450 tonnes !

Il est nécessaire de rester très réservé quant aux capacités à étaler la dérive et a fortiori de remorquer un PC de très forte voilure par un seul RIAS dans des conditions de vent supérieur à 30 nœuds avec une houle significative. D'autant qu'on se rappelle qu'en 2007, l'Abeille Bourbon et l'Abeille Liberté n'avaient pas été trop de deux pour prendre en charge le MSC Napoli (ex CMA-CGM Normandie), dont le gabarit (275 mètres de long, 4.400 EVP) était bien inférieur à celui du PC CMA-CGM Marco Polo (figure 40).

**Hervé BAUDU,**  
Professeur en Chef  
de l'Enseignement Maritime,  
Membre de l'Académie de marine

**Références :**

- Traité de Manœuvre H.Baudu, Editions Infomer :
- 1. Position d'équilibre page 180
- 2. Faisabilité de manœuvre page 241
- 3. Calculs de pression du vent page 250
- 4. Remorquage page 400

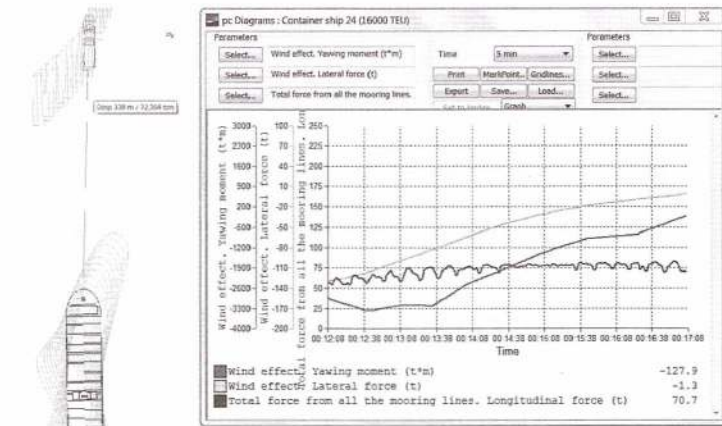


Figure 46 : attelage en route à 1 nœud

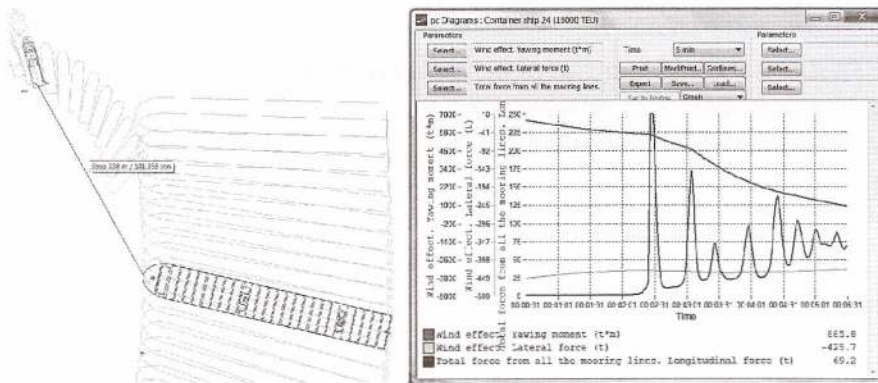


Figure 47 : tentative de remorquage par 50 nœuds de vent

# L'AFCAN INTERVIENT AUSSI DANS CE DOMAINE !

Chaque année, l'AFCAN participe à plusieurs sessions de l'OMI à Londres, en y envoyant des conseillers techniques membres de la délégation française. L'AFCAN examine les documents qui y sont produits, et cela peut se traduire par une révision, comme le montre l'échange de courriels qui suit.

**QUOTE**

De Cdt APPERRY, membre du Bureau  
24/06/2013  
à Cdt Pizon, Vice-président

//

J'ai reçu de IMODOCS la version française du MSC 92/WP 8 et j'ai été surpris par une traduction. En effet depuis longtemps il y a des erreurs grossières de traduction qui peuvent être graves (je prépare un article là-dessus et celle-ci y figurera) en effet dans le draft de la nouvelle circulaire MSC.1/Circ.1446 rev1. Il y a au §15.1 une

erreur grossière que nous devrions signaler à notre représentation en urgence, car le texte traduit en Français dit exactement l'inverse du texte original en Anglais.  
 Texte français: «embarcation au-dessus de l'eau». Texte anglais:» waterborne» = flottant! .... Bigre, il faut justement éviter que l'embarcation soit suspendue !  
 //

De Cdt Pizon, Vice-président  
 26/06/2013  
 à Chef du bureau DGITM/DAM/SM2  
 //

Je vous communique un défaut grave de traduction dans la version française de la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1 du 22 janvier 2013, annexe page 3 paragraphe 9.1 :

for safety considerations, the loading of lifeboats for training purposes is to be performed only while the boat is waterborne and the boat should be lowered and raised with only the minimum number of crew on board, taking into account annex 2 to the Measures to prevent accidents with lifeboats (MSC.1/Circ.1206/Rev.1);

pour des questions de sécurité, le chargement des embarcations de sauvetage à des fins de formation doit être effectué uniquement lorsque l'embarcation est au-dessus de l'eau et seul l'équipage de l'embarcation de sauvetage devrait être à bord lorsque celle-ci est mise à l'eau et remontée, compte tenu de l'annexe 2 de la circulaire sur les mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage (MSC.1/Circ.1206/Rev.1);

Le mot «waterborne» est traduit par «au-dessus de l'eau» et devrait être remplacé par «à flot» ou un terme similaire.  
 //

De Chef du bureau DGITM/DAM/SM2  
 27/06/2013  
 à maritime@imofrance.org.uk  
 //

Ci-dessous une erreur de traduction relevée par M. Pizon.  
 Je vous remercie de bien vouloir faire le nécessaire pour faire corriger «au dessus de

l'eau» par «flottant» ou «à flot».  
 //

De maritime@imofrance.org.uk  
 Sent: 27 June 2013  
 à Deputy Director, Conference Division/Head, French Translation Section, 4, Albert Embankment, London SE1 7SR  
 //

On me signale une erreur de traduction dans la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1 du 22 janvier 2013, annexe page 3 paragraphe 9.1 (cf ci-dessous). Merci de confirmer, et de faire le nécessaire le cas échéant.  
 //

De Deputy Director, Conference Division/Head, French Translation Section, 4, Albert Embankment, London SE1 7SR  
 Sent: 27 June 2013  
 à maritime@imofrance.org.uk  
 //

La modification sera diffusée sous la cote MSC.1/Circ.1446/Rev.1/Corr.1 dans les meilleurs délais.  
 //

De maritime@imofrance.org.uk  
 Sent: 27 June 2013  
 à Chef du bureau DGITM/DAM/SM2  
 Copie à Cdt Pizon, Vice-président  
 //

Voici la réponse, ce sera corrigé bientôt. Merci à M. Pizon pour sa vigilance.  
 //

UNQUOTE

Le Bureau de l'AFCAN

## LA CONVENTION SUR LE TRAVAIL MARITIME ET SA MISE EN ŒUVRE

*Le mardi 28 mai 2013, s'est tenue à l'ENSM du Havre un colloque intitulé :  
 "La Convention sur le travail maritime et sa mise en œuvre".*

*Après le mot d'accueil de François MARENDET, directeur général de l'ENSM, les intervenants ont présenté la Convention MLC 2006 sous divers aspects.*

### Jean-Marc SCHINDLER

Ancien administrateur général des Affaires maritimes, ancien membre de l'Organisation Internationale du Travail, membre de l'Académie de marine, a été à l'OIT, le président de la commission en charge d'élaborer la MLC 2006.

#### Historique de la Convention sur le travail maritime.

J.M. Schindler rappelle les grandes lignes qui ont présidé à l'élaboration de la Convention : volonté d'un instrument législatif unique, universel et cohérent (la ratification de la MLC 2006 implique de facto l'abrogation des précédentes Conventions sur le même sujet. Il a mené les travaux selon 6 axes de réflexion :

- l'approche
- la forme
- la portée
- les mécanismes
- le contenu
- le contexte.

Par ailleurs et au contraire des précédentes Conventions, un consensus a été recherché par les trois parties impliquées États / Représentants des armateurs / Représentants des gens de mer afin d'obtenir les ratifications suffisantes à l'entrée en vigueur de la Convention (et une large application de cette dernière) mais également, volonté pragmatique d'un texte clair, facile à appliquer et doté de procédures d'amendement simples (la Convention reprend les principes du Code ISM sur la recherche constante de l'amélioration du système).

Il expose également la structure de la Convention avec ses 5 parties :

- Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire,
- Titre 2. Conditions d'emploi,
- Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table,
- Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale,
- Titre 5. Conformité et mise en application des dispositions.

Il est à noter que c'est la première fois que l'OIT se dote de moyens de contrôle à ses 4 niveaux : (Titres - Articles obligatoires, Principes généraux obligatoires, Dispositions obligatoires et Modalités facultatives – voir tableau ci-dessous).

Il conclut en rappelant que la Convention est déjà ratifiée par 39 pays (pour un minimum requis de 30 pays) représentant 68,8% (minimum requis 33%) du tonnage brut de la flotte mondiale<sup>(1)</sup> et que la MLC 2006 a pour vocation de devenir le 4<sup>e</sup> pilier de la sécurité maritime avec ses cousines de l'OMI : SOLAS, MARPOL et STCW.

La structure de la convention du travail maritime

Articles obligatoires (dispositif juridique de l'instrument)				
Définies, claires, applicables, universelles, personnalisées, évolutives, progressives, des dispositions disponibles de la convention, permettant l'arrondissement, respect d'articles ou règles				
Titre 1	Titre 2	Titre 3	Titre 4	Titre 5
Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire	Conditions d'emploi	Logement, service de table et soins médicaux	Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale	Respect et mise en application des dispositions
<b>Principes généraux obligatoires</b>				
Règles	Règles	Règles	Règles	Règles
<b>Dispositions obligatoires</b>				
Normes	Normes	Normes	Normes	Normes
<b>Modalités facultatives de mise en œuvre</b>				
Principes directeurs	Principes directeurs	Principes directeurs	Principes directeurs	Principes directeurs

Source : Jean-Marc Schindler

## Mathieu FANONNEL,

Chef du Centre de sécurité des navires, Affaires maritimes du Havre.

### Le rôle des Centres de sécurité des navires.

M. Fanonnel présente l'intégration de la MLC 2006 au sein des missions du CSN. Le Centre de sécurité qui a une approche globale de la sécurité maritime, déjà chargé du contrôle des navires pour l'État du pavillon et l'État du port, sera également en charge des audits de conformité à la MLC.

La France a ratifié la Convention en février 2013.

Le certificat de conformité à la Convention (Maritime Labour Certificate) sera formé de 2 déclarations DMLC I et DMLC II (Declaration of Maritime Labour Compliance). La première sera délivrée par l'autorité du pavillon au vu des contrôles effectués à bord et dans la compagnie, la DMLC II sera faite par l'armement du navire et décrira les mesures intégrées par la compagnie dans sa politique (ISM) pour suivre les règles de la Convention.

La MLC ajoute des points de contrôle à l'inspection des navires, certains sont déjà familiers comme les systèmes de gestion de la sécurité, la maîtrise des techniques d'audit et les sujets transverses entre ISM et CTM (Effectif - aptitude médicale - qualification - respect des heures minimum de repos - nourriture, service de table et hygiène - soins médicaux - prévention des accidents), d'autres sont complètement nouveaux : contrôle social de 1er niveau sur les sujets propres à la CTM (Contrat d'engagement maritime - sécurité sociale - loisirs - maintien et développement des compétences - salaires - plaintes à bord), et l'arrière-plan réglementaire vers un contrôle technique de 2<sup>ème</sup> niveau (par l'inspection du travail).

Trois situations permettent à l'autorité d'interdire à un navire d'appareiller, (une seule étant suffisante) :

- Absence de décision d'effectif,
- Manquement à la qualification d'un marin,
- Manquement à l'aptitude médicale d'un marin.

Tout cela représente de nouveaux défis pour le CSN (entre autre l'interview sociale des marins embarqués) qui se forme et s'adapte en conséquence. 180 navires sont concernés en France. A ce jour, il en reste environ 60 à certifier.

Le service Santé des gens de mer est remis en avant pour, notamment, être prêt lors de l'entrée en vigueur de la Convention en août 2013.

## Magali MARION,

Inspectrice du travail, section maritime, Le Havre.

### Le rôle des services de l'inspection du travail.

Mme Marion fait un rapide rappel de l'histoire de l'inspection du travail "terrestre", de 1841 : première loi sociale, interdiction du travail de nuit des enfants, à 1950 : ratification de la Convention 81 OIT (1947) et de l'inspection du travail "maritime" de 1996, création d'une inspection du travail maritime dépendant du ministère en charge de la marine marchande - à 2008 : fusion des services d'inspection du travail pour respecter la Convention 178 OIT, les gens de mer dépendent depuis cette date du régime général de l'inspection du travail.

Mme Marion nous présente la MLC 2006 comme un socle social minimum. Ce qui n'est pas neuf pour l'inspection du travail, puisque déjà fixé par la Convention 81(OIT) pour l'inspection du travail en général et la Convention 178 (OIT) pour les gens de mer en particulier.

La Convention confirme la compétence de l'inspection du travail dans le domaine maritime notamment pour la vérification du respect de la MLC mise en œuvre par la législation nationale, rappelle l'indépendance des agents de l'inspection et précise à nouveau les pouvoirs spécifiques des agents de contrôle, rappelle le principe de confidentialité des plaintes, confirme l'opportunité des suites à leur donner et offre la possibilité d'intervention sur les navires étrangers.

Les interventions sur navires étrangers se feront à la demande des CSN et des saisies pourront être exercées en cas de danger grave et imminent.

## Raphaël BAUMLER,

Professeur à l'Université maritime mondiale de Malmö, membre de l'AFCAN.

### Implications internationales de la Convention sur le travail maritime.

Après avoir rappelé son passage en salle des carènes (salle où nous nous trouvons aujourd'hui) en tant qu'élève quelques années plus tôt, R. Baumler met en exergue les problèmes qui pourraient découler des différences entre la MLC et la STCW derniers amendements de Manille inclus, notamment pour le décompte des heures de repos et la prévention de la fatigue (voir tableau ci-dessous)

MLC 2006 Règle 2.3/Norme 2.3	STCW Code (Manilla Amendment) Code -VIII/1
Application à tous les marins	Marins de quart et impliqués dans la sécurité/sûreté/pollution (#2)
Pas de référence à la pollution	L'importance de prévenir la pollution est soulignée (# 1)
Définition des heures de repos et de travail (# 1)	Pas de définition des heures
L'État du pavillon choisit entre heures de travail et de repos (# 2)	Seulement heures de repos
La «norme de durée de travail» est de 8 heures avec un jour de repos/semaine + jours fériés	Pas de norme
Violations exceptionnelles # 7 - Seulement exercices  # 14 Sécurité immédiate du navire	Violations exceptionnelles # 4 «[...] en cas d'urgence ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles.» Puis exercices. # 8 Sécurité immédiate du navire
# 13 Dérogation possible avec conventions collectives / régime de congé spécifique - voyage de courte durée	# 9 Dérogation possible : minimum 70 heures de repos sur 7 jours / max. deux semaines / Repos scindé en 3 périodes Alcoolémie maximale 0,05%

(Source R. Baumler)

R. Baumler fait part des risques de divergence d'interprétation (gênant durant un contrôle de l'État du port) et la difficulté de rester en conformité avec deux textes différents mais valides, puis il mentionne la brochure de l'OCIMF<sup>(2)</sup> Recommendations Relating to the Application of Requirements Governing Seafarers' Hours of Work and Rest (<http://www.ocimf.com/News/NewsHome/f0856028-5fa6-47e6-a612-7aea613e13bd>). Cette brochure compile une interprétation des 2 normes sur les heures de travail et de repos, (à défaut d'avoir une valeur légale, cette interprétation permettra dans un premier temps, de répondre aux exigences des vetting des compagnies pétrolières).

Enfin, les navires des États non signataires de la Convention ne pourront pas détenir de Maritime Labour Certificate. En effet, la MLC comporte une clause - NO MORE FAVORABLE TREATMENT - ce qui implique que les navires qui escales dans un port d'un pays signataire ne pourront pas le faire sans respecter les termes de ladite Convention.

Pour éviter un contrôle systématique de l'État du port (PSC) certains États (e.g. USCG) et certaines sociétés de classification développent des certifications sociales volontaires pour prouver qu'ils sont en règle, la question de la valeur légale de ces certifications reste entière.

## Patrick CHAUMETTE,

Professeur au Centre de droit maritime et océanique à Nantes.

### Les enjeux de la Convention sur le travail maritime.

La MLC est un enjeu d'avenir pour l'OIT. C'est d'abord un chantier de développement pour une Agence internationale dont la production normative s'essouffle (avant la MLC 2006, beaucoup de Conventions existent, mais souvent insuffisamment ratifiées pour entrer en vigueur).

C'est aussi une Convention innovante car elle est prévue pour être évolutive et suivre les évolutions du milieu maritime. Sa structure et une partie des outils qu'elle développe pourraient servir de base à de nouvelles Conventions sur d'autres secteurs mondialisés.

Concernant les enjeux, cinq dimensions peuvent être envisagées.

- Revenir sur la consolidation des Conventions internationales maritimes et l'approche sectorielle,
- Revenir sur les limites de la Convention et les enjeux pour le dialogue social,
- L'europeanisation de la Convention et ses rapports avec le MoU de Paris,
- Les procédures de plainte à bord, à terre et leur suivi,
- La certification sociale et ses conséquences.

Par contre le jeu des tractations entre États et entre représentants des armateurs, des gens de mer, laisse des lacunes (pas de salaire minimum, rien sur les marins pri-

sonniers). Cependant, ces lacunes pourront être comblées par les droits nationaux et la ratification de la Convention entrainera (par le mécanisme des Port State Control) une mise à niveau générale des conditions sociales de l'emploi maritime qui n'aurait pas eu lieu autrement (une Convention plus complète n'aurait sans doute pas eue un nombre de ratifications suffisant).

**TABLE RONDE : Le rôle des acteurs de la Convention sur le travail maritime.**

- Modérateur: Professeur P. CHAUMETTE, CDMO,
- Cdt. G. GINAT, Armateurs de France, Louis Dreyfus Armateurs,
- Laure TALLONEAU, ITF,
- Mark PITARD, Direction des affaires maritimes – Sous-direction des gens de mer,
- Emmanuel CORNÉE, Chef du département Sécurité et Sûreté à l'ENSM,
- Le public.
- Un membre de l'AFCAN soulève la question de la responsabilité du capitaine dans la vérification de la conformité des documents des marins lors de relèves sur rade ou en hélicoptère, cas dans lesquels il est difficile, voire impossible, d'annuler la relève au moment où le marin arrive à bord.
- Le Cdt GINAT répond que ces dispositions étaient déjà en vigueur au titre de la STCW et de l'ISM. Pour lui, les relèves à la volée sont des cas particuliers, et les problèmes de brevets ou de certificats médicaux invalides qui pourraient surgir sont à traiter en tant que tels. Il ajoute qu'un capitaine ne doit pas accepter d'appareiller s'il constate qu'un membre de son équipage n'a pas les brevets ou l'aptitude médicale requis.
- M. PITARD fait remarquer que la pénalisation sert à responsabiliser et peut être utilisée comme argument pour réaffirmer l'autorité du capitaine (Certains commentent : on punit pour responsabiliser, sic!).
- Le professeur CHAUMETTE se demande quel serait le tribunal compétent en cas de litige. La question reste posée.
- Le directeur de la flotte de Brittany Ferries indique que la MLC 2006 est une

vraie révolution culturelle pour les officiers car ceux-ci ont une conscience éminemment technique mais pas forcément sociale. Comment vont s'articuler les relations entre les inspecteurs du travail et les Centres de sécurité ?

- M. PITARD (bureau de l'emploi maritime) indique que c'est l'inspection du travail qui est compétente en ce qui concerne la MLC et c'est l'inspection du travail qui est leader. Le navire est certifié socialement par l'inspection du travail.
- Un représentant des marins CGT exprime son désaccord avec cette Convention : c'est une couche supplémentaire que cette MLC !
- Deux juristes parmi le public indiquent que les textes seront difficiles à appliquer car ce n'est pas toujours clair et cohérent.
- En France, c'est l'État et non pas les sociétés de classification qui délivrera les certificats de travail maritime.
- Les contrôles par l'État du port seront plus stricts que les contrôles par l'État du pavillon.
- Les États doivent rendre compte à l'OIT du fonctionnement de cette Convention.

En résumé il reste beaucoup d'interrogations quant à l'application de la MLC 2006 et la plupart des intervenants ont fait le lien avec l'ISM et sa mise en place, elle aussi prévue pour être adaptable.

Espérons que cela ne nous mènera pas à la même "mer de papier" générée par d'autres textes ou Codes, «mer de papier» qui a conduit certains partisans de la première heure à se poser aujourd'hui des questions sur leur efficacité. (Cf «Drowning in a Sea of Paper» par Capt. Naveen S Singhal, disponible sur [http://shipping-community.com/index.php?option=com\\_lyftenbloggie&view=entry&id=31&Itemid=73](http://shipping-community.com/index.php?option=com_lyftenbloggie&view=entry&id=31&Itemid=73))

*Cdt Frédéric HARDY, Claude PELTIER*

(1) liste complète sur [http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331)

(2) Oil Companies International Marine Forum

## OMI : 65<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC 65)

*Le Comité de la protection du milieu marin a tenu sa 65<sup>ème</sup> session au siège de l'OMI du 13 au 17 mai 2013 sous la présidence de M. Andreas Chrysostomou (Chypre). Était aussi présent le Vice-président du Comité, M. Arsenio Dominguez (Panama).*

Ont participé à cette session 106 États membres, 1 État Membre associé (Hong Kong), et 54 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

### ALLOCATION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Les principaux éléments de l'allocation sont résumés infra :

#### Convention sur la gestion des eaux de ballast

Avec 36 parties contractantes, on estime qu'environ 6% du tonnage brut de la flotte marchande mondiale est encore nécessaire pour atteindre les 35% minimum exigés pour sa mise en application. Le problème des eaux de ballast est lié à l'expansion du commerce mondial. L'OMI s'est penchée sur cette question, en adoptant des lignes directrices en 1991 1993 et 1997, et la Convention en 2004. La répercussion sur la santé des océans et la biodiversité marine est considérable sachant qu'une quantité de 3 à 5 milliards de tonnes d'eau de ballast est transportée chaque année.

Si le coût de l'installation et de l'exploitation d'un système de gestion des eaux de ballast est évalué à 1 à 2 millions de dollars par navire, les coûts estimés pour faire face aux problèmes causés par les espèces aquatiques exotiques sont astronomiques. Aux USA, la moule zébrée a infesté plus de 40% des voies navigables intérieures : les coûts de gestion et de contrôle des centrales électriques sont calculés en milliards de dollars. Dans la mer Caspienne, les coûts liés à une espèce exotique



photo Cdt Loiseau

sont estimés à 500 millions de dollars chaque année en raison de la baisse drastique de la pêche. En Europe, les coûts pour les espèces aquatiques envahissantes ont été estimés à 2,9 milliards de dollars par an.

#### Convention de Hong Kong

Adoptée le 15 mai 2009, la Convention n'est pas encore ratifiée, en dépit de 6 Directives. Nous devons accélérer le processus de ratification et son entrée en vigueur, afin d'assurer la sécurité des travailleurs et la protection de l'environnement. De nombreux armateurs ont dressé l'inventaire des matières dangereuses à

bord afin de faciliter le recyclage des navires. Il est demandé aux pays de recyclage des navires, le Bangladesh, la Chine, l'Inde, le Pakistan et la Turquie d'accélérer le processus de ratification. Certains pays ont pris des mesures pour tenter de faire appliquer des mesures qui iraient au-delà de la réglementation de l'OMI. Tout ce qui concerne la mise en œuvre de la Convention doit être discuté à l'OMI.

#### Questions liées à la pollution de l'air

Le travail entrepris dans l'Annexe VI révisée de MARPOL (point 4 de l'ordre du jour) doit continuer pour mettre en œuvre la norme Tier III des émissions de NO<sub>x</sub>, et de nouvelles mesures pour faire face aux composés organiques volatils. Il faudra aussi examiner les émissions de soufre, pour mettre en œuvre les exigences de réduction du soufre.

#### Efficacité énergétique des navires (EEDI)

L'amélioration de l'EEDI des navires demeure primordiale, objectif de développement durable pour le transport et les industries maritimes. Il faudra tenir compte des exigences de collecte et de vérification des données sur les émissions des navires afin d'encourager de nouvelles améliorations d'efficacité énergétique.

#### Emissions de GES provenant du transport maritime (point 5)

Une estimation des émissions mise à jour fournirait une base solide pour évaluer l'impact des mesures d'efficacité énergétiques et opérationnelles pour le transport maritime, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

#### Coopération technique et transfert de technologie

Mise au point du projet de résolution MEPC sur la promotion de la coopération technique et le transfert de technologie, mis à l'ordre du jour depuis le MEPC 62.

#### Projet de Code pour les navires exploités dans les eaux polaires

Examen du projet de dispositions relatives à la protection de l'environnement préparé par le Sous-comité DE.

Avant de conclure, le Secrétaire général a évoqué l'accident de mer qui s'est produit à Gênes, exprimant ses condoléances et celles de l'Organisation pour les victimes et les familles de ceux qui ont perdu la vie lors de l'accident où le porte-conteneurs Jolly Nero est entré en collision avec la tour de contrôle.

## ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Parmi les 18 points à l'ordre du jour, représentant 132 documents, nous retiendrons ceux qui intéressent l'AFCAN.

Quatre Groupes de travail ont été constitués concernant les thèmes suivants : les eaux de ballast - la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique - la résolution MEPC sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires - les amendements aux instruments obligatoires.

Des Groupes de travail par correspondance sur les sujets suivants ont été constitués pour faire rapport au MEPC 65 : le recyclage des navires - le rendement énergétique des navires - le bilan des innovations techniques disponibles en vue d'appliquer les normes d'émissions de NO<sub>x</sub> du niveau III - la résolution de l'Assemblée sur l'application de la Convention BMW.

#### I. ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES DANS LES EAUX DE BALLAST

Le Comité a donné son approbation initiale à 3 systèmes de gestion des eaux de ballast et son approbation définitive aux 3 systèmes suivants : Aquarius (Pays-Bas) – EcoGuardian (Corée du Sud) – OceanDoctor (Chine).

Le Comité a pris note des renseignements fournis sur les six tout derniers systèmes de gestion des eaux de ballast, approuvés par type dans les documents fournis par la Norvège, le Danemark, les Pays-Bas et l'Afrique du Sud, ce qui porte à 33 les systèmes ayant reçu approbation.

Après examen du rapport du Groupe d'étude sur les eaux de ballast, fondé sur les travaux du Groupe de travail par correspondance examinés en séance plénière, le Comité a pris les décisions suivantes :

- approbation du projet de résolution de l'Assemblée sur l'application de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et de sédiments des navires (Convention BMW).

Ce projet modifie le calendrier d'application de la règle concernant tous les navires construits avant l'entrée en vigueur de la Convention. Les navires déjà en service ne seront pas tenus d'être équipés de systèmes de traitement des eaux de ballast dès l'entrée en vigueur de la Convention. Ils pourront ne le faire que lors de leur visite de renouvellement prévue aux termes du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures en vertu de l'Annexe I de MARPOL.

Cette mesure est bien venue en ces temps de crise et de surcapacité dans le transport maritime mondial.

Le projet de résolution sera soumis à la 28<sup>ème</sup> Assemblée de l'OMI en novembre 2013.

- approbation du projet de circulaire clarifiant l'expression « transformation importante (major conversion) », telle que définie dans la règle A-1.5 de la Convention BMW.
- approbation du plan d'action relatif à l'utilisation de l'eau potable en tant qu'eau de ballast.
- approbation du projet de circulaire sur l'application de la Convention BMW aux unités mobiles au large.

#### II. RECYCLAGE DES NAVIRES

Le MEPC 64 avait constitué un Groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer des valeurs de seuil et des exemptions applicables à tous les éléments devant être énumérés dans l'inventaire des matières potentiellement dangereuses, et d'examiner la modification des Directives de 2011 relatives à cet inventaire, dans lequel sont énumérées les valeurs de seuil et les exemptions.

En séance plénière, le Japon a proposé que soit appliquée à l'amiante une valeur de seuil de 0,1%, alors que la Chine arguait pour un niveau de seuil de 1%. Après un échange de vues où les participants proposaient les uns 1% (Russie, Inde, Îles Marshall), les autres 0,1% (Canada, Corée du Sud, Danemark, Irlande, Italie, ITF), le Comité a décidé de constituer un Groupe de travail sur le recyclage des navires pour examiner les deux valeurs de seuil proposées pour l'amiante, ainsi que les autres observations formulées par le Groupe de travail par correspondance.

A la suite de l'examen du rapport du Groupe de travail, le Comité a noté les délibérations du Groupe concernant les valeurs de seuil et les exemptions, et la recommandation de modification des Directives de 2011. Le Comité a décidé de convoquer de nouveau le Groupe de travail par correspondance avec mission d'achever l'établissement des valeurs de seuil et des exemptions devant être énumérées dans l'inventaire et de modifier en conséquence les Directives de 2011.

#### III. POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE ET RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Le Comité a examiné les documents concernant le projet de résolution MEPC, la pollution de l'atmosphère par les navires et le rendement énergétique des navires. En sus de ces documents, il a examiné les décisions du Sous-comité BLG 17 et les mesures du Sous-comité DE sur ces questions.

#### 1. Projet de résolution MEPC sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires

Lors du MEPC 64, les délégations des États développés n'étaient pas parvenues à un accord avec les États en voie de développement sur l'appui financier et technologique et l'aide à renforcer leurs capacités dont ceux-ci ont besoin pour prendre des mesures liées au rendement énergétique des navires. Le MEPC 65 était chargé d'établir le texte définitif du projet de résolution. Le Comité a examiné en séance plénière les documents soumis concernant le projet de résolution par la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud et le Secrétariat. Après de nombreuses discussions, les États membres ont en majorité opté pour le renvoi de ces documents à un Groupe de travail spécial afin de poursuivre les travaux du Groupe constitué lors du MEPC 64.

Ce Groupe était chargé de mettre au point le texte définitif de la résolution MEPC afin qu'il puisse être adopté par le Comité.

Le Comité ayant noté en plénière qu'il n'y avait aucun accord sur ce texte, le président a procédé à des consultations officieuses avec un certain nombre de délégations. Après ces consultations, le président a proposé un texte final du projet de résolution que le Comité a adopté à l'unanimité sous couvert de la résolution MEPC.229 (65).

La déclaration du président du Comité a été applaudie par l'ensemble des délégations. Les États membres suivants ont, à leur tour, exprimé leur satisfaction et leurs remerciements pour l'action du président : Arabie Saoudite, Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chili, Chine, Danemark, États-Unis, Inde, Japon, Nigeria, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Venezuela.

#### 2. Pollution de l'atmosphère par les navires

Rappelant les travaux du BLG 17 et du DE 57 concernant l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir dues aux transports maritimes internationaux, et les soumissions de la Norvège et de la Chine à ce sujet, le Comité a décidé que le Sous-comité DE attendrait les résultats du Sous-comité BLG concernant l'incidence de ces émissions. Le Comité a pris les mesures suivantes :

- approbation du projet d'amendement au Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, concernant la certification des moteurs à combustible mixte ;
- adoption par une résolution MEPC, des Directives 2013 prescrites par la règle

13.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL pour les moteurs de remplacement non identiques qui ne sont pas tenus de respecter les limites du niveau III ;

- approbation du projet d'interprétation uniforme concernant le moment du remplacement d'un moteur auquel s'applique la norme à utiliser pour déterminer la norme d'émission de NOx (certificat IAPP) ;
- diffusion, sous le couvert d'une circulaire MEPC, de l'interprétation uniforme concernant les moteurs de remplacement identiques.

L'application de la norme Tier III visant à limiter les rejets de NOx des navires (MARPOL Annexe VI) a donné lieu à de très longs débats en plénière. La norme Tier III s'applique aux navires neufs naviguant dans les zones d'émissions spéciales de NOx (oxydes d'azote). La proposition de la Fédération de Russie était de repousser la date d'entrée en vigueur de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL de 5 ans. Après de nombreuses discussions, la majorité des intervenants a opté pour cette proposition ; la France ne s'attendait pas à ce qu'il y ait un aussi large consensus autour de la Russie.

Le Comité a décidé que la date effective des normes d'émission de NOx du niveau III serait repoussée jusqu'en 2021. Les États Membres suivants ont réservé leur position : Allemagne, Canada, Danemark, États-Unis, France, Japon, Norvège et Royaume-Uni.

Le Comité a approuvé les projets d'amendements à la règle 13.5.1.1 de MARPOL Annexe VI présentés par le Secrétariat, en vue de leur adoption au MEPC 66.

### 3. Rendement énergétique des navires

Le Comité a constitué le Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique, sous la présidence du Japon. Le Comité a approuvé ce rapport dans son ensemble et en particulier, il a :

- approuvé le projet d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL, en vue de leur adoption au MEPC 66. Ce projet d'amendements inclue dans la réglementation EEDI (Energy Efficiency Design Index) les navires transporteurs de GNL, les navires Ro-Ro (cargos et navires à passagers) et les navires de croisière n'ayant pas de système de propulsion classique, et en exemple les navires non propulsés par des moyens mécaniques et les navires brise-glace (date d'application prévue au 01/01/2015) ;
- adopté, par la Résolution MEPC.231(65), les Directives 2013 pour le calcul des lignes de référence à utiliser avec l'EEDI ;
- approuvé les amendements aux interprétations uniformes qui figurent dans la circulaire MEPC.1/Circ.795 ;
- adopté, par la Résolution 232(65), les Directives intérimaires de 2013 permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables ;
- approuvé les Recommandations de 2013 sur le traitement des technologies innovantes en matière de rendement énergétique disponibles pour calculer et vérifier l'EEDI obtenu ;
- adopté, par la Résolution MEPC.233 (65), les Directives 2013 pour le calcul des lignes de référence à utiliser avec l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable aux navires qui n'ont pas un système de propulsion classique ;
- adopté, par la Résolution MEPC.234 (65), les amendements à la Résolution MEPC.214 (63) intitulée Directives de 2012 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), telles que modifiées.

### IV. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES

La Clean Shipping Coalition (CLC) a rappelé une étude récente sur ce que seraient les émissions provenant des transports maritimes d'ici à 2050 dans le contexte d'une réduction des émissions mondiales garantissant un réchauffement climatique maximal de 2°C.

Un atelier d'experts, qui s'est tenu au début de 2013, a présenté un rapport sur la mise à jour des émissions de GES. Après avoir approuvé ce rapport, le Comité a décidé de créer un comité directeur comprenant 7 États Membres, dont 3 de pays en développement, 3 de pays développés et un qui le présiderait, pour poursuivre l'étude de mise à jour des estimations de CO2 dues aux transports maritimes, et, le budget le permettant, l'estimation des substances provoquant ces émissions.

### V. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Après avoir examiné en plénière les documents relatifs aux amendements aux instruments obligatoires, le Comité a décidé de constituer un Groupe de rédaction. Le comité a approuvé le rapport du Groupe de rédaction dans son ensemble et adopté :

- par la résolution MEPC.235 (65), les amendements aux modèles A et B du Supplément au Certificat IOPP de l'Annexe I de MARPOL, concernant la suppression de la mention de la capacité de l'incinérateur ;

- par la résolution MEPC.236 (65), les amendements au système d'évaluation de l'état du navire en vertu de l'Annexe I de MARPOL qui découlent de l'adoption du recueil international sur le programme d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 ;
- par la résolution MEPC.237 (65), le Code régissant les organismes reconnus (RO Code) ;
- par la résolution MEPC.238 (65), les amendements aux Annexes I et II de MARPOL visant à rendre obligatoire le RO Code.

### VI. INTERPRÉTATION ET MODIFICATION DE MARPOL ET DES INSTRUMENTS

#### CONNEXES

Le Comité a examiné 9 documents ayant trait à l'Annexe V de MARPOL.

Le Comité a approuvé le projet de texte révisé sur la *gestion des cargaisons avariées* élaboré par le Groupe de travail par correspondance mixte LC-LP/MEPC, et a chargé le Secrétariat de diffuser les Directives révisées sous le couvert d'une circulaire mixte LC-LP/MEPC. Toutefois l'Iran a fait part de ses préoccupations concernant le risque de contamination et a insisté sur l'importance de ces Directives pour les capitaines.

Après examen du rapport du Groupe de rédaction sur les propositions d'amendements à l'Annexe V de MARPOL, le Comité a pris les mesures suivantes :

- approbation du projet d'amendements au modèle de présentation du tableau du registre des ordures en vertu de l'Annexe V de MARPOL : utilisation d'un système d'enregistrement électronique pour l'enregistrement des mentions portées dans le registre des ordures, en vue de son adoption au MEPC 66 ;
- adoption, par la résolution MEPC.239 (65), du projet d'amendements aux Directives de 2012 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL concernant les déchets électroniques ;
- approbation du projet de circulaire MEPC sur les installations portuaires capables de recevoir des cargaisons déclarées nocives pour le milieu marin en vertu de l'Annexe V de MARPOL, et demande au Secrétariat de le diffuser sous la cote MEPC.1/Circ.810 ;
- constitution du Groupe de travail par correspondance sur l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL, sous la coordination de l'Australie, afin de soumettre un rapport au MEPC 66 ;
- refus d'approbation de la proposition d'amendements aux Directives de 2012 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL visant à considérer les eaux de lavage de la chaudière/de l'économiseur comme d'autres rejets analogues essentiels à l'exploitation d'un navire et du projet de circulaire MEPC décrivant les meilleures pratiques concernant la gestion des eaux de lavage de la chaudière/de l'économiseur.

### VII. INADÉQUATION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION

Rappelant que la politique de «tolérance zéro des rejets illicites par les navires» ne pouvait être appliquée efficacement que lorsque des installations de réception adéquates seraient en place dans les ports, le Comité a prié instamment toutes les Parties à la Convention MARPOL, en particulier les États du port, de s'acquitter de leurs obligations conventionnelles en mettant en place des installations capables de recevoir les déchets produits au cours de l'exploitation normale des navires.

### VIII. RAPPORTS DES SOUS-COMITÉS

#### Travaux du Sous-comité « Bulk Liquids and Gases » (BLG 17)

Le Comité a adopté, par la Résolution MEPC.240 (65), les amendements de 2013 aux « Directives et spécifications révisées pour les dispositifs de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers.

Le Comité a approuvé le projet d'orientations pour évaluer les Directives de 2011 pour le contrôle et gestion de l'encrassement biologique («ships' biofouling») des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes, sous couvert de la circulaire MEPC.1/Circ.811.

#### Travaux du Sous-comité « Flag State Implementation » (FSI 21)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du FSI 21, et en particulier approuvé :

- le projet de texte concernant la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord. (un certificat peut être considéré authentique si une signature « autorisée » y est apposée de manière électronique) ;
- le groupement des 5 circulaires MEPC ayant trait aux installations de réception portuaires, à soumettre au MEPC 66.

#### Travaux du Sous-comité « Ship Design and Equipment » (DE 57)

Le Comité a approuvé la circulaire concernant l'interprétation uniforme de la

règle 12.2 de l'Annexe I de MARPOL (MEPC.1/Circ.753), comme mesure de recommandation intérimaire, en attendant la modification de la règle.

Le Comité a souscrit au point de vue de la majorité pour indiquer qu'il était prématuré de réglementer l'utilisation des fuels lourds à bord des navires exploités dans les eaux arctiques.

Le Comité a approuvé la prescription à ajouter à l'Annexe V de MARPOL d'interdire le rejet de toutes les ordures à la mer. Travaux du Sous-comité «on Stability and Load lines and on Fishing Vessels Safety» (SLF 55) Le Comité a approuvé, en vue d'adoption au MEPC 66 :

- le projet d'amendement à l'Annexe I de MARPOL ;
- sous réserve d'une décision concordante du MSC 92, les projets d'amendements au Code BCH (Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) et au Code IBC.

Tous ces amendements rendent *obligatoire l'emport de calculateurs de stabilité à bord des navires citernes.*

#### IX. RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Le MSC 89 et le MEPC 62 ont confié au Sous-comité STW le rôle de coordinateur des travaux sur la question de l'élément humain. Aucun document n'ayant été soumis au Comité, celui-ci a décidé de conserver ce point à l'ordre du jour.

La délégation des Bahamas a rappelé que le STW 44 avait proposé d'inscrire à son agenda de la prochaine biennale trois résultats qui relèveraient du MEPC et du MSC.

L'ITF a fait une déclaration au sujet de la nécessité pour le Comité de conserver un contrôle direct sur les travaux du Groupe de travail sur l'élément humain et de la nécessité d'entamer l'examen de l'effet qu'ont sur les gens de mer les règles relatives à la protection du milieu marin qui venaient d'être adoptées.

#### X. BRUITS PRODUITS PAR LES NAVIRES DE COMMERCE ET LEURS INFLUENCES NÉFASSES SUR LA FAUNE MARINE

Le Comité a noté que le Sous-comité DE avait diffusé lors de sa 57<sup>ème</sup> session un rapport à ce sujet. Compte tenu du court intervalle séparant le MEPC 65 et les DE 57, les résultats des travaux du DE 57 seront à l'ordre du jour du MEPC 66.

M. Arsenio Dominguez (Panama) et le Dr Naomi Parker (Nouvelle Zélande) ont été élus à l'unanimité respectivement président et vice-présidente pour 2014.

Le Comité MEPC 66 aura lieu du 31 mars au 4 avril 2014, les Comités 67 et 68 respectivement en octobre 2014 et mai 2015.

*René TYL,  
membre de l'AFCAN*

## OMI : 100<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE (LEG 100)

*La 100<sup>ème</sup> session du Comité LEG de l'OMI s'est tenue à Londres du 15 au 19 avril 2013. L'ordre du jour comprenait divers points d'un caractère essentiellement juridique, cependant nous ne rendons compte ici que de la partie qui intéresse directement l'AFCAN, à savoir un projet de Directives destinées à aider les capitaines dans le cas d'infraction pénale grave commise à bord. Les délégués de la Représentation Permanente de la France à l'OMI ont tenu à remercier l'AFCAN de sa présence, montrant leur intérêt pour toutes les remarques, suggestions et commentaires que celle-ci était amenée à formuler.*

La délégation française était composée de :

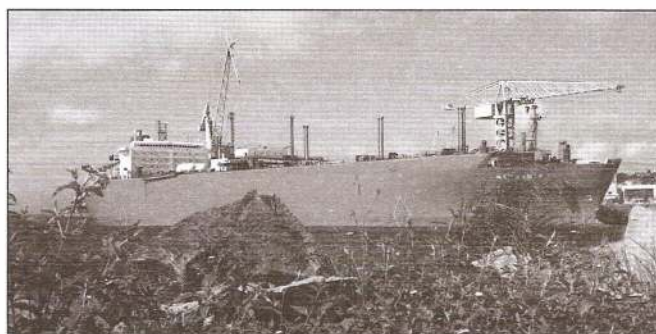
- S.E. Mme Odile Roussel, représentante permanente de la France auprès de l'OMI, et de Mr Charles Henri de Barsac, représentant permanent adjoint,
- M. Thomas Biju-Duval, diplomate, spécialiste du droit de la mer au ministère des Affaires étrangères,
- M. Fabien Joret, juriste à la mission de la flotte de commerce,
- René Tyl, captain, conseiller, membre de l'AFCAN.

### SÉANCE PLÉNIÈRE D'OUVERTURE

#### PRÉAMBULE

La séance du 15 avril a été consacrée en majeure partie à l'examen du point 7 de l'ordre du jour, document présentant un projet de Directives relatif «*au rassemblement et la sauvegarde des éléments de preuve après l'allégation qu'une infraction pénale grave aurait été commise à bord du navire, ou après la notification qu'une personne est portée manquante à bord d'une part et au soutien moral et médical des victimes d'autre part*».

Au préalable le président du Comité a rappelé que l'Assemblée, lors de sa 27<sup>ème</sup> session avait adopté la résolution A.1058 (27) concernant ce sujet. L'Assemblée avait noté que de telles orientations, bien que facultatives, aideraient les armateurs et les capitaines de navire à coopérer avec les autorités compétentes chargées de mener les enquêtes, contribueraient à renforcer l'efficacité des enquêtes pénales en cas d'infraction pénale grave ou de personne portée disparue à bord, et accéléreraient la coopération et la coordination entre les autorités chargées de mener les enquêtes, conformément au droit international. Par cette résolution, elle invitait les États Membres à soumettre au Comité juridique des propositions pour que ce dernier puisse examiner les questions soulevées dans la résolution.



Lors du précédent Comité juridique (LEG 99), la délégation du Royaume-Uni avait présenté un projet de Directives fondé sur celles du MSC en vue de faciliter la conduite d'enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, et avait invité le Comité à ajouter un résultat sur les orientations à suivre après l'allégation qu'une infraction pénale aurait été commise en mer. A la demande du Comité, le Royaume-Uni a mené, pendant l'intersession, des travaux avec les délégations intéressées, basés sur les Directives existantes du MSC et adaptés pour viser les questions particulières concernant d'autres infractions pénales présumées en mer et contenant des éléments d'orientations sur les mesures à prendre au cas où une personne serait portée manquante à bord et sur le soutien moral et médical des victimes.

#### EXAMEN DU POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR

Le document présenté au Comité était soumis par le Royaume-Uni, l'Association internationale de croisière (CLIA), la Fédération internationale des capitaines de navires (IFSMA), qui d'ailleurs à aucun moment,

n'a demandé l'avis des associations nationales de capitaines la composant, et l'Association internationale de la police des ports et des aéroports.

Ce texte se composait des paragraphes suivants :

- Coopération entre États ;
- Rôle du capitaine ;
- Personnes disparues ;
- Allégations de crime ;
- Communications ;
- Soins moral et médical des victimes.

Les auteurs du document laissaient en outre ouvertes plusieurs questions de fond relatives à la compétence de l'État côtier :

- l'interdiction pour les personnes déjà condamnées pour crime grave de monter à bord,
- la possibilité pour le capitaine de confisquer des objets ou de mener des interrogatoires sans d'abord contacter des agences d'enquête,
- la possibilité de définir précisément la liste des crimes visés,
- l'inclusion dans le texte de la disposition sur l'absence de responsabilité du capitaine.

D'une façon générale, le document a reçu un accueil de principe favorable de la part de centaines de nations et diverses ONG présentes. Dès l'abord, le Comité a retenu que les Directives devraient être aussi brèves et précises que possible, car elles seraient utilisées par des personnes qui ne connaîtraient pas bien ces questions et qu'elles devraient indiquer dès le début que le capitaine devrait demander rapidement un avis aux services de police. La CLIA, appuyée par l'IFSMA, a fait observer qu'il était important que les Directives traitent de la période qui s'écoule entre le moment où une infraction pénale est commise et celui où l'enquêteur monte à bord.

Le Comité a ensuite examiné les questions de fond soulevées par le Royaume-Uni, la CLIA et l'IFSMA (cf. supra), au sujet desquelles les points de vue suivants ont été exprimés :

#### **1. La reconnaissance de la compétence des États côtiers**

Pour beaucoup d'États dont la France, la question de la compétence étant complexe, il serait important d'aligner les dispositions des Directives sur celles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Pour d'autres, il faudrait en priorité encourager la coopération entre les États intéressés qui peuvent avoir des compétences concurrentes.

#### **2. L'interdiction de monter à bord pour les personnes déjà condamnées pour agression sexuelle**

Pour l'AFCAN, comment empêcher ces personnes d'embarquer, et qui serait responsable si une telle personne se retrouvait quand même à bord ? Il y aurait lieu soit de clarifier cette question, soit de la supprimer, tant la réponse paraît évidente. Tenant compte de l'avis de l'AFCAN, la France a signifié que ce propos ne devait pas être maintenu dans le document.

Pour les États Membres, il serait impossible de mettre en œuvre une telle interdiction, pouvant constituer une atteinte aux droits de l'homme, et il faudrait laisser la compagnie en décider.

#### **3. Le droit du capitaine de confisquer des éléments de preuve ou de mener des entretiens sans avoir prévenu les autorités de police**

Concernant la confiscation des éléments de preuve, l'AFCAN avance la nécessité de régler cette question, chaque État (pavillon, côtier, victime) pouvant avoir un point de vue différent. Quant à la question de ne pas avoir commencé par prévenir les autorités adéquates, pour l'AFCAN le capitaine ne peut pas être mis en faute. La France s'est exprimée sur ces points en déclarant que le capitaine devrait avoir un pouvoir très important.

De l'avis des États Membres, le capitaine devrait avoir le pouvoir de prendre toutes les mesures légitimes, en agissant en concertation avec les services de police. Pour d'autres, il lui faudrait peut-être prendre contact avec les États du pavillon. A ce sujet, l'AFCAN a remarqué qu'il n'était pas fait mention du CSO dans ce texte, et avait suggéré à la délégation française que l'appel pourrait être fait par le capitaine vers le CSO ; celui-ci aurait alors la charge de prévenir les autorités compétentes (État du pavillon, État côtier, et État de la victime).

#### **4. L'opportunité de définir une liste des infractions pénales**

Pour la majorité des États Membres, il n'est pas nécessaire d'inclure une liste des infractions pénales dans les Directives, ni d'y définir l'infraction pénale.

#### **5. L'inclusion dans le texte de la disposition sur l'absence de responsabilité du capitaine**

La question était de savoir si le capitaine et l'équipage étaient responsables des éventuelles insuffisances de la sauvegarde des éléments de preuve. Dans l'ensemble les États Membres sont convenus que le capitaine et l'équipage ne devraient pas être responsables car ils ne sont pas formés à la conduite des enquêtes. Néanmoins certains, dont la France, ont fait remarquer que des limites devraient être instaurées, en particulier dans le cas de destruction volontaire des éléments de preuve.

Compte tenu de l'importance du sujet et des nombreuses questions soulevées par les États Membres, le Comité a décidé de constituer un Groupe de travail, le seul de la session LEG, auquel il a confié le mandat d'élaborer plus avant le projet de Directives en question.

Le Groupe de travail s'est réuni du 15 au 17 avril sous la présidence de Mme Katy Ware (Royaume-Uni). Il était composé des représentants de 34 États Membres et des représentants de 5 ONG (ICS-IFSMA-CLIA-ITF-Nautical Institute). La délégation française était représentée par Fabien Joret et René Tyl. L'IFSMA était représentée par Mr Charles Boyle, « barrister », directeur du service juridique de Nautilus UK<sup>(1)</sup>. A noter que le représentant du Nautical Institute était le capitaine François Laffoucrière, pilote du Havre, docteur en droit.

Les débats ont été longs et fructueux, portant tant sur le fond que sur la forme. La France dont les critiques et suggestions ont été appréciées par la présidente du Groupe, a eu tout loisir de s'exprimer sur le projet de Directives.

### **RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL**

Parmi les principales décisions du Groupe, on notera :

- la modification du titre du projet de Directives : «sauvegarde et recueil des éléments de preuve» au lieu de «rassemblement et sauvegarde des éléments de preuve», compte tenu du fait que le capitaine, les officiers et l'équipage d'un navire ne sont ni des officiers chargés de faire respecter le droit pénal, ni des professionnels des enquêtes sur les lieux du crime ;
- la suppression du terme « victime » dans le paragraphe concernant le soutien moral et médical des victimes, les personnes affectées par une infraction pénale grave pouvant préférer ne pas être désignées comme victimes, et celles concernées par une telle infraction et ayant besoin de soutien moral et médical étant aussi témoins de cette infraction.

Le Groupe a passé en revue le projet de résolution, constatant qu'il faisait référence au texte de la résolution A.1058(27), et tenu compte des points de vue exprimés en plénière concernant l'interdiction d'embarquer en tant que membre de l'équipage ou passager aux personnes ayant fait l'objet de condamnation pour agression sexuelle.

Le Groupe a entrepris une analyse détaillée du projet de texte des Directives, faisant remarquer en particulier que les Directives ne devraient pas être interprétées comme établissant une quelconque responsabilité, pénale ou autre, du capitaine, des officiers, ou de l'équipage lors de la préservation et/ou de la manipulation des éléments de preuve ou des indices connexes. Il a aussi décidé de ne pas inclure de liste des infractions dans le projet de Directives, insérant à la place un texte général sous la rubrique « infractions pénales graves qu'il faut notifier ».

Concernant les appendices, le Groupe a estimé que le texte de la circulaire MSC.1/Circ.1404 élaboré pour faciliter la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires pouvait être utilisé par les capitaines en même temps que les avis donnés par les autorités compétentes.

En conséquence, le Groupe a demandé au Comité d'approuver le nouveau titre du projet de Directives, le projet de Directives et le projet de résolution connexe aux Directives.

## SÉANCE PLÉNIÈRE DE CLÔTURE

Le rapport du Groupe de travail, présenté par Mme Katy Ware, a été examiné en séance plénière le 18 avril. La majorité des États membres, dont la France, les Îles Cook, les Îles Marshall, la Nouvelle Zélande, la Suède, la Grèce, le Panama, les Bahamas, le Venezuela, l'Australie, la Turquie, le Danemark, ont félicité la présidente pour son excellent travail, et ont déclaré que le texte devrait être adopté dans son intégralité et transmis à l'Assemblée sous forme d'une Résolution.

La France, par l'intervention de Mme Roussel, a proposé dans le paragraphe consacré au « rôle du capitaine », que ce soit l'État du pavillon, plutôt que le capitaine, qui notifie l'allégation aux États intéressés, et souhaité que son observation soit prise en compte. Le Panama a demandé que dans le paragraphe concernant la coopération entre États et parties intéressées, il soit fait référence à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).

Le Comité a pour autant jugé que le texte constituait un compromis délicat qu'il ne fallait pas modifier. Il a approuvé le rapport du Groupe de travail dans son ensemble, et décidé que le projet de Directives serait renvoyé à l'Assemblée pour adoption à sa 28ème session.

### PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

Le projet de résolution de l'Assemblée approuvé par le Comité stipule entre autre que :

«L'Assemblée prie instamment les Gouvernements Membres de prendre connaissance des Directives jointes en annexe, et de recommander aux propriétaires de navires, aux exploitants de navires et aux capitaines de navires :

- d'aider à rassembler et à sauvegarder les éléments de preuve après l'allégation qu'une infraction pénale aurait été commise à bord d'un navire ou après la notification qu'une personne manque à bord, en notant que la compétence en matière pénale devrait être exercée conformément au droit international, et
- d'apporter un soutien moral et médical aux victimes».

### PROJET DE DIRECTIVES

relatives à la sauvegarde et au recueil des éléments de preuve après l'allégation qu'une infraction pénale grave aurait été commise à bord d'un navire ou après la notification qu'une personne manque à bord et au soutien moral et médical des personnes concernées.

En introduction, il est rappelé en particulier que :

- les Directives ont pour principal objet d'aider les capitaines entre le moment où il est notifié ou découvert qu'une infraction pénale grave a pu être commise et celui où les services de police ou autres enquêteurs spécialisés dans les enquêtes interviennent sur les lieux mêmes d'un délit.
- le capitaine n'est pas un enquêteur spécialisé dans les enquêtes sur place et n'agit pas en qualité d'agent chargé de veiller au respect du droit pénal lorsqu'il applique les présentes Directives.
- enquêter sur des infractions pénales graves commises en mer pose des problèmes particuliers en raison des différentes entités susceptibles d'intervenir, notamment les États du pavillon, mais aussi les États côtiers, les États du port et les États dont les personnes se trouvant à bord sont ressortissantes.

Le projet de Directives comporte plusieurs paragraphes dont l'essentiel est résumé infra :

- **infractions pénales graves** : décès ou disparition suspecte, délit entraînant des lésions corporelles graves, agression sexuelle, comportement mettant en danger la sécurité du navire ou bien la perte d'une somme d'argent élevée ou de biens de valeur.
- **coopération et la coordination entre États et parties intéressées** : celles-ci devraient être assurées d'une manière conforme au droit international.
- **personnes portées disparues** : si la personne portée disparue n'est pas retrouvée, il faudrait suivre les procédures pertinentes d'urgence à bord du navire et en informer l'organisme de recherche et de sauvetage compétent (manuel IAMSAR). Au cas où la personne a disparu en raison

d'un délit pénal, il faudrait suivre les indications des autres sections des Directives.

- **soutien moral et médical** : toutes les personnes victimes d'une infraction pénale grave présumée méritent que l'on prenne leurs allégations au sérieux et devraient bénéficier d'un soutien moral et médical selon les circonstances. Dans le cas d'agressions sexuelles et d'agressions physiques graves : respect de la décision des personnes concernées de faire part de leurs allégations, soutien de ces personnes, protection contre toute nouvelle agression. Dans le cas de tentative ou de menace de suicide, le capitaine devrait tenter de protéger la personne concernée et la traiter avec sollicitude et respect. Il devrait demander avis soit auprès du personnel médical s'il est présent à bord, soit au travers d'une consultation médicale par radio ou auprès de tout autre personnel médical disponible par le biais de l'État du pavillon ou d'autres autorités. Si la personne concernée doit être débarquée, le capitaine devrait coordonner une telle mesure avec l'État du pavillon, l'État côtier et/ou l'État du port selon ce qu'il convient.

En conclusion, il nous a paru opportun de citer in extenso le paragraphe concernant **le rôle du capitaine** :

- «Le rôle primordial du capitaine, qui consiste à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage, devrait primer sur d'éventuelles préoccupations relatives à la sauvegarde ou au recueil des éléments de preuve.
- En cas d'allégation d'une infraction pénale grave qui aurait été commise à bord d'un navire, le capitaine devrait, dès que possible, faire part de l'allégation à l'État du pavillon. Il devrait signaler aussi l'allégation aux États intéressés et aux parties en cause, y compris les services de police.
- Il est admis que le capitaine n'est pas un professionnel des enquêtes sur les lieux du crime et que l'équipage et les moyens de sauvegarder et de recueillir les éléments de preuve pourraient être limités selon le type de navire.
- Le capitaine devrait s'assurer qu'il est dûment pris soin des personnes concernées et prendre des mesures pour sauvegarder les éléments de preuve en suivant l'avis des personnes compétentes, y compris les services de police.
- Le capitaine devrait s'efforcer d'isoler les lieux de l'infraction pénale en question dès que possible, avec comme principal objectif que des enquêteurs professionnels puissent faire leur travail. La meilleure solution pour sauvegarder les éléments de preuve consiste à sceller les lieux et à interdire à quiconque d'y pénétrer. Ainsi, si un incident a lieu dans une cabine, la meilleure solution consisterait à en verrouiller la porte, à placer la clé dans un lieu sûr et à afficher des avis indiquant que l'accès à cette cabine est interdit.
- Si un incident se produit en un lieu qui ne peut être scellé, le capitaine devrait s'efforcer de recueillir les éléments de preuve en suivant les instructions qui peuvent être données par l'administration de l'État du pavillon, ou à défaut par les instructions données par les services de police. Tout en reconnaissant que le recueil des éléments de preuve ne sera probablement effectué que dans des circonstances restreintes et exceptionnelles, le capitaine pourrait appliquer en pareil cas les techniques et procédures décrites en appendice.
- A la suite d'une allégation relative à une infraction pénale grave, et en vertu de l'autorité qu'il exerce à bord du navire, le capitaine devrait établir une liste des personnes pouvant fournir des informations et les inviter à consigner leurs souvenirs des faits dans le formulaire joint en appendice. Toute personne peut refuser de décrire son souvenir des faits. Dans la mesure du possible, le capitaine devrait tenter d'obtenir des renseignements précis sur les personnes susceptibles d'avoir des informations sur un délit allégué ou sur une personne portée disparue, de manière que des officiers de police ou autres enquêteurs professionnels puissent se mettre en rapport avec elles.»

René TYL  
Membre de l'AFCAN

(1) : British trade union representing shipmasters, officers and cadets serving on merchant ships.

# ÉVOLUTION DES MÉTHODES POUR AMÉLIORER LES EXIGENCES du Code ISM

## PAGE du Code ISM N°30

Alors que le Code ISM est devenu adulte (20 ans déjà voir la page du Code ISM N°29), la communauté maritime internationale continue à améliorer la gestion de la santé et de la sécurité à bord des navires.

Pour un texte international, une amélioration se prépare normalement en modifiant un Code complètement intégré à une Convention donc, pas facile du tout à amender. Qu'à cela ne tienne, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC) intelligemment associé au Comité de la protection de l'environnement maritime (MEPC), nous a, ces dernières années, concocté quelques circulaires que les administrations du pavillon ont ensuite rendues obligatoires et hop ... veuillez à présent tous considérer cela comme obligatoire ! C'est effectivement une méthode nouvelle et beaucoup plus rapide que de tenter le marathon d'une modification de quelques mots dans la SOLAS.

D'autre part, du côté de l'OIT, la fameuse MLC 2006 va enfin entrer en vigueur le 21 Août 2013.

### CIRCULAIRES EN QUESTION.

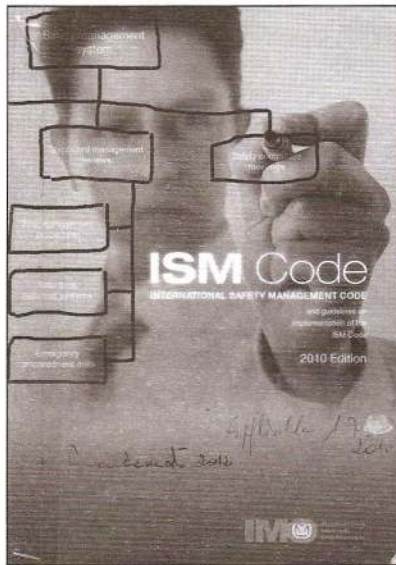
Nous avons déjà parlé de ces circulaires qui ont suivi les Comités de la sécurité maritime depuis les années 2005 jusqu'à 2010 (pages du Code N°19 à 28). Ce fut en effet une époque très productive pour la gestion de la sécurité.

La méthode qui consiste, sans changer une « virgule » dans le Code ISM, à élaborer une circulaire bien conçue et détaillée pour améliorer les exigences du Code ou même d'en créer de nouvelles, semble faire ses preuves grâce à la clairvoyance des membres de l'OMI. Même si ceux-ci laissent de plus en plus « la classe » (entendez les sociétés de classifications reconnues) effectuer le travail, ce sont eux qui sont à l'origine de l'initiative.

Les marins ne sont pas contre et les jeunes capitaines qui sont entrés dans la profession avec le Code ISM apprécient, en ne comprenant toujours pas pourquoi on en est à ces simagrées alors qu'il suffirait de changer la maigreur du Code ISM en un contenu aussi développé que celui du Code ISPS. Mais ils doivent savoir qu'à l'OMI comme ailleurs, on a horreur de reconnaître ses erreurs.

Si donc vous appliquez comme il se doit les circulaires MSC-MEPC.7/Circ 5, 6 et 7 qui accompagnent la dernière publication du Code ISM (Edition 2010), vous suivez les fortes recommandations de votre « pavillon » sur :

- La désignation d'une personne responsable pour le suivi des non conformités (NC)
- La formation obligatoire de la personne désignée, et
- Vous avez introduit l'analyse des « near-misses » dans votre système (traduction : presque accident ou accident évité de peu). Certaines compagnies ont même été jusqu'à exiger un minimum de near-misses par mois.



**NB** : L'exigence d'un minimum d'analyses de near-misses est un non-sens aussi bête que la hantise de la présence d'une seule non-conformité dans le palmarès des vettings ! En effet, s'il n'y a pas de near-misses analysés c'est peut-être qu'il n'y en a pas eu du tout comme les accidents\*. C'est aussi souvent un problème de formation, on n'a toujours pas compris l'intérêt de l'analyse de l'accident qui n'a pas eu lieu. De là à en exiger un minimum, c'est ridicule. Comme éviter à tout prix une non-conformité ? En effet pour moi, trouver des non-conformités en interne prouve que la compagnie fait sérieusement ses audits. On arrive donc à la situation suivante : dans certaines compagnies «bidon» exploitant des navires «poubelles», les audits internes, quand il y en a, sont toujours vierges de non-conformités. Par contre les audits externes eux en sont remplis.

Pour la formation de la Personne désignée (MSC-MEPC.7/Circ.6) on a laissé une petite porte ouverte lorsque la Personne désignée a déjà une certaine expérience. Rassurez-vous, nos cadres de terre vont s'y engouffrer car pas beaucoup d'entre eux, parfois formés uniquement sur le tas et sans aucune expérience maritime, s'abaisseraient à reconnaître qu'ils ont besoin de formation.

**NB** : Pour ne pas braquer les cadres et patrons, au lieu de proposer une «formation» je leur propose un «coaching»... c'est quasiment la même chose, mais ça passe mieux.

Pour ce qui est des Directives sur l'application du Code ISM (MSC-MEPC.7/Cir 5), même à reculons, nos terriens administratifs vont y venir tôt ou tard surtout si on ne coupe pas trop les crédits aux administrations du pavillon et qu'on ne confie pas finalement l'ensemble du package à ces « demi-dieux que sont les classes ».

**NB** : Demi-dieu : expression récente d'un capitaine dans la meilleure revue maritime actuelle (Safety At Sea).

Enfin, vous savez aussi qu'en 2006 nous avons préparé la circulaire MSC-MEPC.2/Cir.3 sur des normes de santé et d'hygiène au travail à bord d'un navire (SOHSP ou Shipboard Occupational Health and Safety Programme). Il est à noter que l'OIT avait édité peu de temps auparavant, des « Directives sur la sécurité et la santé dans les ports ». Il ne peut s'agir de coïncidence, c'est bien une volonté onusienne de mettre enfin des normes de sécurité et de santé dans l'industrie maritime y compris dans les opérations portuaires.

**NB** : Le Code ISPS avait été une grande initiative pour rapprocher ces deux parties de notre industrie qui traditionnellement ne s'aimaient pas beaucoup. Aujourd'hui, tous les marins et tous les dockers du monde soutiennent cette initiative et nous souhaitons qu'elles s'appliquent aussi rapidement au monde de la pêche qui, tout le monde le sait, bat tous les records de dangerosité : un accident maritime sur deux est à la pêche.

### SOHSP : DE QUOI S'AGIT-IL ?

En quelques mots, il s'agit de gérer au sein du Code ISM les éléments suivants :

1. Implication de la direction et leadership
2. Participation des employés
3. Identification des dangers, évaluation et tentative de maîtrise des risques
4. Formation initiale et continue
5. Enregistrement des activités et descriptions de postes (Job analysis)
6. Gestion de la sous-traitance
7. Enquêtes internes dans un but de retour d'expérience
8. Audits internes de la gestion de la sécurité et de la santé du personnel et amélioration continue.



**DIRECTIVES SUR LES ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX D'UN PROGRAMME  
D'HYGIÈNE ET DE SÉCURITÉ DU TRAVAIL À BORD DES NAVIRES**

1 Le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-unième session (10-19 mai 2006), et le Comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-troisième session (18-22 juillet 2005), reconnaissant la nécessité de fournir des orientations au personnel ou aux consultants qui mettent en œuvre des programmes d'hygiène et de sécurité à bord des navires, les améliorent ou en vérifient l'efficacité, ont approuvé des Directives sur les éléments fondamentaux d'un programme d'hygiène et de sécurité du travail à bord des navires, dont le texte figure en annexe à la présente circulaire.

2 Les Gouvernements Membres sont invités à porter les Directives ci-jointes à l'attention de toutes les parties intéressées pour qu'elles les utilisent lorsqu'elles mettent en œuvre des programmes d'hygiène et de sécurité du travail à bord des navires, les améliorent ou en vérifieront l'efficacité.

3 Reconnaisant qu'il est nécessaire que les propriétaires de navires et les armateurs-gérants aient des orientations pour appliquer le Code ISM, les Comités sont convenus que les présentes Directives fourniraient des renseignements pertinents au sujet de l'hygiène et de la sécurité du travail à bord des navires.

\*\*\*

Pourquoi donc un tel programme? Le Code ISM et les Directives associées ne sont-ils pas suffisants? Nous allons donc ici tenter de voir comment le Code ISM lui-même prend en compte la santé du personnel et la sécurité des conditions de travail.

### Les objectifs d'un SMS.

En fait la sécurité des conditions de travail est présentée comme un objectif du Code ISM.

#### **ISM 1.2.2.1 : Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger.**

C'est une subtilité qui échappe souvent à nos capitaines. En effet un objectif est par définition un but à atteindre. Il suffira peut-être d'énoncer pompeusement cet objectif et parfois s'en contenter. C'est ce que j'ai vu si souvent au début – et pas uniquement sous pavillon exotique. Quelques phrases sibyllines promettaient quand même parfois une prise en compte d'une certaine analyse des conditions de travail mais d'une manière générale et renvoyait vers les compagnies quand elles avaient mis en place un Comité hygiène et sécurité. Interrogées par des adeptes du Code ISM, les administrations des pavillons répondaient que le Code n'exigeait qu'un objectif et que l'absence d'analyse des conditions de travail ne pouvait pas ainsi être considérée comme une non-conformité majeure mettant en péril la certification et donc le permis de travailler. Fantastique, non? Cela vous fait comprendre peut-être pourquoi les marins ont eu tant de mal à y entrer dans ce Code. Ils soupçonnaient qu'on se fichait d'eux : la prévention des risques : un objectif seulement!

En plus, et ce scandale a été déjà évoqué dans mes précédentes pages du Code, un règlement Européen datant de juin 89 (89/391/CEE) était dans notre monde maritime « franchouillard » complètement ignoré allant jusqu'à considérer qu'il ne s'appliquait pas au travail maritime puisque nous avions le Code ISM, pardi!

Aussi incroyable que cela puisse paraître, personne n'avait osé alors aller contre cette interprétation et ce n'étaient pas nos pauvres inspecteurs du pavillon ou du Port state control qui allaient mettre en doute un SMS approuvé et certifié conforme Place de Fontenoy.

Heureusement et vous connaissez l'histoire, un haut fonctionnaire a bousculé tout cela en 2006 soit 17 ans après la Directive et même s'il est passé ailleurs rapidement, je pense que son « coup de trique » lui aura été bénéfique finalement étant donné la position qu'il a aujourd'hui.

Nous avons donc remis les pendules à l'heure par le DUP (document unique de prévention) et aujourd'hui l'analyse des situations /conditions de travail sont complètes dans tous les SMS de France et de Navarre. L'objectif d'offrir des conditions de travail sans danger est donc couvert étant donné que les mesures préconisées par l'étude des conditions sont en principe appliquées. De là avoir éradiqué toute source de danger, cela est une autre histoire: connaissez-vous un job vraiment sans danger aucun?

La rédaction du texte du Code ISM n'est donc pas heureuse, mais pour le changer, il faudra encore beaucoup de cran et de persévérance « à la Jorgen RASMUSSEN » (ancien président du groupe de travail sur le facteur humain/lauréat du trophée IMO en 2008 et toujours actif sur le sujet).

Avec le SOHSP, les Directives sont à présent plus claires dans un paragraphe qui lie également l'identification et l'évaluation des risques, ce qui est logique. On rejoint donc là le deuxième objectif exigé dans le Code ISM : (ISM 1.2.2.2) *Évaluer tous les risques identifiés pour ses navires, son personnel, l'environnement et établir des mesures de sécurité appropriées.*

A bien regarder on aurait pu depuis longtemps lier les deux objectifs dans une seule phrase du type : *Identifier et évaluer les risques des opérations du navire afin d'établir un environnement de travail aussi sécurisé que possible.* C'est une proposition.

### Le lien avec la MLC 2006.

De par sa règle 4.3, la Convention maritime du travail élaborée en 2006 et applicable cette année, exige un programme de santé et sécurité au travail comprenant la prise en compte des instruments internationaux applicables relatifs à la prévention des accidents à bord des navires en mer ou au port. Les mesures exigées par cette Convention s'intègrent aussi dans un SMS en appliquant le recueil des Directives pratiques du BIT (petit document remarquable bien souvent oublié dans la bibliothèque du bord) et tout le cortège de l'analyse des accidents et de la formation initiale et continue. Pavillon RIF ou non, il va bien falloir que notre administration précise pas mal de choses. On attend.

### En conclusion.

Il est significatif aujourd'hui que les meilleurs SMS commencent par une évaluation des risques de leur métier à tous les niveaux et une décision sur les mesures de réduction de ces risques pour offrir aux marins des conditions de travail telles que le nombre d'accidents continue à diminuer.

De toute façon, aujourd'hui vous n'avez pas le choix et la plupart des pavillons ont déjà communiqué sur ce sujet (MI - Marshall Islands - Marine Guideline 2-11-3 et aussi BMA - Bahamas - bulletin N°145 qui préfère rappeler les « Codes of practice du BIT » ou de la MCA britannique).

Les autres éléments du programme SOHSP sont tout aussi intéressants ainsi que leur intégration dans un SMS et devraient faire l'objet de quelques futures pages intéressantes dans la présente publication.

Le Code ISM qui a pris depuis longtemps la gestion du facteur humain a enfin acquis ses lettres de noblesse. Le dire après trente pages prouve qu'il ne faut jamais abandonner, les persévérants gagneront toujours.

La route de la sécurité maritime est longue et même si M. SEKI-MIZU, le SG de l'OMI, en a fait son principal objectif, les accidents comme celui du COSTA CONCORDIA ou les récentes chutes d'embarcations nous rappellent que le Code n'est pas encore suivi tout à fait comme il faut, mais ceci est une autre histoire.

Cdt B. APPERRY - juin 2013

\* Les statistiques le prouvent, le facteur humain est responsable de 80% des accidents maritimes. Il résulte donc que les near-misses sont également à 80% d'origine « défaillance humaine » et c'est ce que vous allez trouver théoriquement dans votre analyse périodique. MAIS à chaque near-miss avez-vous pensé à analyser que c'est peut-être le « facteur humain » (un réflexe, une réaction intuitive) qui a évité que ce soit un « vrai » accident? ... et, si vous avez heureusement mis en place une culture de « non blâme » dans votre compagnie, peut-être avez-vous pensé à mettre en place aussi un « award » pour la « meilleure intervention » à l'origine d'un near-miss?



# OMI : Sous-comité STW 44 (STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING)

*Jean-François Fauduet, membre associé de l'AFCAN, a participé en tant que conseiller technique à la 44<sup>ème</sup> session du Sous-comité STW, et nous en fait le compte-rendu.*

Le Sous-comité STW a tenu sa 44<sup>ème</sup> session du 28 avril au 3 mai 2013, au siège de l'OMI, à Londres sous la présidence de Monsieur Bradley Groves (Australie). Le Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Sekemizu, a ouvert la session en rappelant les deux objectifs qu'il s'est fixé pour 2013, à savoir, une diminution significative de la piraterie et amener le nombre annuel d'accidents maritimes (de l'ordre moyen de 1000) en deçà de 500. Il a par ailleurs indiqué que le rapport de l'accident du « Costa Concordia » serait disponible fin mai pour action lors du MSC 92.

La délégation française était composée de Madame Odile Roussel, Ambassadrice auprès de l'OMI, Monsieur Ch. H. de Barsac, représentant permanent adjoint, Madame Olga Lefevre-Pestel (\*) et moi-même, représentant l'AFCAN. La minceur (\*\*) de la délégation française ne doit pas cacher le fait que de nombreuses délégations et des délégations nombreuses assistaient à ce Sous-comité.

L'ordre du jour du Sous-comité n'était que modérément chargé. De plus, les débats ont été rondement menés en plénière en raison, d'une part, de l'autorité et du savoir faire du nouveau président et, d'autre part, de la sagesse de nombreuses délégations (Argentine, Canada, France, UK, USA, notamment), qui ont évité de long discours et ont le plus souvent « appuyé » (ou repoussé) les interventions détaillées de quelques unes d'entre elles. Il n'y a eu de réunion plénière ni le jeudi (ce qui était prévu par mesure d'économie) ni le mercredi et la session s'est terminée à 12H30 le vendredi.

En sus de sujets traditionnels, tels que les brevets frauduleux et l'E-navigation, le Sous-comité avait la charge de valider un nombre important de projets de «cours-types», d'établir quelques modules de formation et, sous la rubrique «Élément humain», de compléter les amendements au Code ISM qui n'avaient pu être achevés l'an passé.

Les projets de cours-types ont suscité pas mal de discussion et de critiques en plénière. La principale critique, d'ailleurs assez générale, était que les rédacteurs de ces cours ne suivent pas d'assez près les dispositions pertinentes de la Convention et du Code STW. Deux Groupes de Rédaction (auxquels la France n'a pas participé) ont été constitués pour améliorer et valider éventuellement les projets de cours-types.

Le premier groupe a modifié et le Sous-comité a validé les cours suivant :

- Aptitude à l'exercice de l'autorité et au travail en équipe,
- Officier électrotechnicien.

Par contre, les projets de cours-types révisés relatifs à la formation de base concernant la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, à la formation avancée aux opérations concernant la cargaison des pétroliers et à la formation de base aux opérations concernant la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfié ont été renvoyés aux rédacteurs. Quant au second groupe, il a modifié et le Sous-comité a validé les projets de cours révisés, très attendus, de :

- Capitaine et second,
- Chef mécanicien et second mécanicien,
- Officier chargé du quart à la passerelle,
- Officier chargé du quart machine.

Les questions relatives à la formation ont été confiées à un groupe de travail assez «fourre-tout». Parmi les sujets débattus, on notera la mise en œuvre des amendements de Manille à la Convention STCW, la formation relative au recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires et la formation relative au Code IGF, la révision de la formation des personnels servant sur les unités de forage mobile, formation des personnels participant aux opérations barges-remorqueurs....

La formation relative au Code polaire avait fait l'objet de vifs échanges en plénière, de nombreuses délégations estimant très excessives les

propositions du Canada et de l'Argentine. Aussi, dans l'attente de la rédaction définitive du Code polaire, a-t-il été décidé de sursoir à l'élaboration des dispositions de formation. La même décision a été prise eu égard au Code IGF quoique le projet présenté par la France ait été très favorablement accueilli. Les volets «formation» de ces Codes (et, plus généralement des Codes et instruments comparables) font également l'objet d'un autre débat : faut-il placer les prescriptions relatives à la formations dans les Codes ou faut-il placer ces prescriptions dans la Convention et le Code STW ?

Dans l'ensemble, le Sous-comité est favorable à l'introduction des dispositions de formations dans la Convention et dans le Code STW. Il reviendra au MSC de confirmer cette orientation et de faire procéder aux modifications nécessaires de la Convention et du Code STW. Olga Lefevre-Pestel suivait ce Groupe de Travail.

Le second Groupe de Travail (Élément humain) a établi deux documents.

Sur la base d'une proposition européenne qui n'avait pas pu être examinée lors de la précédente session, une circulaire MSC-MEPC sur les «Directives pour la réactivation du Certificat de Gestion de la Sécurité après une interruption opérationnelle du Système de Gestion de la Sécurité d'un navire qui a été désarmé pendant une certaine période». Les discussions furent longues et laborieuses car la proposition européenne, touffue et quelque peu confuse était soutenue avec acharnement par le Danemark et la Suède. L'IACS, les USA, le Liberia et les Iles Marshall ont néanmoins réussi à faire élaguer considérablement la proposition initiale et à faire adopter un texte modéré mais pertinent (A valider par les deux Comités).

Sur une proposition danoise, un autre projet de circulaire MSC-MEPC a été préparé, «Recommandations sur la sécurité lors du transfert de personnes à la mer». Ce texte vise les transferts hors pilotes et passagers (son origine est la mort accidentelle d'un marin qui n'avait pas capelé de brassière lors d'un transfert d'un navire dans une embarcation de sauvetage). Là encore, les discussions furent longues et laborieuses, compte-tenu des parties éventuellement en présence et de l'existence de règlements nationaux.

Enfin le Groupe a repoussé une proposition du Canada et de la Corée du Sud concernant le «Transfert des registres d'un navire sur l'entretien et les défaillances», à l'occasion d'une vente, dans le cadre du Code ISM. Cette proposition avait été vivement critiquée en plénière car soulevant des questions juridiques et administratives et, surtout, paraissant malaisée à mettre en œuvre. Le Groupe a repris les arguments de la plénière et repoussé cette proposition (Le Canada, sans illusion, n'avait envoyé personne dans le Groupe et a laissé un malheureux Coréen faire face aux nombreuses critiques !).

J'ai participé aux travaux de ce groupe.

La date de la prochaine session du Sous-comité n'a pas été fixée. Elle dépend, en partie, de la suite que donnera la prochaine assemblée à la proposition du Secrétaire général quant à la réorganisation des Sous-comités et à la réduction de leur nombre (Le Sous-comité STW n'est pas directement concerné par cette proposition).

**Jean-François FAUDET**

(\*) Olga Lefevre-Pestel est ingénieur chimiste, entrée à la DAM au début des années 1990 pour traiter des affaires relatives au transport de marchandises dangereuses. Elle est ensuite allée à la «Mission Transports des Marchandises dangereuses» (La Grande Arche, paroi nord) et est revenue à la DAM fin 2012 en tant que Chef du Bureau de la Formation et de l'Emploi maritimes (GM3). Elle a présidé le Sous-comité DSC pendant une dizaine d'années.

(\*\*) On notera l'absence de professeurs de l'enseignement maritime.

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

## ÉVITAGE MANQUÉ.

Le 7 mai, le Jolly Nero, 1976, exploitant Ignazio Messina, a raté son évitage lors de la manœuvre de sortie de Gênes, par temps calme et avec deux pilotes à bord. Vers 23h30, il a heurté et a fait s'écrouler la tour de contrôle de la capitainerie du port. Dans un premier temps on dénombre trois morts et six disparus. (Le navire a quitté Gênes le 20).



## AUDIT PLUTÔT NÉGATIF DE L'EMSA AUX PHILIPPINES.

Début mai, une source de la profession indique que les conclusions de la visite, du 16 au 19 avril, faite par des représentants de l'UE et de l'EMSA à Manille "ne sont pas encourageantes". On signale que l'UE a menacé d'annuler la reconnaissance des certificats STCW des Philippines à cause du niveau insuffisant de certaines écoles. Il a été signalé une paire de déficiences à corriger impérativement. L'EMSA doit faire un audit en octobre et la Marina (Maritime Industry Authority) agit afin de se mettre en conformité, sous la menace de bannissement des Philippines embarqués sur les navires battant pavillons des États de l'UE. On pense que 40 écoles supplémentaires vont être fermées (sur 94 encore ouvertes).



## NORMES ENVIRONNEMENTALES.

Les dates limites pour la navigation dans les ECAs (Emission control areas) restant inchangées, les différentes solutions font l'objet de commentaires. L'usage de fuels désoufrés représente un surcoût d'environ 400 USD/tonne. La mise en place d'un scrubber sur les échappements nécessite (en plus du coût) l'installation d'un système encombrant et lourd (on parle d'environ 50 t) au niveau de la cheminée ou, en tous cas, dans les hauts, d'où perte de stabilité (importante sur certains ferries) ou perte d'emplacement. Des commentaires indiquent qu'un navire passant plus d'un tiers du temps dans ces zones doit utiliser le LNG comme combustible. Cela suppose une installation spéciale des "citernes LNG" et un développement des possibilités de soutage (en mai, on indique 38 navires full LNG en exploitation). Par ailleurs, aux USA, à partir de décembre, il est demandé que les lubrifiants, huiles et graisses, pouvant fuir ou tomber à la mer soient "environmentally acceptable", en clair dégradables. Il s'agit, bien sûr, du tube d'étambot, mais aussi de tous les lubrifiants ou graisses à l'extérieur ou sur le pont (appareils de manœuvre, fils d'acier, matériel de saisissage ou de manutention....). Il est précisé que l'ancien lubrifiant doit être totalement éliminé (!).



## COSTA CONCORDIA.

Des peines négociées ont été demandées pour tous les prévenus. La procédure a été acceptée pour tous à l'exception du Cdt. Schettino qui reste seul convoqué pour un procès, le 9 juillet, sous les accusations d'homicides involontaires, abandon de navire et d'autres infractions (peine pouvant aller jusqu'à 20 ans de prison). Son avocat indique que, le 23 mai, le juge a refusé de considérer de "nouvelles preuves" de causes annexes de l'accident qui étaient en dehors du contrôle du capitaine. Les autres prévenus, quatre officiers du bord, le coordinateur de crises de Costa, et Costa Cruises ont eu des peines négociées. Carnival a accepté une pénalité de 1,29 MUSD pour compensation d'éventuelles infractions criminelles. Par ailleurs, après des refus de citation, le marin qui était à la barre du Costa Concordia au moment de l'accident, a été convoqué le 14 mai au tribunal. Le Cdt Schettino a indiqué qu'il n'avait pas exécuté correctement les ordres. Mais le syndicat des marins indonésiens s'est opposé à son retour en Italie, et a demandé l'intervention du gouvernement et du président dans ce but, ajoutant que son état de santé (grave traumatisme psychologique) ne lui permet pas de se rendre devant le tribunal. Le syndicat a, par ailleurs, demandé une compensation à l'armateur, au nom du marin.



## PROPULSION HYBRIDE POUR UN FERRY DANOIS.

Mi-mai, il a été mis en service le Princess Benedikte, ferry pouvant embarquer 350 véhicules et environ 1.100 passagers, après transformation d'une propulsion diesel-électrique en une propulsion hybride. Des batteries, rechargeables en 30 minutes, lui permettent de faire les manœuvres de port complètes en full électrique. Le navire sera exploité sur la ligne Rodbyhavn - Puttgarden. La recharge par branchement à terre permet de diminuer de façon importante l'usage des GE.



## UN JUGEMENT APPORTE UNE PROTECTION ACCRUE AUX ARMATEURS.

Le 19 mai, le jugement d'une Cour d'appel US a, en fait, totalement transféré aux affrêteurs ou aux terminaux la charge de fournir un emplacement sûr pour le déchargement ou le chargement des navires. La décision, avantageuse pour les armateurs fait suite à un accident dans le Delaware, en 2004, où deux trous dans la coque de l'Athos 1 avaient été provoqués par un choc sur une ancre abandonnée, entraînant une pollution de 880 tonnes de fuel. Un premier tribunal (district) avait statué que le terminal n'avait pas obligation de surveiller les approches du poste, rejetant la plainte de l'armateur condamné à 180 MUSD de frais de nettoyage. Mais la Cour d'appel a considéré que l'armateur bénéficiait d'une garantie de GSB (good safe berth) de la part du terminal et pouvait demander compensation. Une autre décision d'appel a indiqué que l'affrêteur doit sélectionner soigneusement le port d'escale, tout en maintenant que ce n'est pas forcément garantir un poste sûr (si la clause n'est pas précisée). L'armateur (Frescati Shipping) ne fait pas de commentaire avant d'étudier soigneusement le jugement.



## CONTROVERSES APRÈS L'INCENDIE DE L'ATLANTIC CARTIER.

Le 1<sup>er</sup> mai, un incendie s'est déclaré à bord de l'Atlantic Cartier (con-ro ACL) à quai à Hambourg, l'extinction a été obtenue après 16 heures de lutte. Des parlementaires du parti Vert ont révélé que le chargement contenait 8,9 t d'hexafluorure d'uranium (indiqué comme produit volatil, toxique et radioactif utilisé pour les combustibles nucléaires), et ont protesté contre l'absence de communication des autorités sur le risque encouru par la population, parlant d'un camouflage volontaire anormal. Un porte-parole officiel a indiqué que les pompiers avaient toujours été au courant et que les conteneurs en question avaient rapidement été débarqués. ACL ou les chargeurs ne font pas de commentaire. Cet incident a relancé la controverse sur la manutention de produits radioactifs dans les ports allemands. Depuis un an, la manutention de certains combustibles nucléaires est interdite à Bremerhaven, malgré l'opposition active des terminaux et du port.



## MSC FLAMINIA.

Après déchargement partiel et travaux de nettoyage à Willemshaven, le navire est arrivé début avril devant Constantza où doivent s'effectuer les travaux de réparation. Mais de nouveaux délais demandés pour informations supplémentaires par les autorités ont retardé son accostage jusqu'au 23 mai. Cependant, à cette date, le navire doit être encore considérablement allégé pour avoir un tirant d'eau lui permettant l'accès au poste de réparation.

### ESSAIS DE SATELLITES POUR DÉTECTION DE LA POLLUTION.

Fin mai, on annonce que l'AMSA (Australian Maritime Safety Authority) va utiliser les services de Kongsberg Satellite Services (Norvège) pour des essais d'analyses des données de détection obtenues par satellite pour les pollutions en mer. Jusqu'à présent l'AMSA se fiait davantage aux informations d'autres navires, d'avions ou du public, mais ainsi, une pollution pouvait déjà avoir atteint des zones sensibles. L'AMSA espère obtenir des indications dans un délai d'une heure (jour et nuit, même par temps couvert), les essais seront surtout pour des zones de prospection offshore ou des zones à gros trafic maritime. Si les essais sont concluants, le service deviendra permanent.



### LE PANAMA INDIQUE RÉAGIR AU SUJET DES FAUX BREVETS.

La dernière infraction a été constatée par le MAIB (britannique) au cours de l'enquête sur l'échouement du Coastal Isle (PC Turc 258 teu) le 2 juillet 2012. La passerelle avait été abandonnée, le VDR inutilisé depuis plus de deux semaines, le Chief officer et un autre officier avaient de faux certificats panaméens. L'enquête a encore mis au jour un réseau impliquant des écoles et la Panama Maritime Authority (AMP) en liaison avec la Turquie pour la délivrance des faux documents. Selon le MAIB, une action a été engagée au Panama contre les autorités ou employés impliqués.



### INDICATIONS SUR LES PRIX À LA DÉMOLITION.

Les navires à la démolition sont actuellement vendus environ 300 à 400 USD/t ldt. On constate que les porte-conteneurs sont davantage vendus en Inde, les fonds marins pour accéder aux «chantiers» étant plus importants par rapport au Pakistan ou au Bangladesh. Cependant on constate des prix supérieurs (MSC Venezuela, 4.507 teu, 1996: 440 USD/t ldt). Le marché est suffisamment sensible pour que la date de vote du budget (avec les taxes induites) entraîne des variations "spéculatives", particulièrement au Pakistan.



### ON REPARLE DES NAUFRAGES DE VRAQUIERS.

Mi-juin, le groupe Intercargo a publié un communiqué se plaignant des manques dans la communication de rapports à l'OMI après accidents graves (en particulier, aucune communication après la perte du Harita Bauxite, fév. 2013). Une recherche sur des pertes de vraquiers (avec des décès ou disparitions), entre 2008 et 2011, montre de très nombreux manques. Intercargo a l'intention de présenter ces résultats au Comité MSC, demandant une action ferme.



### INDICATIONS DU PMOU.

R. Schiferli, Secrétaire général de l'organisation PSC du Memorandum de Paris (PMoU) indique que la France est le pavillon ayant eu le plus faible nombre de détentions au cours des trois dernières années (suivie par l'Allemagne, Hong-Kong, la Suède et la Grèce). En 2012, il a été ajouté à la liste blanche du PMoU (45 pavillons) les USA et la Thaïlande. La liste grise compte 19 pavillons avec l'ajout de la Syrie. La liste noire comprend 14 pavillons dont les plus mauvais sont la Bolivie, Tanzanie, Togo, Sierra Leone, Honduras et Moldavie. Il indique également le classement des sociétés de classification agréées pour délégation des contrôles d'État. Les meilleures étant American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas et Lloyd's Register; les plus mauvaises Phoenix Register of shipping (Grèce), Inclamar (Chypre) et Register of Shipping (Albanie).



### AMENDE POUR DÉFAUT DE SIGNALEMENT D'AVARIE.

Après une enquête d'un mois, débutée après un signalement d'avarie machine du Bangkok Bridge (PC 4.432 teu, pavillon Panama, 2010, K line) dans le secteur des Iles Aléoutiennes, une recherche a montré une dérive de 10 heures, l'avarie aurait dû être signalée immédiatement : infraction entraînant une amende 75.000 USD. Le navire avait repris sa route après réparation.



### MOL COMFORT.

Le 17 juin, avec une mer ayant des creux de 5 à 6 m, en route de Singapour vers Djeddah, le navire (PC type 8.000 teu), après que des fissures majeures sur la coque aient été constatées, a été évacué (l'équipage est sauf et est recueilli par des navires voisins) puis s'est cassé en deux (env. 60° E). Dans un premier temps, les deux parties sont restées à flot (La partie arrière a coulé le 27, la partie avant a été prise en remorque le 26, vers le golfe Persique en attente de la fixation d'une destination). Quelques jours après, la compagnie a annoncé qu'elle allait conduire, aussi vite que possible, une inspection des sister ships avec le chantier et la société de classification Nippon Kaiji Kyokai.



### EXEMPLE DE TRANSPORT ENCOMBRANT.

Le Mighty Servant 1 (semi-submersible, Dockwise, Boskalis) a transporté une "spar" de 23.000 t, L = 184m, diam = 34m, de Pori (Finlande) où la tour a été chargée par glissement sur le navire (elle dépassait d'une quarantaine de m. à l'arrière) jusqu'à Ingleside (Texas) où elle a été livrée à Technip. En dehors des caractéristiques records de la pièce, l'originalité est que le déchargement a dû se faire par le côté, par manque de place disponible, cela a nécessité l'ajout temporaire d'un ballast au navire. La compagnie en profite pour rappeler la mise en service du Dockwise Vanguard semi-submersible d'un design tout à fait nouveau, pouvant charger sur un pont à plat à 16m d'enfoncement.



### L'EUGEN MAERSK EST PARVENU À ISOLER DES CONTENEURS À L'ORIGINE D'UN INCENDIE.

Maersk communique qu'un incendie s'est déclaré dans trois conteneurs, sur une même pile, en pontée, le 18 juin, dans l'océan Indien sur l'Eugen Maersk (PC 15.550 teu, 2008), en route vers le canal de Suez. L'incendie a pu être maîtrisé, puis éteint le 20 juin au mouillage à Djibouti avec une aide extérieure. Les conteneurs incriminés ayant pu être isolés sans ambiguïté, débarqués à Djibouti seront contrôlés, le manifeste indiquant des fournitures domestiques sans dangereux. Pas de blessés.



### COMMENTAIRES SUR LE DPA.

Lors des colloques universitaires du mois de juin à Nantes, il a été abordé plusieurs sujets maritimes (des enseignants de l'ENSM ou des doctorants de l'université étaient intervenants). Entre autres sujets, il a été fait un commentaire un peu négatif sur le DPA (personne désignée à terre dans le cadre du Code ISM) pour les trois accidents Erika, Prestige et Costa Concordia. Erika: on peut dire qu'il s'agissait en quelque sorte d'un tenancier de pizzeria; Prestige:...??.; Costa Concordia: le DPA a mis un temps anormalement long pour comprendre la gravité de la situation bien que très rapidement en possession des renseignements nécessaires.



### INSTRUCTIONS EN CAS DE CRIME À BORD.

L'OMI a présenté un projet d'instructions (20 pages) pour le recueil et la préservation des preuves à la suite de crime grave ou de disparition. Il y est inclus des conseils pour une aide psychologique ("pastoral") et médicale des victimes. Ce projet a provoqué une opposition de la profession du Shipping indiquant que ce n'est que rajouter une charge au capitaine qui pourrait mener à une criminalisation. Par ailleurs, le lobby des croisiéristes a indiqué qu'il existe une réglementation US depuis 2010 CVSSA (Cruise vessel safety and security Act) et que cette instruction est en contradiction sur plusieurs points. Une association de victimes indique que l'instruction qui ne donne pas de "substantial guidance", est en contradiction avec le CVSSA et

plusieurs lois nationales, et ne tient aucun compte du "Crime manual for ship's security officers" (UK, 2009). Cependant, Nautilus (au nom de l'IFSMA!) a défendu cette instruction disant qu'elle serait utile sur les navires de pavillons d'États n'ayant pas de règles sur le sujet, tout en reconnaissant qu'elle se trouve en contradiction avec des règles parfois très complexes, et n'est pas destinée à aider à leur application, elle ne peut être considérée que comme un complément en cas de "manque".



### **POLLUTION À SINGAPOUR.**

Une pollution aérienne due à des feux dans les pays voisins (surtout Indonésie, feux probablement provoqués à l'origine – il y a plusieurs semaines - pour dégager des surfaces pour les plantations de palmiers à huile) est signalée comme dangereuse pour la santé le 24 juin avec un indice dépassant 400 (en 1997, la règle était un arrêt complet des travaux en plein air si l'indice atteignait 400). Cette pollution dure depuis plusieurs jours et la visibilité dans les détroits est parfois très réduite (a été signalée pratiquement nulle). Le 24, le port est signalé continuer à travailler avec des distributions de masques depuis trois jours. Des pertes économiques importantes sont prévues. L'Indonésie, qui emploie des avions bombardiers d'eau, signale avoir identifié cinq compagnies "fautives"; des données satellite sont publiées par Singapour.



### **PRISON REQUISE POUR DEUX OFFICIERS APRÈS ABORDAGE.**

A la suite d'un abordage, le 28 mars 2011, par visibilité réduite, du Condor Vitesse (5.007 jb, en route à 37 nds entre Saint Malo et Jersey) et le caseyeur Les Marquises, coupé en deux, son patron (Ph. Lesaulnier) est mort et deux autres marins ont été sauvés. Le 26 juin, il a été requis des peines de prison de trois ans et des mesures d'interdiction d'exercer pour le capitaine et le second du Condor Vitesse, présents à la passerelle, accusés d'homicide involontaire. Le procureur a fait valoir qu'ils ne s'occupaient pas de la veille radar, les enregistrements indiquant qu'ils discutaient de films, de la fumée de la cheminée et des futurs tests de stupéfiants. Le capitaine a déclaré que la vitesse était appropriée compte tenu de l'état de la mer, du trafic et de sa position. Il n'a pu expliquer pourquoi le pêcheur n'avait pas été vu au radar. Jugement prévu le 11 septembre.



## **PIRATERIE**

### **TEXTE OMI SUR LES RUF.**

Début mai, après une consultation de 20 mois, D. Hammond a présenté à l'OMI le texte "100 Series rules for the use of force" (RUF) en vue de son adoption comme un modèle international pour la totalité de la profession. Il déclare que ce texte vient après et en complément des "BIMCO's Guards-con" et des normes de plusieurs compagnies de gardes privés "ISO PAS 28007".

Extrait/Résumé des principales règles:

Règle 100: En cas de menace d'attaque ("actual or perceived"), le TL ("team leader") (ou un autre garde) avertit le capitaine (ou l'OOW) de l'intention d'appliquer ces règles.

Règle 101: Des procédés dissuasifs sont utilisés en cas d'attaque potentielle.

Règle 102: Les armes à feu peuvent être utilisées pour avertissement par le TL (ou un autre garde) s'il pense que cela peut dissuader d'une attaque ("actual or perceived").

Règle 103: En cas d'attaque réelle ou imminente, une force raisonnable et nécessaire peut être utilisée en défense, y compris force mortelle ("lethal").

D. Hammond avertit que ces règles ne peuvent donner aucune exemption de responsabilité pénale ou civile si la force est utilisée illégalement, il indique que ces règles sont le premier texte prenant en compte les droits de l'homme en mer, en tenant compte du principe universel de la légitime défense.

*Le texte a été présenté au Comité MSC de l'OMI en juin. Un de nos membres présent à ce Comité indique que le texte a été très peu commenté, les discussions ayant surtout porté sur les navires à passagers (il a été décidé que les indications de gîte devaient être enregistrées par le VDR).*



### **LA SUÈDE APPROUVE LES GARDES PRIVÉS.**

Probablement à la suite de la prise (mai 2012, au Sud d'Oman) et de la libération, après 11 mois de négociations, du tanker Smyrni (suédois, 156.000 tpl) contre une rançon élevée de 15 MUSD, la Suède a décidé d'autoriser les gardes armés sur les navires de son pavillon. Le 1er mai, D. Leigh Hopkins, US chairman du groupe de contact de l'ONU concernant la piraterie en Somalie, s'est étonné que des armateurs n'emploient pas les meilleures méthodes pour éviter les détournements.



### **DEMANDE D'ADF.**

Le 8 mai, Armateurs de France a, une fois de plus, demandé aux autorités françaises une promesse d'autorisation d'employer des gardes armés privés dans les zones dangereuses à cause de la piraterie. AdF est bien déçu que le "livre blanc" récemment publié ne parle que d'étude de solutions appropriées". Les équipes militaires ne peuvent protéger qu'environ les deux tiers des navires battant pavillon français, AdF demande une protection complète, faisant valoir une menace sur la compétitivité du pavillon vis-à-vis des concurrents qui utilisent des gardes armés: "Il n'est plus temps de faire des études, alors que tout a été dit sur la question depuis plusieurs années".



### **EXEMPLES D'ATTAQUES EN AFRIQUE DE L'OUEST.**

Bien que juridiquement non considérée comme de la piraterie, l'attaque d'un chimiquier au mouillage à Lomé semble montrer la certitude qu'ont les pirates sur leur impunité et le temps dont ils disposent avant une réaction des autorités. L'attaque, commencée avec 11 hommes à 02h30 le 17 mai, est repoussée. La demande d'aide aux autorités a été immédiate. L'attaque reprend après une demi-heure avec davantage d'hommes mieux équipés avant d'abandonner vers 04h20. L'armée togolaise est intervenue à 05h00. La compagnie de sécurité Mast indique que c'est une attaque anormalement longue, et elle précise que bien que les pirates aient semblé être parfaitement au courant de l'heure d'intervention de l'armée, ce n'est pas nécessairement une preuve de corruption. Après une attaque le 22 avril, du Hansa Marburg (PC 1.740 teu) à env. 130 milles au SO de Malabo, quatre marins (capitaine, lieutenant, chef mécanicien, maître d'équipage) avaient été débarqués par les pirates. C'est un nouveau type d'attaque sur un navire déjà grand, et surtout visant un porte-conteneurs, pour enlèvement de personnel. Ces hommes ont été libérés après 31 jours de captivité. Le pétrolier Adour (Sea Tankers, 8.602 jb) a été attaqué à env. 30 milles de Lomé le 13 juin. Mais le navire était sur ballast. Il a été rapidement surveillé par un avion français. Les pirates ont abandonné le navire emmenant deux otages, l'un (B. Elman) a été relâché après trois jours, dans un village de la région du delta du Niger, à l'annonce de l'approche de l'armée nigérienne, l'autre a été libéré dans des circonstances encore un peu confuses. En février, le Gascogne, navire également de Sea Tankers avait été pris avec une cargaison de 5.000 t de Diesel qui avait été débarquée par les pirates avant la libération du navire. Il y a eu d'autres attaques avec enlèvements d'otages. Au cours du mois de juin, une réunion des États de la région a eu lieu au Cameroun en vue de mettre en place une coopération contre les attaques dans la zone des eaux territoriales et contre la piraterie. Le président Paul Biya a indiqué qu'il était vital de répondre à la menace, de protéger le Shipping et les intérêts économiques de la région.



### **CHIFFRES DE L'IMB.**

Le rapport de juin de l'IMB (International Maritime Bureau) indique qu'au moins 78 marins restent otages en Somalie, dont certains depuis plus de deux ans, et sont l'objet de méthodes de plus en plus "sadiques et cruelles" pour extorquer des rançons. Le rapport indique qu'en 2012, 966 marins ont été attaqués en Afrique de l'Ouest et 851 au large de la Somalie.

# En passant par la Cambuse



## Pommes de terre à la française

Comme chaque année nous retrouvons l'automne, qui va voir la disparition de légumes verts et nous préparer à une saison de pommes de terre qui seront souvent servies en garniture de légumes, il était donc intéressant de connaître les pommes de terre «à la française».

C'est alors que je me suis aperçu que nous étions restés sous l'Ancien Régime, pas de «à la française» pour les pommes de terre, mais, ce qu'était la France à cette époque : des pommes de terre paysannes : dans une sauteuse mettre beurre, pommes de terre en rondelle et oignons émincés, à côté dans une poêle faire rissoler des lardons, égoutter et ajouter aux pommes de terre, laisser cuire 1/4 d'heure une concassée de tomates et du persil ciselé, cuire encore 5 minutes, poivrer et servir.

Certains s'étonneront que je n'aie pas choisi les frites, pourtant french fries..... mais que serait-il resté aux Belges, et qu'auraient eu les Anglais pour accompagner leur fish and...?

Reprenons donc nos provinces : à la picarde, dans une cocotte faites revenir pommes de terre et poireaux coupés en rondelles, puis mouillez avec un bouillon de pot au feu, laisser cuire 1/4 d'heure puis ajouter au choix des dés de jambon ou des lardons et de la crème fraîche épaisse, remuer et laisser cuire encore 5 minutes sans bouillir.

À la parisienne, mettre un morceau de graisse au choix, faire fondre à feu doux et mettre un oignon finement émincé, laisser jaunir. Ajouter 2 verres d'eau, vos pommes de terre coupées en morceaux, laurier, thym, persil, saler poivrer.

À la sêtoise, c'est davantage de travail : envelopper les pommes de terre lavées dans un papier aluminium et cuire au four 210° pendant 40 minutes, les couper en 2 dans la longueur 2/3 (base) 1/3 (covercle), vider la base et mélanger la pulpe à la fourchette avec de la morue dessalée et

pochée, ajouter huile d'olive, ail haché, poivre, thym, crème fraîche, regarnir les pommes de terre, remettre le couvercle et envelopper de nouveau dans un papier alu, pour les réchauffer au four pendant 5 ou 6 minutes.

Mes pommes de terre à la normande : les couper en dés et faire revenir à la poêle, quand elles sont bien dorées, saler, poivrer, ajouter une cuillère à soupe de pommeau et une autre de crème fraîche, couvrir et éteindre sous la poêle, la secouer une ou deux fois et servir.

Pourquoi cette recette est-elle tourangelle ? Faire cuire des pommes de terre et les vider, mélanger la pulpe avec de la muscade, de l'emmental et de la crème, remplir la peau de la pomme de terre et mettre au four bien chaud.

Par contre, pas de question à se poser pour les pommes de terre à la lorraine : les couper en rondelles. Dans une cocotte, faire fondre des lardons coupés en dés, ajouter de la poitrine de porc en dés et des oignons émincés, faire rissoler et recouvrir avec les pommes de terre et cuire une dizaine de minutes, couvrir la cocotte et cuire doucement encore 1/2 heure, secouer et verser sur le plat de service et arroser de crème fraîche.

À la soloignote : commencer par faire bouillir 1/2 litre de lait avec quelques grains de coriandre, poivre, thym, romarin, 1 ou 2 gousses d'ail, une pincée de sel. À ébullition, retirer du feu, couvrir, et laisser infuser jusqu'à ce que le lait soit tiède, passer au chinois et verser dans un saladier dans lequel on mettra les pommes de terre en rondelles à macérer pendant une petite heure. Beurrer un plat à soufflé et alterner couches de pommes de terre et crème poivrée salée, en finissant par la crème ; couvrir d'un papier alu et enfourner à 190° pour 3/4 d'heure, retirer le papier, si cela vous semble trop sec, ajouter du lait de macération et laisser cuire encore 1/2 heure.

La diversité des recettes provinciales est bien française !

Cdt Yves CHARLOT