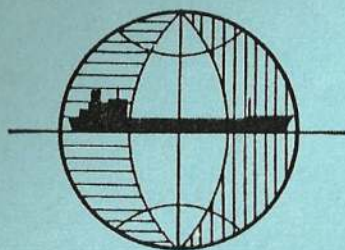


UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 771.21.55

AFCAN INFORMATION

NOVEMBRE 1985

AFCAN INFORMATION

CAPITAINES FRANCAIS SOUS PAVILLON ETRANGER

Le Secrétariat reçoit de temps à autres des lettres de capitaines français navigant sous pavillon étranger qui apprennent l'existence de l'A F C A N et demandent s'ils peuvent y adhérer.

L' A F C A N - ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES - (300 membres actifs et 160 préretraités et retraités) affiliée à l' I F S M A - INTERNATIONAL FEDERATION SHIPMASTER'S ASSOCIATIONS : 4000 membres - regroupe
DES CAPITAINES COTIERS, DES CAPITAINES DE LA MARINE MARCHANDE, DES C.L.C. - DES C1 NM - DES C2 NM navigant au cabotage ou au long cours sous pavillon français ou étranger.

FONCTIONNEMENT DES REGIONS

A la suite de la formation d'une commission sur le fonctionnement des régions en Mai 1985, notre collègue le commandant SALVY a fait une étude qu'il a adressé aux régions. Ce texte, trop important pour être inséré dans ce bulletin, est disponible au Secrétariat Général.

CONTRAT S. F. T. P.

Maitre BARBANCON HILLION a préparé pour l'AFCAN une étude du contrat SFTP. Il en ressort le fait que nos collègues ne sont nullement protégés par ce contrat. C'est un licenciement différé et déguisé. La SFTP ne conservera pas de personnel français s'il lui est possible d'embaucher un équipage étranger, moins coûteux (annexe III).

BREVETS S. T. C. W.

Un de nos collègues navigant sous pavillon étranger a demandé au Secrétariat d'Etat à la Mer la mise en conformité de son brevet avec la Convention Internationale de 1978. Il lui a été répondu "qu'à son âge" ce n'était plus nécessaire. Cette attitude de l'Administration nous montre qu'elle pense "Loi française et non Loi internationale." Rien n'empêche en effet de naviguer au-delà de 55 ans à l'étranger. A ce sujet, nous attirons l'attention de tous sur la REGLE II/5 de la Convention qui stipule qu'un capitaine ayant arrêté de naviguer plus de cinq ans et désirant reprendre du service à la mer doit prouver à l'administration

- . son aptitude physique
- . sa compétence professionnelle

JOURNEES I. R. T.

Le Président BROCHEC et le commandant HUYARD ont présenté chacun une communication au colloque organisé à Paris les 24 et 25 Octobre. Le texte du Cdt BROCHEC a été cité en annexe I, le texte du Cdt HUYARD a été publié en Juin 1984 à l'occasion du colloque de Marseille sur les V.T.S.

La réunion du Conseil d'Administration Elargi s'est tenue à Paris, avenue Reille, le 8 Octobre 1985.

Etaient présents les commandants

ABELANET, BOUGEARD, BROCHEC, CHENNEVIERE, GODIN, GOURMELON, HOCHET, HUYARD, LALITTE, LE COZ, LE GALL, LE GALLOU, LEROUX, MARTEEL, MAUFFRET, MERE, NICOLAS, PELLICOT, PLANTY, POURTAU, RENARD, SACONNEY, SALVY, STEPHANY.

L'ordre du jour était chargé. Commencée à 9 h 40, la journée s'est terminée vers 17 h 30. Si le climat de la maison est austère, il nous faut reconnaître qu'on y est très bien pour travailler.

Le Président BROCHEC a ouvert la séance par la lecture de l'étude qu'il présentera aux journées spécialisées de l'Institut de recherche des Transports les 24 et 25 Octobre prochains sur "Les simulateurs de navigation". Nous vous en communiquons (annexe I) le texte intégral.

MONSIEUR MARINE MARCHANDE

Le nombre de navires diminuant avec rapidité, la Place Fontenoy accroît son personnel en nommant un "Monsieur Marine Marchande", ce qui laisse penser que Monsieur LENGAGNE avait besoin de soutien. Nous avons adressé à Monsieur LATHIERE, nouveau promu, un courrier pour lui signaler notre existence et lui proposer éventuellement notre collaboration (lettre annexe II sans réponse à ce jour).

ASSEMBLEE GENERALE 1986 DE L'IFSMA

Lors de la prochaine assemblée à Stockholm, l'AFCAN sera représentée par les commandants HUYARD, CHENNEVIERE et BOUGEARD. Le Cdt BOUGEARD présentera deux sujets :

- Une garde côtes européenne
- Les balises transpondeuses

Le premier texte a paru dans le bulletin AFCAN de Juin, le second sera publié ultérieurement.

Le commandant LALITTE qui assisté également à ce colloque a estimé que la plupart des communications étaient faites par des chercheurs scientifiques, peu marins et a fait part de son inquiétude : le niveau d'abstraction des communications comportaient un risque évident de décollement de la réalité maritime. Le Président de séance, M. LEON a donné certains apaisements, en précisant notamment que les décisions de mise en place de V T S ne se feraient qu'après la prise en compte pondérée des différentes approches des parties concernées. Quelques murmures approuvateurs dans l'assistance et quelques encouragements par contacts personnels discrets nous incitent à penser que nous nous sommes faits les interprètes d'opinions assez généralisées chez ceux qui ont ou ont eu le contact pratique avec la mer.

51ème SESSION DU COMITE DE S. MARITIME
LONDRES DU 20 AU 24 MAI 1985

Le commandant TROCHERIS représentait l'AFCAN à ce comité de sécurité maritime et nous a adressé son compte-rendu que nous publions en annexe IV. Il assistera avec le commandant LE COZ au prochain comité qui aura lieu à Londres du 21 Janvier au 5 Février 1986.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA

Le commandant HUYARD vient de nous faire parvenir un compte rendu de l'assemblée générale de l'IFSMA qui s'est tenue à Londres les 23 et 24 Mai dernier. Vous pourrez le trouver en annexe V, accompagné des différentes pièces sur le quart du capitaine.

REUNIONS DE BUREAU

A l'occasion de la prochaine réunion de bureau qui se tiendra à Bordeaux les 6 et 7 Février 1986, nous avons réexaminé les frais qu'entraînent ces rencontres et constaté que ce poste est important dans les dépenses de l'AFCAN. Les frais de voyage et d'hotel de 25 personnes, trois fois par an s'élèvent environ à 75 000 FR ; c'est trop lorsque l'on vit de cotisations. C'est pourquoi se retrouveront à Bordeaux : le Bureau (5 personnes) et un représentant de chaque région. Nous pensons ainsi réaliser des économies non négligeables.

- Se réuniront :
- . le 6 Février après midi, les membres du Bureau et les représentants de région
 - . le 7 au matin, les mêmes personnes

avec nos collègues des environs, membres de l'Association. Nous pensons que ces "mesures d'austérité budgétaires" seront acceptées par tous mais bien entendu cette décision n'est pas sans appel ; si un membre du conseil d'administration juge sa présence nécessaire, sa venue sera appréciée.

I N F O R M A T I O N S

Cette année, ont été élevés, parmi les membres de l'AFCAN

- . au grade d'officier
le commandant Guy MERE
- . au grade de chevalier
les commandants François GOURMELON, Pierre KERAVEC, Yves PELLICOT, Jean Jacques PILLET et Pierre TALANDIER

} du Mérite Maritime

Notre association a également appris avec tristesse la disparition de notre collègue J.L. GRISON de Sainte Adresse.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

- Nous vous rappelons les coordonnées des représentants de régions que vous pouvez contacter :

- BORDEAUX : Ct PLANTY, 32 rue Famatina (08 33 29)
- BREST : Ct LANGLAIS, 7 rue du Dr Le Noble (98/44 56 74)
- LE HAVRE : Ct HUYARD, 15, rue Mougeot (35/46 21 42)
- MEDITERRANEE : Ct MASSEIN, 16 rue Roches Blanches
Le Brusac 83140 Six Fours ou
Ct PELLICOT, 353 rue Paradis à Marseille (81 79 01)
- MORBIHAN : Ct LE COZ, 2 Allée des Eglantines
Saint Nazaire
- NANTES/VENDEE/LOIRE ATLANTIQUE : Ct GODIN, 50 rue
A. Briand aux Sables d'Olonne (51/95 93 02)
- NORD : Ct Raoult, 66 Allée des Acacias à Teteghem
(28/61 25 81)
- PAIMPOL : Ct BUSIAU, l'Arcouest à Ploubazlanec
(96/55 87 45)
- SAINT MALO : Ct APPERRY, 16 Allée des Primevères
Saint Jouan des Guerets à Chateauneuf d'île
et Vilaine (99/81 42 89)

- En plus du répondeur téléphonique du secrétariat général, (16/1 47 71 21 55) le répondeur téléphonique des commandants LALITTE et STEPHANY, relevé plusieurs fois par jour, est désormais à la disposition des capitaines voulant entrer rapidement en contact avec l'AFCAN, au

16/1 47 95 04 51



AFCAN

ANNEXE I

LES SIMULATEURS DE NAVIGATION

Point de vue des capitaines
de navires -

La sécurité de la navigation est, vous le savez, une des conditions de la sécurité et de la sauvegarde des côtes, c'est aussi une des préoccupations essentielles des capitaines de navires.

Elle repose sur plusieurs conditions, notamment :

- la qualité du navire et de ses équipements
- la qualité des aides à la navigation
- la qualité des règles et procédures :
 - . au niveau du navire et de l'entreprise
 - . au niveau national et international
- la qualité des hommes qui sont appelés à conduire le navire dans le respect des règles.

La plupart des spécialistes qui analysent les cas d'accidents maritimes considère l'erreur humaine responsable à 80 % environ des accidents.

Peut-être, lorsque nous sommes incapables d'identifier une cause mécanique, est-il plus facile de mettre en cause le facteur humain ou un mauvais compor-

tement du marin face à l'évènement.

Néanmoins, il semble bien que les accidents de mer résultant d'une erreur humaine soient causés par des mauvaises décisions de route et/ou de manœuvre plutôt que par un manque de connaissances.

Ce peut être :

- une mauvaise interprétation d'observations visuelles, de lecture de cadrans, tachymètres ou indicateurs, etc. d'où une mauvaise évaluation de la situation
- une évaluation correcte de la situation mais une mauvaise décision prise
- une décision correcte mais un ordre qui ne l'est pas
- une mauvaise décision

Les manœuvres sûres commencent d'abord dans la tête (et pas ailleurs, ni dans la main, ni dans la bouche) et les erreurs de jugement ont le plus souvent pour causes :

- . le manque d'expérience
- . la fatigue
- . la perte de sang-froid

Nous voyons donc que sécurité et qualification des équipages vont de pair et qu'un entraînement approprié peut aider à résoudre ces problèmes. La technologie offre aujourd'hui de formidables moyens d'entraînement par simulateurs qui ont pour but de répondre aux besoins de formation des gens de mer, à l'emploi de matériel conforme aux dernières recommandations de l'O M I.

En France, l'enseignement maritime se doit de suivre et de s'adapter aux nouvelles conditions sous peine de voir les autres pays prendre dans ce domaine une avance confortable tandis que le nôtre se trouvera complètement absent à court terme de l'échiquier international du transport maritime. Il est vrai que chez nous les problèmes de la mer, excepté pour la plaisance, n'intéressent guère nos responsables politiques ou autres.

Au moment où un vent de panique souffle sur notre marine marchande qui est en train de couler à pic, que deviendront nos capitaines et officiers au niveau international si leurs brevets sont dépréciés.

Les simulateurs de conduite de navires sont acceptés depuis plus d'une dizaine d'années par les grandes nations maritimes comme élément d'entraînement et de recherche. Conçus, peut-être davantage à l'origine pour l'entraînement des pilotes, ils permettent aussi l'entraînement des officiers pont, grâce à la reproduction de la passerelle, du paysage marin et du comportement dynamique du navire.

Au niveau européen, la France n'en dispose d'aucun - signe peut-être qu'elle n'est pas une grande nation maritime -

En Grande Bretagne, le Department of Trade a toujours suivi avec grand intérêt les problèmes de simulation. Il est actuellement exigé, je crois, des candidats au Brevet de Commandement (Class I Master F G) un certificat d'aptitude à la conduite d'un simulateur radar agréé.

En 1970 une réforme est intervenue dans les études maritimes en R.F.A. La période d'embarquement de deux ans à la mer sur un navire armé au long cours pour acquérir "sur le tas" l'expérience pratique peut être remplacée par une période d'entraînement de six mois sur simulateur pour les officiers élèves.

Les Américains considèrent les procédures d'entraînement sur simulateurs comme aussi importantes que pour l'aviation. Les Anglo-saxons attachent, il est vrai, beaucoup plus d'importance à l'entraînement que nous.

La notion de simulation n'est pas nouvelle. Elle est utilisée :

- par l'aviation militaire et civile depuis environ cinquante ans
- par l'armée de terre pour la conduite de tir des blindés et de l'artillerie
- par la marine nationale, dont les simulateurs pour ses sous marins (SNA et SNLE) permettent de résoudre un entraînement tactique sur trois niveaux : FAMILIARISATION - CONDUITE - MAINTENANCE.

Dans le domaine aéronautique et militaire THOMSON/CSF occupe en France une place importante et a fourni des simulateurs militaires à plus de 25 pays.

A la demande du gouvernement de l'époque, il avait été étudié en 78/79 la mise au point d'un simulateur de passerelle pour navire marchand. On avait alors parlé d'en faire cadeau à un pays africain. Le projet a été abandonné et il est douteux qu'un capitaine français s'y entraîne un jour.

A Toulouse, Aéroformation assure la formation des équipages d'Airbus. Sachez en effet que lorsque AIRBUS INDUSTRIES vend un appareil, elle s'engage à assurer la formation de deux équipages en deux mois. A la fin de ces stages, ces équipages sont aptes à assurer la conduite de l'appareil dans son vol commercial. N'est-ce pas là une éclatante démonstration de l'efficacité du simulateur pour acquérir des réflexes et une sûreté de réaction ! Encore que le problème soit différent pour l'aviation et la marine.

Le développement de matériels modernes coûteux et complexes, nécessitant de longues heures d'entraînement pour bien savoir les utiliser et en connaître toutes les subtilités fait qu'il n'est plus concevable de s'entraîner comme par le passé.

Les simulateurs "marins" ont évolué et si les premiers étaient limités à un simulateur radar, les derniers reproduisent assez fidèlement la passerelle, mais aussi :

- . la salle des machines et son pupitre de commande
- . le central cargaison avec tous ses éléments : calculateur, loadmaster, etc.

Un simulateur de conduite de navire comprend habituellement quatre ensembles principaux :

- 1 - le poste instructeur
qui met en route le système, l'initialise, assure le suivi et introduit les pannes
- 2 - le calculateur
qui contient le modèle mathématique nécessaire à la simulation en temps réel du navire porteur dans l'environnement simulé
- 3 - le logiciel
qui comprend des programmes systèmes
 - . dynamique du navire (effet, vent, courant, houle, petits fonds)
 - . propulsion (commandes machine, hélice, appareil à gouverner)
 - . navigation (navigation hyperbolique, radar, navigation côtière)

des programmes opérationnels

- . gestion du système visuel
- . gestion du poste instructeur
- . moniteur temps réel

4 - l'interface

qui traite toutes les données numériques et analogiques. C'est le système qui relie le calculateur numérique aux divers équipements : passerelle, système visuel, etc...

- la passerelle, organisée en deux zones : à l'avant, la timonerie, à l'arrière la chambre des cartes. A l'avant et sur les côtés, des vitres sont simulées pour observer le paysage dans un plan horizontal compris entre 150° et 315°, et dans un plan vertical de 30° environ -
- le système visuel comprend deux parties :
 - le système de génération d'images
 - le système de présentation d'images
- . le système de génération d'images peut être
 - produit à partir d'une maquette ou d'un "décor"
 - calculé par le calculateur numérique à partir d'un modèle mathématique
- . le système de présentation d'images utilise :
 - soit des projecteurs de télévision, les vitres servant d'écran ①
 - soit un système de projection par des dispositifs optiques, utilisant des batteries de projecteurs par exemple (jusqu'à 32 en même temps). Chaque projecteur est piloté par ordinateur en position couleur et brillance, la projection se faisant sur un écran hémisphérique d'une dizaine de mètres de diamètre. L'image synthétique se compose de tous les éléments d'un paysage marin, ciel, mer, ligne de côte, port, jetées, bouées, navires environnants avec leurs vagues d'étrave, etc... Les conditions de visibilité choisies par l'instructeur affectent l'image de façon plus ou moins réaliste.

① - inconvénient : faible profondeur de champ, surtout utilisés en simulation aéro -

La génération de l'image est adaptée aussi bien aux situations de jour que de crépuscule ou de nuit. Dans ce cas, les feux des navires environnants sont reproduits avec leurs caractéristiques de couleur et d'éclat, ainsi que les feux du balisage et de terre.

L'image du paysage marin offerte aux occupants de la passerelle est en couleurs. Ce paysage évolue comme s'il était vu d'un navire réel et permet d'effectuer des relevements et des alignements avec effet de perspective et appréciation des distances ; perspective malgré tout différente du réel.

La sensation de vérité est accrue par les bruits des moteurs, les différentes alarmes sonores ou visuelles, les vibrations que l'on retrouve sur la passerelle d'un navire à la mer. De plus, tous les équipements tels que radars, Decca navigator, gyrocompas, indicateurs, tachymètres, VHF, transmetteurs d'ordres, sondeurs, etc... sont conçus pour travailler en synchronisme avec la partie visuelle.

Lorsqu'au Centre VFW-FORKER de Brème vous manœuvrez dans la zone portuaire de Ras Tanura (Golfe Persique) pour appareiller du Sea Island et embouquer le chenal d'accès au terminal pétrolier, vous êtes réellement pris par la manœuvre et vous avez l'impression de manœuvrer en "vraie" grandeur.

Le degré de réalisme atteint est tel que, sur le simulateur SUSAN installé à KRUPP ATLAS à Hambourg, on peut simuler une avarie de barre sur un navire lancé à 22 nœuds dans un chenal étroit. Le safran bloqué à 20° à droite ou à gauche, les bouées du chenal disparaissent sous l'étrave avant de réapparaître de l'autre bord et le reste de l'horizon défile également. Le réalisme est tel que le navire peut prendre de la gîte, rouler ou tanguer de plus ou moins 5° et lorsqu'il s'échoue sur un banc de sable et que l'étrave pointe vers le ciel, les participants ont l'impression d'être projetés à travers les passerelles contre les cloisons, alors que les alarmes font un vacarme étourdissant.

Ce simulateur couvre l'entrée des rivières Jade, Weser jusqu'à Brème, Elbe jusqu'à Hambourg et une partie de la zone d'Helgoland appelée Simland. Il permet de simuler la pluie, la bouaille, la brume épaisse, la lumière du jour, le crépuscule et la nuit.

Pour le moment, trois types de navires sont programmés : cargo, porte-conteneur, V.L.C.C. et 25 facteurs (vent, courant, petits fonds, interactions au cours de dépassement, croisements...) peuvent affecter leurs conditions de navigation.

Quant aux navires cibles, ils sont au nombre de 20, du remorqueur au pétrolier de 300 000 T.

Les simulateurs ne sont pas obligatoirement situés à proximité d'un port ou d'une école de navigation ainsi MARINE SAFETY INTERNATIONAL, New York est à proximité du plus grand aéroport international. Une partie du Seaway du Saint Laurent, sur 50 milles, avec tous les détails servant au pilotage, tours de contrôle, écluses, etc.: a été reconstituée.

Pourquoi des simulateurs de passerelle ?

Les navires aujourd'hui sont devenus plus rapides, plus grands, dotés d'un appareillage plus compliqué et coûteux et peut-être sont-ils potentiellement plus dangereux.

Les conditions de trafic et de navigation exigent davantage d'attention et de tension des officiers pont et apportent de nouvelles contraintes.

Le dernier porte-conteneur des Chargeurs Réunis, mis en service le mois dernier, avait un équipage de 18 hommes. Avec un tel équipage, les officiers pont doivent être performants car le commandant ne peut être constamment sur la brèche. Un officier de passerelle doit connaître les réactions de son navire dans chaque situation, de façon à anticiper et à réagir à une situation potentiellement dangereuse en haute mer, navigation côtière, dans un chenal ou dans un trafic portuaire.

L'utilisation la plus évidente du simulateur est donc l'entraînement des hommes, en équipe ou isolément, de façon à familiariser une équipe avec toutes les caractéristiques d'un navire réel pour que dans toutes les situations, qu'elles soient normales ou d'urgence, les réactions de l'équipe correspondent exactement à ce qu'elles seraient dans la même situation sur un navire réel.

Le simulateur a la possibilité de créer une infinité de situations qu'une vie entière ne permet pas de rencontrer à la mer. Certaines situations, impossibles ou dangereuses sur un navire réel peuvent être recréées à volonté sur un simulateur. En cas de pépin, il n'y aura qu'une blessure d'amour propre.

Il faut cependant garder présent à l'esprit que dans la réalité une manœuvre ne se reproduira jamais exactement de la même façon car l'un ou l'autre des facteurs aura pu varier. La simulation ne remplacera jamais le monde réel.

Les techniciens essaient de reproduire le mieux possible l'environnement tel qu'il apparaît en réalité. Il faut que les participants puissent croire qu'ils sont réellement sur un navire et sur un navire précis, sans le stress. Par exemple, de nuit sur une passerelle, l'observateur dans un port voit surtout les lumières mais aussi occasionnellement les ombres et les silhouettes. Par mauvais temps, les embruns et paquets de mer peuvent changer la couleur des feux et rendre difficile l'appréciation des limites d'un secteur.

Chaque exercice étant enregistré permettra aux participants de disséquer la manœuvre, d'en relever les erreurs et d'y apporter les corrections nécessaires.

A Brème, par exemple, les simulateurs en service permettent de

- . piloter un navire
 - . accéder à un quai ou le quitter
 - . naviguer dans un chenal en faisant varier les conditions de mer, de courants, de vent, de hauteur d'eau sous la quille (dans le chenal d'accès à Europoort par exemple)
 - . naviguer dans des zones de trafic
 - . récupérer un homme à la mer (Boutakov)
 - . naviguer par gros temps
- etc...

A Southampton, 2 simulateurs peuvent travailler en tandem de sorte que chacun d'eux apparaît comme une cible visuelle et radar pour l'autre. Chaque passerelle peut communiquer avec l'autre et représenter par exemple un VLCC entrant dans l'est de la Solent et un porte-conteneur appareillant pour la mer et descendant la rivière. L'identification des navires reste un problème important. L'installation à bord de balises transpondeuses apportera peut-être une solution.

La simulation ne dispense pas de l'expérience réelle apprise "la figure balayée par les embruns", qui seule permet à l'individu de s'aguerrir, de prendre confiance en soi et dans son matériel. Ne nous faisons pas d'illusions, la simulation ne permettra pas à tout le monde de devenir un excellent manœuvrier, car la valeur de l'élément humain reste essentielle, mais elle permet cependant d'assurer deux fonctions importantes :

- assurer un entraînement intensif des jeunes officiers de passerelle, les aider à acquérir la somme de connaissances et l'état d'esprit leur permettant de faire face à des situations nouvelles auxquelles ils n'ont pas été confrontés

- réactualiser les connaissances des officiers et capitaines plus anciens et les entraîner à manœuvrer de nouveaux types de navires.
De plus, au cours des exercices, on peut mettre l'accent sur les faiblesses de chaque équipement et le degré de confiance à lui accorder. Le matériel, si bon soit-il, ne vaut que par l'utilisation qui en est faite et les systèmes nouveaux ne sont pas toujours utilisés de façon optimale à bord des navires.

Les simulateurs peuvent aussi servir à la recherche : extension des ports, nouveaux ports, nouveaux types de passerelle, étude des réactions humaines. Pour être complet, cet entraînement doit se poursuivre sur

- simulateur machine
- simulateur de manipulation de cargaison

Qu'en est-il en France ?

La France s'était illustrée dans le domaine de l'entraînement à la manœuvre des gros navires par le célèbre centre de Port Revel, ouvert en 1967, dû d'ailleurs à l'initiative privée, et où plusieurs milliers de capitaines et de pilotes du monde entier s'étaient entraînés alors que tous les capitaines français étaient loin d'avoir bénéficié de cet entraînement. Les navires modèles et l'environnement sont représentés suivant les lois de similitude de Froude, à l'échelle du 1/25ème. Les temps sont réduits au 1/5ème du temps réel. 40 heures d'entraînement sur le lac permettent d'effectuer autant de manœuvres qu'en 200 heures sur un navire réel ou un simulateur. Depuis quelques années, les écoles de la Marine Marchande disposent de simulateurs radar. Les simulateurs du Havre et de Marseille comprennent :

- 4 postes élèves
- 1 poste instructeur, qui peut reproduire toutes les situations vues d'un navire quelconque représenté dans l'exercice ou d'un point quelconque du champ de manœuvre

- 1 imprimante
- 1 table traçante
- 1 caméra, 1 magnétoscope et 1 écran T.V. pour enregistrement et critique de l'exercice.

Les cartes marines programmées sont :

- . Pas de Calais
- . Côte des Casquets à l'Île de Wight (D.S.T. des Casquets)
- . Gibraltar
- . Abords de Marseille et entrée de Fos

Le simulateur de Paimpol ne comprend qu'un poste élève, c'est la récupération du prototype.

Chaque console a un système ARPA classique, pouvant reproduire des programmes adaptés à tous les systèmes existants. Ces consoles n'existent pas dans le commerce mais peuvent présenter tous les systèmes (Raytheon, Decca, etc...) par adjonction de programmes, contrairement aux autres installations de simulation qui ont des consoles conformes aux systèmes commercialisés.

Ces installations ont été réalisées par SOGITEC/STERIA et sont utilisées au Havre pour l'entraînement des élèves de 4ème année et pour des stagiaires navigants en recyclage à raison de 8 stagiaires par stage et de 3 stages par an actuellement.

Nous pensons que les élèves en formation n'y travaillent pas assez et qu'il serait souhaitable que davantage de capitaines et d'officiers navigants viennent s'y entraîner, si les armateurs voulaient bien en désigner.

L'École de Nantes possède un simulateur radar Kelvin Hughes avec injecteur de cibles.

Quant au simulateur de passerelle, la France n'en possède pas d'opérationnel, ce qui est à déplorer profondément.

Le navire-école a été désarmé, ce qui pourrait être l'occasion pour l'administration de faire preuve de modernisme et d'envisager la mise en place de simulateurs comme complément de formation à l'enseignement théorique de haut niveau dispensé dans nos écoles de la Marine Marchande.

Les capitaines français qui ont pu effectuer à l'étranger des stages sur de tels simulateurs attestent que l'expérience est riche d'enseignements et permet d'acquérir sûreté de geste et rapidité d'exploitation.

Ils souhaitent pour la plupart qu'ils deviennent une partie obligatoire de tout programme d'entraînement. C'est, encore une fois, un excellent outil de formation des jeunes officiers mais aussi un outil idéal pour la réactualisation des connaissances nautiques et l'entraînement des capitaines.

Les capitaines et officiers français ne sont pas suffisamment formés en vue de l'incident nautique.

Ceux qui croient que la conduite d'un navire peut être confiée au premier venu se trompent lourdement. Il importe au contraire que le capitaine reçoive la meilleure formation et le meilleur entraînement possibles.

Que cette communication puisse être le départ d'une réflexion fructueuse.

Ce que nous souhaitons c'est que tous les navires du monde soient commandés par des capitaines compétents, assistés d'équipages de valeur, maîtrisant leur fonction, et lorsque la sécurité est en jeu, sachant prendre rapidement la bonne décision.

Commandant Yves BROCHEC
Président de l'A.F.C.A.N.

- Je remercie profondément tous les capitaines qui m'ont aidé à rédiger cet exposé et en particulier le commandant PINCENT dont les documents m'ont été précieux.

PRINCIPAUX SIMULATEURS DE NAVIGATION EN SERVICE

	<u>OBJET</u>	<u>M/SERVICE</u>
<u>GRANDE BRETAGNE</u>		
- College of nautical studies Warsash - Southampton	entr/ recherche	1976
- College of nautical studies Warsash - Southampton	entr/ recherche	1981
- University of Wales - Institute of Science and technology Cardiff	entr/ recherche	1981
- South Shields Marine and technical college	entr/ recherche	1981
- Glasgow College of nautical studies	entr/ recherche	1981
<u>R. F. A.</u>		
- German Academy of nautical sciences, Bremen	entr.	1975
- School of Maritime Studies Hambourg Polytechnic	entr.	1982
<u>JAPON</u>		
- Ishikawafima Marima Heavy industries C° Ltd, Tokio	entr/ recherche	1975
- Université d'Hiroshima	recherche	1971
- Université de la Marine Marchande, Tokyo	recherche	1976
- Université d'Osaka, Osaka	recherche	1975

NORVEGE

- State training centre for ship
manœuvring, Trond Heim entr/
recherche 1979

PAYS BAS

- Institute for mechanical cons-
tructions T.N.O. Delft entr/
recherche 1976

- Institute for perception T.N.O.
Soesterberg recherche 1976

- Netherlands ship model basin
Wageningen entr/
recherche 1970

- Royal netherlands naval college
Den Helder entr. 1975

SUEDE

- Swedish maritime research Centre
SSPA, Gothenburg entr/
recherche 1973

U. S. A.

- C A O R F, Kings Point
New York recherche 1976

- Marine Safety international
New York entr/
recherche 1976

- Maritime Institute of technology
and graduate studies, Baltimore
Maryland entr/ 1981

- Ship analytics, North Stonington
Connecticut recherche 1979

Monsieur Bernard LATHIERE
c/o Monsieur le Secrétaire
d'Etat à la Mer
Place de Fontenoy
75700 PARIS

N/REF. JCL/NP
85/300

13 Octobre 1985

Monsieur,

Nous nous permettons de vous faire connaître - si cela
n'est déjà fait - l'existence de notre association.

Nos buts, exprimés par les statuts (ci-joint) et l'action
que nous avons menée depuis notre fondation en 1979
jusqu'à ce jour vous prouvent surabondamment que dans le
cadre de votre mission de sauvetage de la Marine Marchande
nous sommes en droit de nous présenter à vous comme des
interlocuteurs particulièrement désignés.

Il apparaît, à en juger par l'attitude des autorités qui
se sont succédées à notre Ministère de tutelle que cette
évidence n'ait pas toujours été perçue.

Nous osons espérer que cette situation ne se prolongera pas
et nous nous mettons à votre disposition pour vous apporter
toutes les informations qui vous paraîtraient utiles.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments
distingués.

Le Secrétaire Général,
P. STEPHANY

P.J. Nos statuts

ANNEXE III

ETUDE SUR LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT
DU PERSONNEL S.F.T.P. SUR LES NAVIRES
SOUS PAVILLON DES BAHAMAS.

-----°-----

A l'occasion du transfert des navires S.F.T.P. sous pavillon BAHAMAS, un certain nombre de documents ont été remis aux marins qui seront susceptibles d'embarquer sur ces navires.

Ces documents sont :

- le résumé des conditions d'embarquement du personnel.
- le guide du navigant
- le contrat d'engagement
- le contrat d'assurance permettant la protection sociale
- le contrat d'assurance permettant une retraite.

Nous étudierons successivement ces différents documents.

-----°-----

I - CONDITIONS D'EMBARQUEMENT DU PERSONNEL

1 - Valeur de ce document ?

En effet, nous devons nous interroger sur la valeur de ce document, celui-ci n'étant pas appelé à être signé par l'une quelconque des parties.

De ce fait, ce document ne peut nullement constituer un engagement, et n'est donc, en conséquence, pas un document contractuel.

Or, c'est le seul document, parmi ceux remis aux navigants, qui évoque les liens maintenus avec la S.F.T.P.

En effet, comme nous le verrons par la suite, les liens avec la S.F.T.P. ne sont nullement évoqués dans le contrat d'engagement, ce qui s'explique du fait que le contrat est signé entre la SEATRAM et le navigant, mais aucun autre document contractuel ne reprend l'existence ou plus exactement le maintien des liens avec la S.F.T.P.

Donc, aucune obligation n'existe pour la S.F.T.P.

2 - Lien avec la S.F.T.P.

De toute manière, ce document est écrit dans des termes des plus généraux, et pose le problème du contenu exact des liens qui subsisteraient avec la S.F.T.P.

Tout d'abord, il convient de remarquer que "ces liens n'existent que durant l'embarquement".

En conséquence, il n'en va pas de même pendant les congés, la disponibilité etc...

Nous pouvons donc imaginer un cas de figure : l'absence de renouvellement du contrat d'embarquement.

Le navigant se trouvant en congé, il n'a plus aucun lien avec la S.F.T.P. comme le précise le résumé des conditions d'embarquement, et cette absence de liens empêche l'application de l'article 102.19 du Code du Travail Maritime, qui prévoit l'obligation pour la Société Mère, ici la S.F.T.P., en cas de licenciement par la filiale étrangère, ici la SEATRAM, d'une personne déléguée par la Société Mère, de reprendre cette personne.

Du fait de l'absence de liens avec la S.F.T.P. l'on ne peut plus parler de Société mère ni de filiale, et en conséquence, l'article 102.19 du Code du Travail Maritime ne peut être appliqué.

Le problème se pose également pour les augmentations de salaire... et surtout pour les indemnités ou préavis applicables par la S.F.T.P., ces ~~promesses~~ n'étant nullement appliquées lorsque la personne se trouve en congé, c'est-à-dire lorsque le contrat d'embarquement a pris fin.

Les liens avec la S.F.T.P. vu l'article 102.19 du Code du Travail Maritime que nous avons cité tout à l'heure, posent également le problème des relations S.F.T.P. - SEATRAM.

Cette dernière peut-elle être considérée comme une filiale de la S.F.T.P. au sens juridique ?

De plus, les marins peuvent-ils être considérés comme détachés, alors qu'ils ont signé un contrat d'engagement, uniquement avec la SEATRAM ?

Malheureusement, vu l'imprécision des documents remis, il n'est pas possible à l'heure actuelle de répondre à de telles questions.

Pourtant, ces précisions sont indispensables pour connaître l'étendue exacte des garanties attachées à la condition du marin.

0
0 0

II- GUIDE DU NAVIGANT

Ici aussi, se pose le problème de sa valeur juridique, ce document n'étant pas appelé à être signé par les parties, et n'ayant donc aucune valeur contractuelle, c'est-à-dire aucune valeur obligatoire.

Cette absence de valeur du guide du navigant pose le problème de la durée du travail.

En effet, il est évoqué, dans le guide du navigant, que la durée du travail serait de 8 heures, et que les heures supplémentaires seraient payées.

Or, l'on peut se poser la question si cette durée du travail correspondant à la législation des Bahamas, législation qui d'après le contrat d'engagement, comme nous le verrons tout à l'heure, est la seule applicable.

Un autre problème se pose, quant à l'étendue de la valeur de ce document, en ce qui concerne l'allocation chômage.

En effet, ce problème n'est évoqué que dans cette pièce, et de plus, l'engagement de la S.F.T.P. est des plus vagues, puisqu'il précise qu'elle étudiera le problème "cas par cas".

Nous pouvons ici envisager également un cas-type : un marin ne se voit pas proposer à l'issue de ses deux mois de congés un nouveau contrat. Il n'a plus aucun lien avec la S.F.T.P.

De plus, il a rompu son contrat avec la S.F.T.P. depuis plus d'une année, et de ce fait n'a plus aucun lien avec les ASSEDIC.

En conséquence, étant en période de congé, et n'ayant de ce fait aucun lien avec la S.F.T.P. il n'a droit à aucune prime de licenciement.

N'ayant plus aucun lien avec les ASSEDIC, il n'a droit à aucune allocation chômage.

./.

La S.F.T.P. promet aux "cas-par-cas" d'inscrire volontairement les marins aux ASSEDIC; nous pouvons nous demander si le temps passé au chômage est alors compté comme temps de navigation ?

Et si, de plus, cette inscription volontaire sera prise en charge par la S.F.T.P. ?

0
0 0

III - CONTRAT D'ENGAGEMENT -

Ce document est le seul document contractuel signé par les deux parties.

Celui-ci étant très précis, il n'a nullement besoin, pour être interprété, d'une référence quelconque au Guide du Navigant et au résumé des conditions d'embarquement.

Il ne faut donc pas perdre de vue que c'est ce document qui engage les deux parties.

Différents problèmes se posent :

1 - au moment de la signature de ce contrat d'engagement :

Le contrat est conclu une fois à bord. Un problème donc se pose : si le marin, une fois à bord, a un contrat différent du contrat type (exemple : il passe de la fonction de Commandant à celle de Second Capitaine) et qu'il décide de ne pas le signer.

Ou, autre hypothèse, le Commandant lui déclare ne pas avoir de contrat à lui faire signer.

Qui paiera les frais de transport de ce marin ? De même si un accident se produit durant le trajet, le marin n'ayant pas signé son contrat d'engagement, sera-t-il considéré étant en période de déplacement pour la Compagnie ?

Il faut donc, que le contrat soit conclu avant le départ du marin ; ceci exclut l'avertissement de ce dernier par simple communication téléphonique, ou par un télégramme laconique.

En effet, aucune preuve ne peut alors être produite par le navigant.

./.

2 - Résiliation du contrat.

Dans ce paragraphe, l'on trouve le droit de "licenciement" applicable au marin navigant sous pavillon des Bahamas.

En effet, la procédure comprend :

- préavis d'un mois,
- rapatriement aux frais de la Compagnie,
- indemnité de quinze jours de salaire.

C'est tout.

Aucun justificatif n'a à être produit par la Compagnie.

De plus, un autre point est contestable : en effet, il est prévu que le marin n'aura pas droit à cette protection si "une faute grave ou d'incapacité patente est dûment constatée" par le Commandant".

L'on peut s'imaginer, ce dernier étant soumis également au contrat d'engagement à durée déterminée, les pressions qui pourront s'exercer sur lui pour qu'il constate cette faute grave ou cette incapacité patente.

3 - Frais de transports

Il est prévu que le marin n'aura droit aux frais de transports que s'il exécute la durée complète du contrat d'engagement.

Un problème se pose en cas de maladie, ou problème familial tel que décès ou maladie des proches ...

Dans ce cas, le marin devra supporter ses frais de rapatriement.

4 - Litiges

Deux degrés sont prévus : d'abord, en cas de litige, un expert pourra être nommé, et assurera un rôle d'arbitre.

Dans ce cas, la loi française s'appliquera.

Mais si les parties ne peuvent aboutir à un accord, le litige est porté devant les Tribunaux : dans ce cas, les lois et règlements de l'Etat des Bahamas sont applicables.

5 - Rôle de la SEATRAM

Alors que dans les autres documents, la SEATRAM apparaît comme Armateur, dans ce contrat d'engagement, il est prévu

que la SEATRAM n'agit que comme mandataire de ?

Il conviendrait donc de préciser le rôle exact de la SEATRAM, et le nom des éventuels "employeurs" des navigants.

0
0 0

IV - PROTECTION SOCIALE

1 - le contractant est la SEATRAM

Le contrat assurant la protection sociale du marin est signé entre la SEATRAM et le GAN pour, d'une part, ses officiers et d'autre part, le personnel de l'équipage.

C'est donc la SEATRAM qui s'engage vis-à-vis du GAN.

Si, donc, la SEATRAM ne paye pas ses cotisations, le contrat est rompu.

En conséquence, le marin n'aura plus aucune couverture sociale (à la différence, avec la Sécurité Sociale, où le non paiement n'influe nullement sur la protection des salariés).

Ne faudrait-il pas mieux envisager le paiement des cotisations à l'assurance par le marin, et qu'il soit d'ailleurs, lui-même co-contractant au contrat d'assurance ?

2 - cessation de la protection

Il est prévu dans le contrat d'assurance que la protection sociale cesse :

- à la date de rupture du contrat d'engagement, c'est-à-dire à la fin des 4 mois de contrat

- lors du retour en France, donc au moment des congés.

Ces conditions peuvent être écartées si le navigant paye 3,40 % par famille ou 1,30 % par personne isolée.

Ce supplément est donc obligatoire pour que le marin puisse être couvert durant la période de ses congés.

De toute manière, la protection ne peut aller au delà de trois mois. Et dans ces trois mois, il faut comprendre les deux mois de congé.

Le problème se pose si la disponibilité du marin va au delà d'un mois, ce qui peut arriver facilement, la disponibilité n'étant nullement payée par l'armateur, mais par un assureur.

Il faudrait donc prévoir la couverture permanente du marin, quelle que soit sa situation, mer ou terre.

3 - remboursement et non avance des frais

Le navigant ne pourra pas profiter du tiers payant, c'est-à-dire qu'il devra avancer tous les frais d'hospitalisation, pharmaceutiques ...

4 - conditions particulières

Au paragraphe concernant les conditions particulières, l'on peut s'interroger sur la définition de l'accident du travail, sous la législation des Bahamas.

Mais surtout, il convient d'évoquer le problème des indemnités journalières dues en cas d'accident, ou du capital décès qui sera versé à la famille.

En effet, tant ces indemnités que ce capital sont calculés sur le salaire forfaitaire.

Par exemple, l'indemnité journalière est égale à 90 % du salaire forfaitaire, ce qui est de loin inférieur au régime français, qui prévoit une indemnité proche du salaire réel.

Il se pose également le problème de la franchise des 30 jours : le marin, s'il n'est pas accidenté ou s'il n'est pas malade à bord, n'aura le droit à une indemnité journalière qu'au bout de 30 jours de maladie.

0
0 0

V - RETRAITE

Il s'agit ici d'un système de capitalisation qui n'a absolument rien à voir avec un système de retraite d'un salarié français.

En effet, la capitalisation écarte tout réajustement etc...

Voici donc, très rapidement, les problèmes que posent le passe des navigants de la S.F.T.P. sous pavillon des Bahamas.

./.

Il faudrait donc prévoir la couverture permanente du marin, quelle que soit sa situation, mer ou terre.

3 - remboursement et non avance des frais

Le navigant ne pourra pas profiter du tiers payant, c'est-à-dire qu'il devra avancer tous les frais d'hospitalisation, pharmaceutiques ...

4 - conditions particulières

Au paragraphe concernant les conditions particulières, l'on peut s'interroger sur la définition de l'accident du travail, sous la législation des Bahamas.

Mais surtout, il convient d'évoquer le problème des indemnités journalières dues en cas d'accident, ou du capital décès qui sera versé à la famille.

En effet, tant ces indemnités que ce capital sont calculés sur le salaire forfaitaire.

Par exemple, l'indemnité journalière est égale à 90 % du salaire forfaitaire, ce qui est de loin inférieur au régime français, qui prévoit une indemnité proche du salaire réel.

Il se pose également le problème de la franchise des 30 jours : le marin, s'il n'est pas accidenté ou s'il n'est pas malade à bord, n'aura le droit à une indemnité journalière qu'au bout de 30 jours de maladie.

0
0 0

V - RETRAITE

Il s'agit ici d'un système de capitalisation qui n'a absolument rien à voir avec un système de retraite d'un salarié français.

En effet, la capitalisation écarte tout réajustement etc...

Voici donc, très rapidement, les problèmes que posent le passe des navigants de la S.F.T.P. sous pavillon des Bahamas.

En effet, la protection du salarié français ne peut leur être assurée, et le système mis en place par les Compagnies n'offre nullement les mêmes garanties.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRESCINQUANTE ET UNIÈME SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME

LONDRES DU 20 AU 24 MAI 1985

En effet, la protection du salarié français ne peut leur être assurée, et le système mis en place par les Compagnies n'offre nullement les mêmes garanties.

0
0 0

Comme de coutume le secrétaire général Mr SRIVASTAVA, a accueilli les différentes délégations par un mot de bienvenue.

Le comité était présidé par son chairman Mr JENSEN, assisté de Mr SASAMURA, qui avec le secrétaire général ont été les principaux intervenants au cours des différentes discussions.

Il est difficile à un novice de suivre avec précision les différentes interventions et discussions basées sur une montagne de textes. Le compte rendu de Mr FINON, ci joint, donne une bonne idée de la façon dont ont été traités les principaux points de l'ordre du jour. Néanmoins il ne fait pas ressortir l'état d'esprit qui semble avoir joué un rôle important dans la prise de certaines décisions, et principalement dans celle de reporter l'ordre du jour concernant les radio communications/système de détresse à la prochaine session.

RADIO COMMUNICATIONS/ SYSTEME DE DETRESSE

On assiste à une pression très forte de la part des pays développés pour imposer du matériel très sophistiqué ceci afin de :

- 1/ supprimer l'officier radio
- 2/ vendre le matériel en question

Les autres pays eux ne sont pas du tout pressés et font obstruction

Les USA, URSS, Canada, France ont mis au point le système SARTAI (Search and Rescue Satellite Aided Tracking). La RFA travaille sur un système similaire et donc concurrent. L'enjeu commercial est évidemment très important. Il semblerait d'après ce qui se dit en dehors des séances que aucun des deux protagonistes ne se sentait prêt pour croiser le fer durant cette session. Ce serait la raison pour la quelle la discussion de ce point très important a été ajournée. En particulier le choix de la longueur d'onde impliquant en fait le type de matériel ne pouvait être fait. Le SARTAI devrait remplacer l'actuel émetteur portatif des embarcations de sauvetage. Dans cette fonction il représenterait certainement une amélioration du point de vue de la sécurité. Mais il fait aussi partie du plan qui vise à supprimer les opérateurs radio sur les navires. Il y a lieu d'être très vigilant sur le système de sauvegarde radio électrique qui va être mis en place; car il ne faut pas oublier qu'industriels et amateurs ont une très grosse influence sur les délégations de l'OMI et donc sur les décisions prises. Cette balise Sarsat ne donnera jamais la même sécurité qu'un opérateur, et tout dépendra du système de téléphonie qui sera exigé.

Le sous comité des Radio-Communications doit se réunir du 14 au 18 Octobre.

PIRATERIE

Un expert en "lutte" contre la piraterie en mer est actuellement à Singapour il doit se charger de préparer un colloque sur ce problème.

Le Liberia déclare avoir augmenté le nombre de ses Coast-

UNIVERSITE DE BALMO

Cette université forme des cadres administratifs supposés capables de faire appliquer les règlements de l'OMI.

Actuellement elle reçoit 212 étudiants qui font un stage de deux ans.

Le financement d'une telle université est bien entendu difficile, et le Secrétaire Général de l'OMI, par l'intermédiaire de la session a fait appel à la solidarité des différents pays membres de l'OMI.

FONCTIONNEMENT DE L'OMI

Le nombre des textes d'applications augmentant, l'énorme machine a tendance à s'essouffler.

Devant la multitude de problèmes soulevés les différents pays ont de la difficulté à suivre la cadence et les administrations tardent à soumettre leurs études.

Il devient parfois difficile de décider où insérer les nouveaux textes

Devant le coût financier de certaines décisions les pays les moins riches renâclent.

Les points traités relevant souvent de problèmes spécifiques à certains pays il est parfois difficile de trouver un accord qui se dégageait plus facilement quand on traitait les problèmes plus généraux.

Les pays en voie de développement manquent souvent de personnel qualifié pour faire appliquer les conventions (actuellement 21) recommandations et normes déjà en vigueur, il manquent donc d'enthousiasme pour en voter de nouvelles.

Tout ce contexte crée un état d'esprit tend à amortir la dynamique de l'organisation.

NUMERO D'IDENTIFICATION DES NAVIRES

L'idée est d'attribuer à chaque navire et pour toute la durée de son existence un numéro d'identification. Ce numéro semblable à un numéro de châssis serait également peint sur la partie la plus visible du navire (il n'a d'ailleurs pas été possible de se mettre d'accord sur quelle partie du navire un numéro est le plus visible). Ceci permettrait une identification facile et serait d'après les auteurs plus difficile à falsifier qu'un nom que l'on peut changer à volonté.

Certaines délégations ont proposé d'utiliser le fichier du Lloyd qui a le mérite d'exister déjà. Les pays qui ont leur propre société de classification ne veulent pas cette "reconnaissance générale". Une solution reste à trouver. Il faudrait également démontrer qu'un numéro est plus difficile à cacher voire à falsifier qu'un nom.

PRESENCE DE L'AFCAN DANS LA DELEGATION FRANCAISE A L'OMI

Il est certainement très intéressant pour l'AFCAN de pouvoir participer aux travaux de l'OMI par ce moyen. Nous avons peu de poids mais cela nous permet au moins d'observer, et aussi de nous placer

auprès de notre administration en comblant parfois les lacunes nautiques des membres officiels de la délégation française.

Il est cependant regrettable que les délégués AFCAN changent si souvent. Il serait peut être possible que notre Association crée une commission chargée de la représentation à l'OMI. En effet il est difficile pour un non initié de s'y retrouver dans le détail des textes utilisés, d'autre part cela ferait peut être plus sérieux vis à vis de l'administration.

FREQUENCE DES SESSIONS DU C.S.M

On semble s'orienter vers un élargissement de l'intervalle entre les sessions, et une augmentation de la durée de celles-ci.

Sessions du C S M:	27 janvier-5 Février 1986
	8 au 12 Septembre 1986
	2 semaines en Mai 1987

Pièces jointes: Rapport du Ss Directeur de la sécurité des navires
Plaquette SRSAT
Programme des différentes sessions pour 1985

Cdt A. TROCHERIS AFCAN

SECRETARIAT D'ÉTAT
AUPRÈS DU MINISTRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS.
CHARGÉ DE LA MER

3. PLACE DE FONTENOY
75700 PARIS
TÉLÉPHONE : 273.55.05
TÉLEX : MIMER 250B23 PARIS

DIRECTION DES PORTS
ET DE LA NAVIGATION MARITIMES
Sous-Direction de la Sécurité
des Navires

PARIS, LE 6 juin 1985

N° DPNM/SN - 90

COMITE DE LA SECURITE MARITIME
51ème session - LONDRES 20-24 mai 1985

COMPTE RENDU

GENERALITES

La délégation française était composée de :

H. PINON, DPNM/SN
C.F. BESNARD, Marine Nationale
Commandant TROCHERIS, AFCAN.

Simultanément à la session a siégé le groupe de travail sur les inspections et les certifications (GSI) à laquelle participait l'AAM VERLET (DPNM/SN2).

Le principal point à l'ordre du jour de la session était l'approbation par le Comité des projets d'amendements au chapitre I de la convention SOLAS sur les visites et les certificats et à la convention sur les Lignes de Charge, en vue de la conférence qui devait être tenue en 1986 pour adopter ces textes.

De plus cette session du comité était la dernière avant la 14ème assemblée de l'OMI et devait donc approuver les projets de résolutions à soumettre à cette assemblée.

Il a été constaté un certain relâchement dans le délai de sortie des documents. Cela s'explique en partie par la proximité de certaines réunions (les sessions du MEPC et du sous-comité COM étaient très récentes). Mais il existe également une dérive aussi bien dans le délai de soumission par les états-membres que dans le délai de diffusion et de traduction par l'Organisation. Ce phénomène a été constaté et analysé par l'ensemble des participants.

Pour la première fois la traduction simultanée en langue arabe a été offerte en réunion de comité.

PREPARATION DE LA CONFERENCE DE 1986

Dès l'entrée de la session, l'ICS et le Japon, immédiatement soutenus par la Grèce, le Libéria, la Chine, l'Inde etc... ont déclaré qu'il n'était pas nécessaire de tenir la conférence prévue en 1986 mais que le sujet pouvait attendre 1988 pour être traité en même temps que l'amendement du chapitre relatif aux radio-communications. Bien qu'aucun argument rationnel ne semble justifier cette position, il n'a pas été possible de la contrer. Le retard ainsi apporté n'est pas d'importance majeure. Il est néanmoins regrettable dans la mesure où ces projets d'amendements étaient simplificateurs pour tout le monde.

Le groupe GSI a donc été mandaté pour revoir à nouveau son texte en ne conservant que l'une des trois versions initialement proposées. Il a de plus été invité à préparer un projet de résolution à soumettre à l'Assemblée de 1985 portant directive pour les visites des transporteurs de gaz et de produits chimiques.

CONVENTION TECHNIQUE UNIQUE

Un groupe de travail était prévu sur ce sujet. Un seul document a été proposé depuis la dernière session. Il a donc été décidé de reporter la tenue de ce groupe de travail à la 52ème session et ceci à condition que de plus importantes contributions des gouvernements soient fournies.

NUMERO D'IDENTIFICATION DES NAVIRES

Le projet du groupe de travail a été dans l'ensemble accepté par le Comité. L'utilisation du fichier du Lloyd's pose toutefois un problème à plusieurs délégations.

La France avait exprimé sa préférence pour une convention plutôt qu'une simple recommandation comme instrument de mise en vigueur de cette immatriculation. Il est difficile de trouver la convention où cette disposition pourrait être introduite. La France a donc proposé que l'absence d'immatriculation soit considérée comme une "bonne raison" d'effectuer une inspection détaillée au titre du contrôle par l'Etat du port.

SOUS-COMITE FP (Prévention de l'incendie)

- Inertage des transporteurs de produits chimiques transportant des produits pétroliers : la rédaction de la règle 55-5 du chapitre II-2 de SOLAS manquait de clarté. Une nouvelle rédaction a été établie et sera soumise à l'Assemblée comme projet d'amendement futur.
- La question de l'applicabilité aux transporteurs de produits chimiques des normes relatives aux arrêts de flamme de la circulaire MSC 373 a été posée. Elle sera examinée par les sous-comités BCH et FP avant de revenir au Comité.
- L'URSS a demandé une dispense d'inertage pour les pétroliers existants de 40 à 70 000 tpl effectuant des voyages entièrement en zones spéciales et objet d'accords bilatéraux suivant la règle 13 C de MARPOL, annexe I. Cette demande n'a pas reçu de soutien et a été retirée par l'URSS.
- Utilisation des combustibles de cargaison comme soute : un projet de résolution sur cette question soulevée en 1984 par la France a été approuvé par le Comité en vue de son adoption par l'Assemblée de 1985.

SOUS-COMITE COM (Radio-communications)

Après un long débat animé par la position d'obstruction de la délégation grecque pour savoir si les questions relatives à ce sous-comité seraient traitées ou reportées à la prochaine session, les décisions suivantes ont été prises :

- Les projets de résolution de l'Assemblée sur les directives en vue de la mise en place du futur système mondial de détresse, sur les normes pour stations terriennes de navires, et sur la mise en oeuvre de NAVTEX, seront transformés en circulaires MSC qui seront proposées à l'adoption de la 52ème session.
- En ce qui concerne le choix de la fréquence de 406 MHz pour les radio-balises de pont à satellites, le vote a été repoussé à la 52ème session.
- Le Comité a adopté le principe que les répondeurs radars devraient être le moyen de localisation rapprochée des radio-balises de pont.
- Sur proposition du Japon, un projet de résolution à soumettre à l'Assemblée de 1985, considère les répondeurs radars comme équivalents aux radio-balises de localisation des sinistres sur les embarcations de sauvetage.

SOUS-COMITE NAV (Sécurité de la Navigation)

- L'Organisation Hydrographique Internationale a présenté une proposition d'amendements au document "Organisation du trafic Maritime".

Le SHOM avait exprimé le souhait que ces amendements soient pris en compte directement par le Comité. Plusieurs délégations ont considéré qu'un examen préalable par le sous-comité était nécessaire et ce point de vue a été retenu.

- Une circulaire MSC sur la visibilité à partir des passerelles a été adoptée. Elle porte, pour les navires neufs, sur les dispositions constructives et pour les navires existants, sur les conditions d'exploitation.
- Une note de la RDA, du Danemark et de la Norvège, relative à la récente extension des eaux territoriales de la RFA, sera examinée par le sous-comité.

SOUS-COMITE BC (Conteneurs et Cargaisons)

- Le principe d'une révision des prescriptions au transport du bois en pontée, proposé par le Canada, a été adopté.
- La révision des règles d'arrimage des cargaisons est inscrite au programme de travail du sous-comité sur proposition de la RFA.

UNIVERSITE MARITIME MONDIALE

M. SRIVASTAVA a plaidé pour une solution des problèmes financiers de l'Université. M. SANTA CRUZ, président du groupe de travail sur les questions financières, a proposé la création, sur une base volontaire, d'une cotisation complémentaire des états-membres. Aucun débat n'a eu lieu sur ce sujet qui relève de la compétence du Conseil.

QUESTIONS DIVERSES

- La proposition grecque de formation réduite des officiers pour les voyages côtiers, soutenue par la Chine, l'URSS, le Libéria et le Royaume-Uni, sera examinée par le sous-comité STW.
- La proposition du Canada et de la Norvège concernant la qualification des personnel embarquant sur les plates-formes de forage a reçu un accueil favorable et sera examinée par le sous-comité STW.

.../...

- Une note de l'Irlande relative aux risques courus par les navires de pêche du fait des sous-marins, soutenue par la France et quelques autres délégations, sera examinée par le sous-comité NAV.
- La note de la France sur la sécurité des engins remorqués a de nouveau été accueillie défavorablement par les Etats-Unis et le Canada qui ont persisté à nier l'existence du problème. D'autres délégations (Royaume-Uni, Norvège) opposent l'argument que ce sujet, vaste et nouveau, risque d'entraîner l'Organisation dans des travaux trop sophistiqués et trop spécialisés. Seule, la Suède a clairement soutenu les propositions françaises. Il a cependant été décidé que cette question serait l'objet d'un point explicite de l'ordre du jour de la 52ème session. Il a été demandé à la France d'étayer son argumentaire par des données statistiques plus significatives.
- Une note du Libéria sur la coopération en matière d'enquêtes sur les accidents maritimes sera transmise au Comité juridique.

Programme de travail

Le programme de travail des sous-comités a été mis à jour compte tenu des décisions prises ci-dessus.

Au programme de travail du sous-comité STW, une proposition d'étude des procédures de contrôle des navires selon la convention STCW a été inscrite entre crochets. Cette initiative du Secrétariat répond aux échanges que nous avons eus avec lui lors des récents comités du Memorandum de Paris. MM. ADIB et SASAMURA avaient, en effet, craint que le Memorandum de Paris n'empiète, à ce sujet, sur les compétences de l'OMI. Pour que cette question soit confirmée au programme de travail, il faudra qu'elle soit l'objet d'une note de proposition de la part du Secrétariat ou d'une délégation.

CONCLUSIONS

- En raison de long débats, notamment sur les activités du groupe de travail GSI et sur les décisions à prendre en matière de radio-communications, toutes les questions non urgentes ont été reportées à la 52ème session. Celle-ci sera d'une durée d'une semaine et demie et aura lieu du 27 janvier au 5 février 1986, confirmant la tendance vers un espacement des sessions à huit mois plutôt que six.
- Il se confirme que la prise de décision pour le futur système mondial de détresse sera longue et difficile. L'aboutissement en 1988 paraît improbable.
- Les méthodes de travail du Comité et de ses sous-comités établies lors de la 49ème session sont, pour l'essentiel, maintenues avec fermeté par le Président JANSEN et par plusieurs délégations.

Elle s'est tenue à Londres les 23 et 24 Mai 1985 dans les locaux de la Marine Society où l'IFSMA a son nouveau bureau. Douze délégations nationales, dont celles du Japon, de la Suède et du Danemark - nouvelles associations adhérentes - ainsi que plusieurs membres individuels participèrent aux travaux. Des observateurs de l'IMPA (pilotes), de l'AISM (signalisation maritime) et du Nautical Institute siégèrent également.

Après lecture des rapports d'activité et financier (les nouvelles adhésions permettent de ne pas augmenter le taux des cotisations), il fut débattu des sujets proposés par diverses associations membres.

L'AFCAN présentait deux documents. Nous reviendrons in fine sur le premier d'entre eux qui avait trait au "Quart à la mer du capitaine", cette question - qui a soulevé un intérêt remarqué chez les participants - ayant depuis donné lieu à certains développements. Nous proposons également un élargissement du C.A. de l'IFSMA afin d'améliorer sa représentativité. Cette façon de voir n'est cependant pas dans l'optique des habitudes associatives anglo-saxonnes et nord-européennes. La seule suite donnée à notre proposition fut la création d'un 3ème siège de second vice-président qui sera vraisemblablement attribué au Japon fort de 1500 membres.

L'Association norvégienne a posé la question de savoir si le pilote peut mettre en œuvre lui-même le gyro-pilote. Cette pratique a été unanimement condamnée par l'assistance, bien que chacun sache qu'elle est courante sur de petits navires effectuant des voyages réguliers. Il est préférable que le pilote garde une vue d'ensemble plutôt que d'être absorbé par une tâche particulière, le commandant restant d'ailleurs responsable et devant pouvoir superviser toutes les décisions du pilote.

Les Hollandais et la BESMA (Belgique) ont présenté chacun un exposé sur "La sécurité et les opérations sur les navires RO-RO". Il a été reconnu que ce type de navires était dangereux dans leur conception actuelle et qu'il devait y être remédié par l'adjonction de cloisons étanches longitudinales.

L'Ingénieur en Chef de l'Armement
H. PINON
Sous-Directeur de la Sécurité des Navires

Captain SEM a lu un papier de l'IMO sur le sujet et indiqué qu'un groupe de travail a été constitué pour le prochain Comité de la Sécurité Maritime. Il a été demandé que la délégation de l'IFSMA s'engage à fond sur cette question et que des délégués de la BESMA et de l'association hollandaise assistent à la Session de l'IMO quand la question sera discutée.

Les Irlandais ont présenté un papier sur le nouveau balisage et les problèmes qu'il a parfois posé, critiquant les autorités des Phares et Balises. Mr MATTHEWS de l'IALA (International Association of Light-house Authorities) a répondu et justifié le nouveau système, expliquant que les autorités portuaires n'ont pas toujours interprété correctement les textes. L'Assemblée dans son ensemble approuve les nouvelles règles. La France, en tout cas, n'a pas connu de problème à ce sujet. Nous avons cru comprendre qu'un certain contentieux existait entre l'Irlande et les Autorités britanniques dont ce pays dépend pour les phares et balises et qui auraient quelque peu restreint les crédits.

Les Allemands ont demandé qu'un dossier soit ouvert au Secrétariat regroupant les renseignements sur les Règles en vigueur dans chaque pays au sujet des effectifs et de la formation. Certains pays ont pu fournir immédiatement ces renseignements. L'AFCAN a communiqué un document préparé par PINZON DU SEL sur la formation. Nous l'avons rectifié depuis cette réunion à la suite de nouveaux décrets pris par le Gouvernement français pour la délivrance des brevets (après nos réclamations pour leur conformité avec la Convention STCW). Nous nous efforçons d'obtenir des renseignements précis sur la réglementation française en ce qui concerne les effectifs. Il semble que les décisions soient prises au coup par coup par l'administration, dont nous cherchons à savoir quelles règles elle applique.

A la suite de cette question, Mr John DOVIAK de Seatrade Academy a présenté un ensemble de 4 cassettes vidéo pour la formation des capitaines en matière de droit maritime. Ces programmes sont fort bons et pourraient constituer en même temps un bon exercice d'anglais. Les coordonnées pour les obtenir ont été fournies aux autorités de notre Enseignement maritime. Nous craignons cependant que leur prix (au-dessus de 10 000 F) ne soit incompatible avec les crédits.

L'Irlande a présenté une étude sur la sécurité dans les eaux de l'Arctique, bien documentée et démontrant que dans ce domaine l'entraînement est aussi important que la fourniture d'équipements appropriés. L'IMPA (pilotes) et l'IMO étudient également cette question.

Le Secrétariat Général, conjointement avec le Nautical Institute, a communiqué un papier intitulé : "Command, a discussion paper" à étudier dans les Associations membres afin de faire parvenir le résultat des débats au Secrétariat. Il nous a semblé que ces subtiles définitions de termes anglais ne pouvaient vraiment intéresser que les pays de langue anglaise.

Captain Cubero de Bilbao nous a donné des informations sur les développements de l'affaire du Captain Pecina au Nigeria. La sentence de mort a été commuée en 25 ans d'emprisonnement à la suite des interventions, dont celle de l'IFSMA, auprès du Gouvernement nigérian.

Il a été convenu de continuer notre action par de nouvelles demandes de clémence de l'IFSMA et de chaque association-membre aux autorités suprêmes du Nigeria. Il serait opportun de remercier tout d'abord pour l'allègement de la peine, puis de réclamer l'absolution totale en faisant valoir que le commandant de l'Izarra a 57 ans et souffre de maladie.

Les Espagnols ont ensuite présenté une étude sur les dispositions qui devraient être exigées pour le chargement et le transport des concentrés. Le problème est la quantité d'humidité contenue dans ces concentrés pouvant amener un manque de stabilité et le ripage. Les certificats délivrés au chargement indiquent le degré d'humidité du produit sortant de production, qui a été ensuite stocké, bien souvent à l'air libre, pendant un temps plus ou moins long. Même l'analyse du produit au moment du chargement est sujet à caution suivant que le prélèvement a été fait au sommet, à la base ou au milieu du tas. De nombreux délégués ont pu confirmer par expérience le danger de ce genre de transport. Un consensus s'est établi sur la nécessité de l'interdiction du stockage en plein air et l'obligation du transport par navires munis du "grain certificate". L'assemblée a décidé de soumettre cette question au Sous Comité Cargo and Containers de l'OMI.

Le commandant FEAT de l'ACOMM a présenté un responsable de l'Aérospatiale, le commandant DESSAIRD, qui a exposé les divers usages pouvant être faits des hélicoptères pour aider les navires de mer : embarquements d'approvisionnements, services de pilotage, relevés d'équipages, transferts de malades. Des brochures et les coordonnées de l'Aérospatiale ont été distribuées aux délégués qui pourront faire toute demande de renseignements au Cdt DESSAIRD. Peut-être pourrions-nous nous documenter sur les possibilités de sauvetage sur les ferries.

Revenons sur le premier papier présenté par l'AFCAN. Il s'agissait d'une traduction en anglais de l'excellente étude faite par Maître BARBANCON-HILLION sur le quart à la mer du capitaine, vu sous l'angle de la législation française. Cet exposé a retenu l'attention de l'assistance et a donné lieu à un débat animé.

L'assemblée a décidé de présenter à l'OMI un papier sur ce sujet. Il y est mis l'accent sur l'importance du "fatigue factor" dans les causes possibles d'accidents de mer, en particulier quand le commandant est contraint de faire un quart régulier.

L'IFSMA demande que dans les statistiques publiées annuellement sur les causes d'accidents, ce "fatigue factor" soit pris en considération, et que pour accorder des dérogations d'effectif on ne tienne pas seulement compte de la taille et du tonnage des navires mais surtout de leur genre de navigation et des lieux qu'ils fréquentent (voir en annexe le texte de la communication à l'OMI).

Le Journal du Lloyd de Londres a consacré un article à cette initiative de l'IFSMA et un cabinet d'avocats maritimes anglais s'est intéressé à cette question (voir annexe).

L'AFCAN peut s'enorgueillir à juste titre d'être à l'origine de cette action qui nous semble bien engagée. Malheureusement les procédures de l'OMI sont bien lentes, mais sans attendre une décision de cet organisme international, nous pourrions d'ores et déjà faire référence au fait que cette question y est discutée, lorsque cela pourra faire avancer nos revendications ou conforter nos actions.

Captain BRUIN (Pays Bas) a fait connaître sa décision de ne plus participer aux travaux de l'IFSMA, s'étant retiré du Bureau de son association nationale. Il a demandé à l'assemblée de rester vigilante au sujet des cartes marines électroniques qui vont voir le jour dans un avenir proche, afin que soient maintenus les standards, et qu'une harmonisation soit imposée aux divers concepteurs.

Il a effectivement été parlé de ces cartes révolutionnaires aux récentes journées de l'IRT et des essais en ont déjà été faits.

Captain GRONSAND devant se retirer de la Présidence après 12 années à la tête de l'IFSMA, l'assemblée a accepté l'invitation de l'association norvégienne pour que la prochaine assemblée générale ait lieu à Oslo les 23 et 24 Avril 1986. En raison de cette date avancée (pour coïncider avec l'assemblée des Norvégiens), les papiers devront être communiqués au Secrétariat Général au plus tard en Janvier 1986.

Au cours du dîner qui a cloturé cette assemblée générale, son Excellence Mr SRIVASTAVA, Secrétaire général de l'OMI a été intronisé membre d'honneur de l'IFSMA. Ce qui prouve, s'il en était besoin, la forte position qu'occupe notre Fédération au sein de l'Organisation Internationale.

J. HUYARD

ANNEXE V

a

THE FATIGUE FACTOR IN MANNING AND SAFETY.

IFSMA, in conjunction with other professional organisations, is becoming increasingly concerned with the problem of fatigue as a factor in ship operation.

Commercial pressures are requiring Masters and crews to work ever longer hours in demanding conditions without adequate rest during their tours of duty. In some cases it has become necessary for the Master to keep a watch at sea, in addition to his normal duties, to relieve his tired Officers.

The manning requirements of STCW, and of national regulations before the advent of STCW, have been based on the size of the vessel, which has been a convenient yardstick, and one which is easy to check and to monitor. However, evidence of extreme fatigue amongst short-haul and ferry crews leads us to the opinion that more attention must be paid to the voyage, work pattern and traffic congestion factors of ship operation, rather than just to tonnage when manning levels are considered.

IFSMA members maintain that this fatigue factor has been largely overlooked in all manning discussions, and feel that Courts and Arbitrations enquiring into incidents should, in future, not only examine possible COLREG infringements, and assess and apportion blame for insurance purposes, but should also be asked to examine the hours of duty and rest of those seamen involved in such incidents, and to investigate the fatigue problem when it could be a relevant factor in determining the cause of the incident.

We hope to table a more detailed paper at the next session and, in the meantime, would request delegations to raise the matter at home with their governments and seafarers' organisations for discussion, so that all concerned will come to recognise fatigue as a threat to safety, and that a vessel with a tired crew is sub-standard and a potential hazard to other vessels.

NOTE: IMO has confirmed that the above paper will be circulated to the 18th session of the Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping under the symbol STW 18/INF.6.

SUB-COMMITTEE ON STANDARDS
OF TRAINING AND WATCHKEEPING -
18th session
Agenda item 10

ANY OTHER BUSINESS

The fatigue factor in manning and safetyNote by the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)

- 1 IFSMA, in conjunction with other professional organizations, is becoming increasingly concerned with the problem of fatigue as a factor in ship operation.
- 2 Commercial pressures are requiring masters and crews to work ever longer hours in demanding conditions without adequate rest during their tours of duty. In some cases it has become necessary for the master to keep a watch at sea, in addition to his normal duties, to relieve his tired officers.
- 3 The manning requirements of the 1978 STCW Convention, and of national regulations before the advent of that Convention, have been based on the size of the vessel, which has been a convenient yardstick, and one which is easy to check and to monitor. However, evidence of extreme fatigue amongst short-haul and ferry crews leads us to the opinion that more attention must be paid to the voyage, work pattern and traffic congestion factors of ship operation, rather than just to tonnage when manning levels are considered.
- 4 IFSMA members maintain that this fatigue factor has been largely overlooked in all manning discussions and consider that courts and arbitrations enquiring into incidents should, in future, not only examine possible COLREG infringements, and assess and apportion blame for insurance purposes, but should also be asked to examine the hours of duty and rest of those seamen involved in such incidents, and to investigate the fatigue problem when it could be a relevant factor in determining the cause of the incident.
- 5 We hope to submit a more detailed paper at the next session and, in the meantime, would request delegations to raise the matter with their Governments and seafarers' organizations for discussion, so that all concerned will come to recognize fatigue as a threat to safety, and that a vessel with a tired crew is sub-standard and a potential hazard to other vessels.

DENNIS V. GARRETT
 J. M. ARMSTRONG
 LUI A. WOOD
 ANTHONY S. HOLMES
 JOHN STOWELL ALLAN
 M. R. BURCH
 M. J. SUTTON
 PHILIP N. HARRIS
 E. I. THWAITES
 R. M. WALSER
 S. T. HARDINGHAM
 D. PADDOVAN
 P. BROOKS
 GRAHAM A. BRIDGE
 DAVID JOHNSTON
 MICHAEL JAMES
 DENNIS WINTER
 STUART A. ARMSTRONG

CONSULTANTS
 RICHARD BENNISON
 GEOFFREY ELMER GARRETT
 P. F. BROADHEAD
 JAMES A. RUBENS
 HENRY DE PINNA WEIL
 LEONARD TAYLOR

SOLICITORS

INTERNATIONAL HOUSE
 26 CREECHURCH LANE
 LONDON EC3A 5AL

TELEPHONE: 01-623 8899
 CABLES: EIDENT LONDON E.C.3.
 TELEX: 885420 EIDENT
 ITT FAX GPS. 2 & 3: 01-626 3073
 C.D.E. NO. 1073

YOUR REF.

OUR REF.
 AFDH/LL

DATE

12th September, 1985

The International Federation
 of Shipmasters' Association
 202 Lambeth Road
 London SE1

Dear Sirs,

We read with interest the report in Lloyd's List dated 10th September, 1985 in which it was stated that you would be providing this week's meeting of the International Maritime Organisation Training and Watchkeeping Group with a report warning of the dangers of the 'fatigue factor'.

We are presently involved a case in which crew fatigue is in issue and we should be most grateful if you would kindly provide us with a copy of your report for which we will, of course, be pleased to pay.

Yours faithfully,

Ingledeu Brown

IFSMSA warns on dangers of tired crews

By Bridget Hogan, Shipping Correspondent

ECONOMIC pressures on crews to work longer hours are a threat to safety and a vessel with a tired crew is substandard, an officers' group warns.

This week's meeting of the International Maritime Organisation (IMO) training and watchkeeping group will be warned of the dangers of the "Fatigue factor" by the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMSA).

The group claims: "Commercial practices are requiring masters and crews to work ever longer hours in demanding conditions without adequate rest during hours of duty."

IFSMSA has heard cases of masters keeping watch in addition to their normal duties so as to relieve tired officers.

The traditional yardstick for manning vessels based on their size is no longer adequate, the association tells IMO — even though most national standards and IMO's convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) all use this system.

"Evidence of extreme fatigue among short haul and ferry crews

leads us to the opinion that more attention must be paid to the voyage work pattern and traffic patterns," says the report.

Ships' masters claim the "fatigue factor" has been largely overlooked when manning levels are considered — and when casualties are investigated.

Inquiries should investigate work patterns, including the hours of duty and rest of seafarers involved in casualties — as the "fatigue factor" could be relevant in determining the causes of accidents.

To blame for the working patterns are the economic pressures placed on seafarers in a recession says IFSMSA. It is also concerned about trends to slim down crews.

It promises to present the IMO group with a more detailed investigation at its next session in 1986 and in the meantime calls on IMO members to raise the issue with their governments and seafarers' organisations.

Only this way will fatigue be recognised as a "threat to safety" says IFSMSA. "A vessel with a tired crew is substandard and a potential hazard to other vessels," it concludes.

Bravo
 Best regards,
[Signature]

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

202, LAMBETH ROAD, LONDON. SE1 7JY

Cable address: SHIPMASTER LONDON SE1

Telephone: 01-261 0450



PRESIDENT
Capt R Gronsand
Norwegian Shipmasters' Ass'n
Halrsjordgt. 11
OSLO 2
Norway

HON. TREASURER
Captain W.E. Warwick
Greywell Cottage,
Callow Hill, Virginia Water,
Surrey GU25 4LD
Tel: 09904-3361

GENERAL SECRETARY
Capt N.W.C. Rutherford
18 Ancliffe Green
Henley-on-Thames
Oxon. RG9 1TR
Tel: 0491-575199

Mrs A F Davidson-Houston
Ingledew Brown Bennison & Garrett
Solicitors
International House
26 Creechurch Lane
London EC3A 5AL

23 September 1985

Dear Mrs Davidson-Houston,

THE FATIGUE FACTOR IN MANNING AND SAFETY.

Thank you very much for your letter of 12 September requesting a copy of our paper to IMO on the subject of the 'fatigue factor'.

I have pleasure in enclosing a photo-copy of the paper from which you will see, as explained in our telecom this morning, we are very much at the beginning of our campaign, though support has been quite good. Since the STCW Sub-Committee has not yet been given clearance by the Maritime Safety Committee to discuss the matter, we have been asked to re-submit our paper to the next MSC Committee for permission to include the subject in the future Work Programme.

We shall be collating information from our membership and will be pleased to pool any information which may be of mutual benefit.

Thank you again for contacting us.

Yours sincerely,

N W C Rutherford
General Secretary IFSMA

AFFAIRE DU "MONT LOUIS"

Les faits selon les témoignages

Le "Mont Louis" quitte Dunkerque à destination de Riga. Il pratique la passe de Zuydcoote et garde le pilote jusqu'à la station belge du Wandeloar du fait de la mauvaise visibilité variant entre 0,5 et 1,5 Mille.

A 13 h 48 il débarque son pilote à 0,8 m. dans l'ESE de la bouée SW Akkaert (les navires remontant vers l'Escaut passent dans le sud de cette bouée, les navires sortant de l'Escaut passent au nord. Ils ne sont pas dans un DST, celui-ci commence quelques milles dans l'ouest de la station de pilotage délimitée par les bouées A1 et SW Akkaert).

Le Mont Louis est venu cap au 80 environ, machines stoppées, gardant 5 à 3 nds d'erre.

Le pilote, avant de débarquer, a demandé à la station belge l'état du trafic dans le chenal. Il n'y a, d'après elle, qu'un navire grec qui embarque son pilote près du Mont Louis et va remonter vers Flessingue et dont le Mont Louis doit prendre garde.

Le commandant DEVINEAU est sur l'aile de passerelle tribord devant les commandes des moteurs et du propulseur et veille le débarquement du pilote, le lieutenant de quart est dans la timonerie, le timonier est à l'échelle de pilote. Ce dernier étant débarqué, DEVINEAU met en avant très lent, propulseur à gauche, et demande au lieutenant de venir au 15. Puis, stoppant le propulseur, il met en avant demi (10 nds).

Jusqu'au débarquement du pilote, DEVINEAU veille au radar tribord sur échelle 3 milles et le lieutenant au radar babord sur échelle 6 milles. Les deux radars sont en relatif stabilisé. A part les bouées et le bateau-pilote, il n'y a sur les écrans que le navire grec. DEVINEAU a jeté un dernier coup d'œil au radar tribord à 13 h 49.

Le Mont Louis étant cap au 15, le lieutenant met le gyro-pilote en service. La route libre est donnée à 13 h 54 (contrairement à ce que l'expression suggère, ce n'est que le début administratif de la traversée). Le lieutenant fait alors un point radar ne signale aucun danger au commandant qui lui a demandé, après le débarquement du pilote, de mettre le radar babord sur mouvement vrai (le loch n'est pas asservi aux radars, la vitesse s'affiche manuellement). La visibilité est estimée par DEVINEAU à 1 mille. Subitement il aperçoit à 6 quarts tribord (estimation de sa part) "l'Olau Britannia" en route d'abordage à moins d'1 mille.

Il fait mettre la barre à gauche toute (le lieutenant l'exécute avec le tiller, le timonier vient de remonter sur la passerelle) et siffle 2 coups brefs, puis il bat en AR $\frac{1}{2}$ et siffle 3 coups brefs. L'abordage a lieu à 14 h 03, l'Olau Britannia s'encastrant à l'avant du chateau du Mont Louis sous un angle voisin de 90°. L'Olau Britannia est parti de Flessingue à destination de l'Angleterre. Il navigue à la vitesse de 19 nds. Le pilote hollandais a cessé son service, mais reste à bord. Le second est de quart avec consigne de prévenir le commandant si la visibilité est inférieure à 1,5 mille. Il prétendra que la visibilité a toujours été supérieure à 2 milles. Sur la passerelle avec lui l'homme de veille. Le gyro-pilote est en service, le cap est 263. Le second a vu au radar un groupe d'échos autour de la bouée SW Akkaert qu'il identifie comme le bateau-pilote et des navires au mouillage ou sans erre. Il ne s'en préoccupe plus. Il prétend avoir vu aux jumelles le Mont Louis à 2,5 milles, montrant son côté babord, son relèvement perdant rapidement, puis petit à petit ne bougeant plus. Il se rend compte alors qu'il voit le côté tribord et que l'abordage est à craindre. Il demande au veilleur de prendre la barre en manuel, siffle un coup long, fait mettre la barre à gauche toute et bat en arrière toute. L'abordage a lieu à 14 h 03.

La vérité reconstituée

La visibilité au moment et à l'endroit de l'abordage était de 1,1/4 mille (témoignage du bateau-pilote).
 Quand le Mont Louis met en route libre (à 10 nds), il est en réalité 13 h 55 et l'Olau Britannia est à environ 3 milles, passant la bouée Middle Akkaert.
 A partir de ce moment, les relèvements n'ont pas dû changer : Le Mont Louis a l'Olau à 4 quarts tribord, et l'Olau a le Mont Louis à 2 quarts babord.
 Au moment de l'abordage, le Mont Louis est venu à gauche jusqu'au 340, et l'Olau à gauche également jusqu'à 250. Les deux navires sont donc perpendiculaires l'un à l'autre.

 Il a été écrit tant d'erreurs et de contre vérités à propos de cette affaire que nous jugeons bon que nos adhérents puissent se faire une plus juste idée des faits à la lecture de cette publication. Volontairement nous nous sommes abstenus de tout commentaire et de toute recherche de responsabilités, en attendant le jugement de l'affaire. Nous n'en défendrons pas moins notre collègue par tous les moyens légaux.

N° 248
 Monsieur le Rédacteur en Chef
 Journal LE MARIN
 Z.I. Rennes Chantepie
 35051 RENNES CEDEX

5 Octobre 1985

Monsieur le Rédacteur en Chef,

Notre Association qui a suivi de près l'affaire du "Mont Louis" s'étonne des informations publiées dans vos numéros des 30 Août et 27 Septembre. On y lit notamment :

"Pour le navire allemand par contre, plaide le fait que la timonerie du "Mont Louis" était déserte au moment de l'abordage (le capitaine accompagnait le pilote)." (30.8.85)

"Aussi, au moment des plaidoyers, le représentant de l'Etat n'avait aucun mal à réclamer l'absolution de l'Olau. De son point de vue, le Mont Louis est coupable de trois fautes graves : n'avoir pas eu d'observateur au poste de commandement (celui-ci accompagnait le pilote au moment des faits)... (27.9.85)

On peut croire d'après l'article du 30 Août que le capitaine du Mont Louis était absent de la passerelle, ce qui est faux.

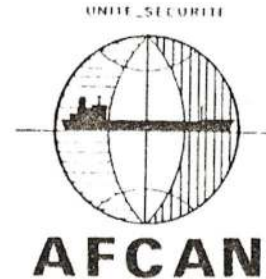
Dans l'article du 27 Septembre, il n'est pas assez significatif que les trois fautes imputées au navire français le sont par le représentant de la République Fédérale d'Allemagne.

La rédaction de ces deux articles, dans leur forme et par leur imprécision, aurait tendance à désigner le

...!

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc 92210 SAINT CLOUD Tél 7712155



Monsieur le Secrétaire d'Etat
Chargé de la Mer
3 Place de Fontenoy
75700 PARIS

capitaine français comme coupable.

Une telle façon de présenter les faits peut
s'intituler de la désinformation et c'est grave.

Veillez agréer, Monsieur le Rédacteur en Chef,
l'expression de nos sentiments distingués.

le 4 Octobre 1985

Le Président,

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Récemment l'un de nos adhérents s'est adressé à
vos services pour faire mettre son brevet en
conformité avec la réglementation internationale
S T C W de 1978 applicable depuis avr 1 1984.

Il lui a été répondu que son âge (59 ans) le
dispensait de cette mise à jour.

La récente désertion des armements français oblige
les officiers à aller chercher leur survie à
l'étranger où ils n'ont aucune protection et où
ils rencontrent parfois une certaine hostilité,
ce qui est le cas en Afrique du sud, en Nouvelle
Zélande, en Australie ou dans certains pays isla-
miques.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est du devoir
des services du Secrétariat à la Mer d'aider ses
officiers français en leur donnant dans les plus
brefs délais, à leur demande, un brevet en confor-
mité avec la réglementation internationale que notre
pays a approuvée. L'âge importe peu; il est permis
de commander à l'étranger au delà de 55 ans avec un
brevet français, si toutefois il répond aux normes
internationales.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat à la
Mer, l'expression de nos sentiments distingués.

F. S. Kelly

Le Président,

LOI DE FINANCES POUR 1986

M E R

1^o SEANCE DU MERCREDI 23 OCTOBRE 1985

INTERVENTION DE M. Marc LAURIOL

Monsieur De RANGO
Directeur des Gens de Mer
Secrétariat d'Etat
chargé de la Mer
Place de Fontenoy
75700 PARIS

N/REF. PS/NP
85/301

16 Octobre 1985

OBJET : Délivrance de Brevets de commandement -

Monsieur le Directeur,

Plusieurs jeunes officiers sortant des écoles nationales de navigation se voient obligés de naviguer sur des navires étrangers dont l'état n'a aucun lien avec la France.

Pourriez-vous nous informer sur les moyens dont disposeront ces jeunes gens pour faire valider le temps de navigation nécessaire à l'obtention du brevet de capitaine.

Quelle autorité pourra se porter garante du temps et de la qualité de la navigation qui conditionnent la délivrance d'un brevet de commandement, sous la responsabilité de l'administration française ?

Notre Association, soucieuse de maintenir le niveau de qualification des capitaines français, souhaiterait être fixée sur ces différents points.

Dans cette attente et entre temps, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire Général,
P. STEPHANY

M. le président. La parole est à M. Lauriol.

M. Marc Lauriol. Monsieur le secrétaire d'Etat, après les rapporteurs - certains rapports sont excellents - et les orateurs qui m'ont précédé, je tiens à appeler votre attention sur un aspect complémentaire de votre projet de budget.

Si l'on exclut les dépenses relatives à l'équipement naval, qui relèvent désormais du ministère du redéploiement industriel - elles échappent donc à votre autorité - nous constatons que le projet de budget du secrétariat d'Etat à la mer proprement dit s'élève en crédits de paiement à 5 milliards 986 millions de francs, dont 3 milliards 427 millions de francs, soit 37 p. 100, pour la protection sociale et l'établissement national des invalides de la marine. Cette proportion est considérable. Elle fait apparaître la mer comme un véritable « assisté sociale ».

Fourtant, je le crois, deux observations s'imposent à ce point de vue. Nous assistons à un phénomène discriminatoire et dangereux en ce qui concerne le système de protection sociale des marins.

Le système est discriminatoire parce que le régime social n'est pas le même selon le type de navigation. Dans la marine de commerce ou la pêche industrielle, la sécurité sociale maritime, la caisse générale de prévoyance des marins, prend en charge ceux-ci après quatre mois d'embarquement, au début du cinquième mois. L'armement naval, l'employeur, prend en charge à 100 p. 100 les quatre premiers mois. Dans la pêche artisanale, le système en vigueur est bien plus normal puisque la caisse de prévoyance prend en charge les marins dès le premier jour de leur embarquement. Ce dernier modèle correspond à ce qui se pratique dans la sécurité sociale sur terre.

Ce phénomène est discriminatoire. L'existence de deux régimes, en fonction du type de navigation, n'est pas normale. De même, il n'est pas vraiment normal non plus d'avoir pour la mer, notamment la marine de commerce, un régime si différent du régime général de la sécurité sociale. Cette discrimination non justifiée est contraire à tous les principes qui régissent notre société.

En outre, ce système est dangereux, car la charge supportée à 100 p. 100 par l'employeur pendant les quatre premiers mois de l'embarquement contribue puissamment à aggraver la situation de l'armement et à favoriser l'évasion de nos navires vers les pavillons étrangers. Or, ainsi que M. Duroméa l'a signalé dans son excellent rapport (*Sourires sur les bancs des socialistes*), il s'agit là d'une évasion qu'il a qualifiée d'inacceptable, disons alarmante.

Quand un rapport est bon, mes chers collègues, il faut le reconnaître ! Ce n'est pas parce que M. Duroméa est communiste que j'estimerai son rapport mauvais ! Ce rapport est très bon.

M. Jean Lacombe. C'est la cohabitation ?

M. Marc Lauriol. Le rapport n'était pas partial, et les idées politiques de M. Duroméa n'ont rien à y voir, non plus que les miennes, d'ailleurs.

M. André Tourné. Les communistes sont toujours raisonnables !

M. Roland Huguot. M. Duroméa s'est exprimé non en tant que communiste, mais en sa qualité de rapporteur !

M. Marc Lauriol. En tout état de cause, je m'intéresse à la mer, et M. Duroméa nous a présenté un bon rapport. Monsieur Tourné, excusez-moi, mais vous avez mon approbation, il ne parlait pas en tant que communiste, mais comme rapporteur.

J'en reviens aux cent soixante-dix navires « perdus » en moins de dix ans : c'est un phénomène alarmant, car nous allons perdre la maîtrise de notre marine de commerce, c'est-à-dire d'un outil indispensable à notre commerce extérieur.

Etant donné la gravité de ce phénomène et le fait que vous surchargez l'armement d'un certain nombre de dépenses qui contribuent à l'évasion des bateaux sous d'autres pavillons, je suis conduit à vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, quelles mesures vous comptez prendre pour assurer plus d'homogénéité, plus de rationalité et, en même temps, plus d'efficacité pour sauver ce qui reste de notre marine de commerce.

Si nous poursuivons les errements actuels, je crains fort que, dans quelque temps, nous n'ayons plus de marine de commerce. Il n'y a déjà plus de paquebots français, plus un seul ! Tous sont partis - je crois que le dernier était le *Mermoz*, maintenant sous pavillon étranger - et bientôt, nous n'aurons plus de cargos.

Comment ferons-nous pour maîtriser l'appareil maritime dont nous avons absolument besoin ? (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République*).

PARIS, le

INTERVENTION DE M. A. DUROMÉA

Député de la Seine-Maritime

ASSEMBLÉE NATIONALE - 1^{re} SEANCE DU 23 OCTOBRE 1985

M. le président. La parole est à M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, pour la première fois depuis 1981, les moyens de paiement octroyés au secrétariat d'Etat chargé de la mer vont régresser ou valeur nominale. La part du budget de la mer dans le budget de la nation va diminuer et s'établir à 0,52 p. 100.

Et pourtant, la France est la cinquième puissance économique mondiale. Elle possède plus de 5 000 kilomètres de côtes. Or la place accordée au fait maritime ne cesse de se réduire, toutes les décisions prises vont dans ce sens.

Ainsi, le ministère de la mer, créé en 1981 et qui avait suscité un grand espoir, est-il devenu un petit secrétariat d'Etat, dessaisi de la construction et de la réparation navales.

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Parallèlement, ses moyens budgétaires ont connu une évolution inquiétante en 1984, franchement médiocre en 1985 et inacceptable aujourd'hui.

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Certes, la situation nationale et internationale est particulièrement difficile dans ce secteur. C'est justement pour cela que la vraie question est la suivante : veut-on, oui ou non, gagner cette bataille, veut-on conserver et développer la vocation maritime de la France, ou veut-on abandonner le terrain, laisser la place à d'autres et brader l'indépendance nationale ?

Malheureusement, ce n'est pas avec le budget qui nous est proposé qu'il sera possible d'inverser la tendance. Il est marqué par la très forte diminution des dépenses en capital, dont chacun sait qu'elles commandent l'avenir du secteur. Cela est d'autant plus grave que la baisse des moyens d'investissements de 15,3 p. 100 s'applique à des crédits déjà réduits de 50,3 p. 100 l'an passé.

Bien sûr, on nous dit : il y a la cinquième tranche du fonds spécial de grands travaux. Mais si j'en crois la *Lettre de Maignon*, aucun crédit n'est prévu pour les activités maritimes. Et même si, comme vous l'indiquez, monsieur le secrétaire d'Etat, 200 millions étaient inscrits à ce titre, il n'en reste pas moins qu'en comparant ce qui est comparable, vos crédits baissent considérablement. De plus, le F.S.G.T. n'a jamais été conçu comme un palliatif budgétaire.

Poursuivre cette politique de désengagement comporte des risques.

Ainsi, l'hémorragie qui touche notre flotte de commerce - 178 navires sortis de flotte en dix ans - aura très vite des conséquences dramatiques. Le risque est grand de perdre à court terme la maîtrise des chaînes de transports. Qu'en serait-il alors de notre commerce extérieur ? Faut-il rappeler que le déficit de la balance des transports maritimes est passé de 227 millions de francs en 1978 à 3 295 millions en 1984 ? Sans flotte ou presque, les tarifs nous seraient imposés, les ports d'escale aussi, sans qu'il y ait d'alternative française.

Du point de vue social, les risques seraient aussi très grands. On peut dès maintenant les mesurer.

Les suppressions massives d'emplois ont déjà commencé, tant pour les navigants que pour les sédentaires. A terme, ce sont des professions qui disparaîtraient. Or, l'exemple de la

navale le montre, il est très long de former des professionnels hautement qualifiés comme il en existe actuellement en France.

Supprimer des emplois de sédentaires, n'est-ce pas aussi s'attaquer à la compétitivité de nos ports, à leurs possibilités de nombreux frets ?

Et comment ne pas évoquer la situation de l'E.N.I.M. - l'établissement national des invalides de la marine - ? La diminution continue du nombre des cotisants aggrave sans cesse sa situation déficitaire. Et pourtant, il n'y a guère d'amélioration des prestations accordées aux marins et à leurs ayants droit.

Face à ces risques, il est nécessaire et possible de faire autrement. Mais force est de constater que le Gouvernement agit comme si la disparition de la puissance maritime française était inéluctable.

Certes, un « Monsieur Marine marchande » vient d'être nommé. Mais le problème pour le Gouvernement ne consistait-il pas depuis longtemps à choisir ou la stratégie d'internationalisation et de repli proposée par les armateurs, ou une politique d'ensemble pour renforcer le potentiel et l'efficacité de la flotte française et mettre nos activités maritimes au niveau des besoins de notre pays ?

Or notre flotte est passée en deux ans du neuvième au onzième rang mondial, son âge moyen de 8,33 années à 9,07 et le nombre des actifs de 11 630 à 9 947. Le budget de 1986 prévoit une régression de 15,45 p. 100 des moyens d'investissements. Comment, dans ces conditions, engager un véritable plan de modernisation et de renforcement de la flotte ?

Et pendant ce temps-là, monsieur le secrétaire d'Etat, les armateurs poursuivent - avec, semble-t-il, votre accord - leur politique d'internationalisation, uniquement dictée par des considérations financières.

Ces passages sous pavillon de complaisance sont en fait une attaque en règle contre la protection sociale du monde maritime, une attaque contre le code du travail maritime, les conventions collectives, les accords contractuels.

Les crédits devant concourir au soutien de l'activité des ports ne font pas non plus exception à ce qui semble être devenu la règle : les moyens d'investissements diminueront de 28,6 p. 100 ; les seules dépenses en capital régresseront de 46 p. 100. C'est la démonstration du désengagement de l'Etat à l'égard de ce secteur.

Ce budget ne permettra pas de mettre les ports français en situation de résister à la concurrence de leurs puissants voisins européens. La politique portuaire se réduit donc au maintien d'un patrimoine vieillissant. Elle ne peut en aucun cas permettre au système portuaire de s'adapter avec rapidité aux nouveaux trafics.

Les dépenses d'entretien remboursées aux ports autonomes seront plafonnées au niveau atteint en 1985. Cette décision se traduira par une baisse générale de l'entretien des chenaux et des écluses. Ce ne sera pas sans répercussion sur la sécurité de la navigation et la compétitivité des ports. Ainsi, pour le port autonome du Havre, que je connais le mieux, les chiffres sont significatifs. Au cours des six dernières années, les dotations ont été en moyenne inférieures chaque année de 17 millions de francs aux demandes formulées. Les dotations annuelles, à l'exception de celles pour 1982, ont toujours été d'un taux inférieur à celui de l'inflation constatée dans l'année.

Cela aggrave les résultats déficitaires des ports autonomes et réduit leur capacité d'autofinancement, mettant en cause les constructions d'ouvrages et d'outillage absolument nécessaires à leur compétitivité.

L'évolution des détournements de trafics confirme les effets néfastes de cette politique puisque ceux-ci ont augmenté sensiblement, de 11,1 p. 100 en 1983 et 12,1 p. 100 en 1984. Va-t-on laisser les ports de l'Europe du Nord devenir les premiers ports français ? C'est malheureusement ce que semble faire votre projet de budget, monsieur le secrétaire d'Etat.

J'en viens maintenant aux pêches et cultures marines.

Ce secteur constitue un élément important de notre économie nationale pour le maintien et le développement de nombreuses régions côtières. Mais les principaux indicateurs évoluent de manière défavorable. De plus, avec le projet d'entrée de l'Espagne dans le Marché commun, se profile une grave menace pour l'ensemble de notre façade maritime. Notre flotte de pêche est passée de 11 100 navires en 1981 à 10 021 en 1984, et les effectifs embarqués de 21 033

à 18 677. Enfin, le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est passé de 4,6 milliards de francs en 1982 à 5,8 milliards de francs en 1984.

Votre budget de 1986 ne comporte aucune mesure susceptible d'inverser cette tendance. Il serait pourtant nécessaire de faire porter les efforts sur la modernisation des entreprises, l'organisation des marchés et la promotion des produits.

Pour les cultures marines, l'aide de l'Etat est circonscrite, du fait du transfert des compétences, aux opérations innovantes, aux travaux collectifs d'aménagement et à l'installation des jeunes chefs d'exploitation. Or ces crédits stagnent ou régressent. On peut dès lors se demander si le développement de nouvelles technologies qui pourraient améliorer la productivité des entreprises est véritablement recherché.

Quant à l'organisation des marchés, il faut constater que les circuits sont longs. Les produits de la mer sont encore faiblement commercialisés par les grands distributeurs. Pourtant, même en prenant en compte le goût prononcé des Français pour la consommation de produits frais, il n'est pas assuré que les consommateurs soient hostiles à de nouveaux conditionnements adaptés à la grande distribution.

En tout état de cause, un effort de promotion des produits de la mer est possible. Malheureusement, l'outil privilégié de l'Etat dans ce domaine, le F.I.O.M., recevra une dotation en baisse de 12,3 p. 100. On me répondra sans doute qu'un report de crédits permettra au F.I.O.M. d'assurer sa mission. Cela me surprend, car certains professionnels que j'ai rencontrés, notamment à Sète, se sont plaints du refus d'une subvention, pourtant modeste, par le F.I.O.M., refus qui compromet l'existence même de la flotte thonière.

J'ai déjà dit mon opposition au principe et aux conditions de l'élargissement de la Communauté économique européenne.

Je pense avec les marins-pêcheurs qu'il serait nécessaire, au préalable, de régler enfin les deux grandes questions qui restent en suspens depuis des années : l'harmonisation vers le haut des régimes sociaux et la mise en place d'un volet communautaire de la pêche en Méditerranée.

De plus, les moyens de surveillance maritime du secrétariat d'Etat seront loin de permettre un contrôle efficace.

A propos de la S.N.S.M., dont les crédits baissent dans ce budget, je trouve non seulement dérisoire, mais aussi désinvolte à l'égard de la représentation nationale qu'il faille chaque année abonder en seconde délibération les dotations à cet organisme bénévole, dont les services rendus au monde maritime ne sont pourtant plus à démontrer. J'ai rencontré hier l'amiral Amman ; il demande que les crédits de 1986 soient au moins égaux à ceux de 1985.

Pour conclure, je dirai que la mer sera une grande victime de l'austérité budgétaire en 1986. Le fait que le budget de la mer régresse ne sera pas sans conséquences sur l'activité maritime et sur l'emploi. Ce budget organise littéralement le chômage, directement par le biais des aides aux suppressions d'emplois, indirectement en sacrifiant celles susceptibles d'en créer.

Un tel budget ne permettra pas la mise en œuvre de la politique maritime de progrès dont la France a besoin. C'est pourquoi je n'ai pu émettre un avis positif.

La commission de la production et des échanges a cependant décidé, à la majorité, d'adopter les crédits du budget de la mer pour 1986.

Monsieur le Délégué,

En tant que membre de l'Association Française des Capitaines de Navires, (AFCAN) j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les graves problèmes des Transports Maritimes Français.

On voit en effet de plus en plus d'Armateurs Français attirés par les pavillons dits "de complaisance". C'est le cas du groupe Worms en particulier qui a choisi les Bahamas pour immatriculer ses navires afin d'échapper aux lois françaises sur la réglementation du travail d'abord, et sur la fiscalité ensuite. Or nous savons que les Bahamas bien qu'indépendantes en apparence, sont en fait très liées avec l'USA. Il s'agit d'un mouvement de sauvegardes de nos derniers ports "nos" transports maritimes en difficulté. Il en est de même pour tous les autres pays de complaisance dont nous ne pouvons pas être absolument sûrs de leurs bons sentiments à l'égard de la France éternellement.

C'est donc, en laissant ce processus se

développer, mettre notre capacité de transport par mer sous la dépendance et le bon vouloir de pays étrangers.

Il faut aussi tenir compte que les transports par mer de nos marchandises sur mers étrangères sont payables en devises. A l'heure où le gouvernement met l'accent sur l'exportation de nos produits, c'est voir une partie du bénéfice de l'opération diminuée des frais de transport.

Et surtout si nous sommes absents du marché des transports les frets sont au bon vouloir des transporteurs étrangers qui participent alors "leurs" prix sans concurrence.

Ne nous laissons pas, l'exemple Worms, s'il est possible, fraquer de rage: car comment refuser aux autres ce que l'on permet aux uns.

Sur le plan social: c'est fait aussi grave. Remise en question pour ne pas dire abandon des conventions collectives et surement désaffection du métier d'une population dite "maritime" sans espoir de renouvellement pour le cas de faux meilleurs. Soit encore dépendance de l'échange.

Qu'adviendra-t-il alors de nos officiers dans ce cas de conflit? Pourquoi alors consacrer

une marine de guerre si elle n'a plus
à assurer son rôle essentiel de
protection de la marine de commerce.
On le voit les conséquences sont graves
insoupçonnées.

Ceci ne peut être évité que par une
politique ferme du gouvernement en la
matière. Mais également assortie d'une
politique d'incitation : diminution des
charges salariales, prêts à intérêts bonifiés
pour le renouvellement du matériel,
flexibilité de l'emploi dans le domaine
maritime etc...

Nous pensons que la rentrée parlementaire
est l'occasion d'aborder ce sujet sans
tarder au sein des débats à la chambre
et qu'il y va de l'intérêt national
de garder à la France un outil de
transport maritime que l'on sera heureux
de retrouver intact et même modernisé à
la fin de la crise (ou en cas de conflit)
Comme si pour ce faire il doit être momentanément

Veuillez agréer Monsieur le Député
mes respectueuses salutations.

- Signature -

ANNEXE XI

TEXTE D'UN TELEGRAMME ADRESSE LE 8 OCTOBRE 1985
A L'ASSOCIATION DES CAPITAINES ITALIENS

Citation:

L'Association Française des Capitaines de Navires prie son
homologue italienne "Associazione Collegio Nazionale Capitani"
de transmettre au Commandant de l' "ACHILLE LAURO" l'assurance
de son soutien dans la difficile situation où il se trouve du
fait de la prise en otage de ses passagers et de la menace qui
pèse sur leurs vies. STOP. L'Association s'insurge contre les
pratiques actuelles de prise d'otage et autres faits de piraterie
et demande aux Gouvernements de prendre toutes les mesures pour
éviter le retour de ces manifestations de force intolérables.
STOP. Signé Commandant BROCHEC, président. - Fin de citation.

258450Z SCLM'D F
283 2042
260406LB PARIS F

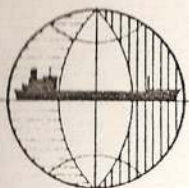
2000 SLB173 11F064 MBB793 GEC090 EES
FRAN CO 1600 233
GENOVAFONO 23/10 12 1542

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES
11 AVENUE MARECHAL LECLERC
92015 SCLM'D

VIVAMENTE COMMOSSI VOSTRA PARTECIPAZIONE RINGRAZIAMOVI
PER VOSTRO MESSAGGIO SOLIDARIETA' SITUAZIONE N/11 ACHILLE
LAURO COMANDANTE
DE PALMA PRESIDENTE COLLEGIO MARE

COL 11 AVENUE SCLM'D





AFCAN

SITUATION FINANCIERE AU 1er Octobre 1985

-RECEPTEES Cotisations 228.000 Francs pour 270.000 francs I/10/84

soit 42.000 francs en moins

le

Cotisations à jour 237 Actifs pour 255 en 84
135 Retraités pour 159 en 84

Cotisations en retard depuis plus de 3 ans = 8

" " de 2 ans = 8

" " de 1 an = 57

-DEPENSES

206.000 Francs pour 194.000 francs I/10/84

soit 12.000 francs en plus

dont 5.000 francs versé à M^o Garaud à récupérer

-Prévisions de fin d'année

-Dépenses = 74.000 francs avec prime d'assurance

-Recettes = 20.000 " cotisations en retard

20.000 retrait de la caisse d'épargne (Dépot en début d'année de cotisations)

34.000 Intérêts de placement S.I.C.A.V
74.000 Francs

-Les prévisions du budget seront donc réalisées, malgré la diminution du nombre d'actifs, avec les intérêts des placements, ce qui devrait permettre de ne pas modifier les cotisations.

-Il paraît impensable, dans l'état actuel des choses, d'augmenter les dépenses, en attribuant aux régions, un budget Secrétariat.

Placements

-Caisse d'épargne. La rémunération des dépôts ramenée à 6^o/o nous a amené à réduire le plus possible les dépôts.

-SICAV Associations .

Le 15/12/84 Achat de 37 Sicav pour 218583 Francs

Le 5/2/85 " de 8 " pour 48557 "

Le 14/6/85 " de 5 " pour 31695 "

soit 50 SICAV pour 298.835 francs

Cours au 1er Octobre 1985 323.338 "

soit une plus-value de 24.503 francs si nous devions les vendre.

-Un intérêt de 12^o/o vas être versé en octobre, cette somme couvrira la 1/2 de la prime d'assurance (à verser en Décembre).

le Trésorier

A N N E X E S

- I - Les Simulateurs de Navigation (Ct BROCHEC)
- II - Lettre à Monsieur Bernard LATHIERE
- III - CONTRAT S F T P - Etude de Maître HILLION
- IV - 51ème Session du Comité de la Sécurité Maritime à Londres (Ct TROCHERIS)
Compte-rendu de la Sous Direction de la Sécurité des Navires (H. PINON)
- V - Assemblée Générale de l'IFPSMA 1984 (Ct HUYARD)
 - a) Texte de l'IFPSMA sur "The Fatigue Factor"
 - b) Texte de l'I M O sur le même sujet
 - c) Article paru dans le Lloyd
 - d) Lettre du Cabinet d'avocats de Londres
 - e) Réponse de l'IFPSMA
- VI - Affaires du Mont Louis : Les Faits par le Ct HUYARD
Lettre de l'AFCAN au Marin en réponse à un article sur cette affaire
- VII - Lettre au Secrétariat d'Etat à la Mer à propos des brevets français en conformité avec STCW
- VIII - Lettre à la Direction des Gens de Mer sur la validation du temps de navigation
- IX - Interventions à l'Assemblée Nationale de Messieurs
Marc LAURIOL
et André DUROMEA
au sujet de Budget de la Mer
- X - Exemple de lettre destinée à attirer l'attention des parlementaires sur la situation des Transports Maritimes ; chaque adhérent pouvant s'en inspirer pour écrire à son député avant les législatives.
- XI - Télégramme adressé par l'AFCAN au commandant de l'Achille Lauro, lors d'une prise d'otages, et sa réponse.

-o-o-o-o-o-o-o-

BULLETIN D'ADHESION

NOM.....
PRENOMS
DATE DE NAISSANCE
DOMICILE

TELEPHONE.....
C°

A.....

Signature

Les cotisations pour l'année 1986
sont maintenues à :

. navigants	1 000 FR.
. sédentaires	750 FR
. retraités	150 FR

La cotisation des navigants comprend l'adhésion à l'assurance juridique auprès de la D A S pour la défense du capitaine dans le monde entier.

Les réglemment sont à adresser à

A F C A N - Secrétariat général
11 avenue du Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD
