

UNITE_SECURITE



AFCAN

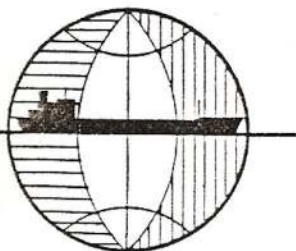
ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

Vain
MODIFICATIONS STATUTS
PAGES 20 et 21

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

Juin 1987



AFCAN

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

Juin 1987

S O M M A I R E

=====

	Pages
. Rapport moral du Président TROCHERIS	1 - 9
. Rapport financier du Ct BOUDIERE	10 - 11
. Entrevue avec M. de RANGO	11
. Participation aux travaux du Conseil Supérieur de la Marine Marchande	12
. Comité VTS de l'IALA - Ct HUYARD	12 - 16
. Commission Plaisance	16 - 17
. Activités de la Région Méditerranée	17
. Vulnérabilité de certains navires	17 - 18
. Pressions sur les capitaines	18
. Création d'un groupe de travail C.E.E.	18
. Enregistrement des communications radio	18
. Bulletin : Présentation et Publicité	19
. Assemblée générale extraordinaire	19 - 21
. Composition du nouveau Conseil d'Administration	21
. Composition du nouveau Bureau	21
. Assemblée générale de l'IFSMA - Ct TROCHERIS	22
. Quart du capitaine	22
. Rappel : Remorquage de VLCC	22
. Calendrier des prochaines réunions de conseil d'administration et Bureau	22
. Divers	23 - 24

=====

Elle s'est tenue à Paris cette année, avenue Reille, réunissant une trentaine de capitaines dont presque la moitié sont actifs (trois d'entre eux sont de jeunes commandants d'adhésion récente : M. GABIOT, J. LE FUR, J.D. TROYAT).

Etaient présents :

Les commandants J. BOSCHER - Y. BOUDIERE - Y. BROCHEC - G. CHOURRIER - A. FROC - M. GABIOT - S. GODIN - F. GOURMELON - A. HOCHET - J. HUYARD - J.C. LALITTE - D. LAURENT - J. LE FUR - Y. LE GALL - A. LE GALLOU - G. MERE - F. MESNAGE - M. QUIQUET - P. RECHER - M. RIO - M. SACONNEY - P. STEPHANY - J. THEBAUT - R. THIBAUT - A. TROCHERIS - J.D. TROYAT

Excusés :

Les commandants CHENNEVIERE - MASSON - PLANTY

Reçu : 123 Pouvoirs. (comptabilisés par le Ct RECHER)

L'assemblée générale s'est ouverte par la lecture du rapport moral du PRESIDENT TROCHERIS :

Chers Collègues,

Pour la première fois, je présente le rapport moral de notre association et préfère tout d'abord commencer sur une note optimiste en soulignant tout ce qui a été effectué pendant le "presque septennat" de mon ami le commandant

BROCHEC que je veux féliciter et remercier au nom de tous pour tous ses efforts, son activité et la sagesse avec laquelle il a mené notre association.

L'AFCAN, créée à l'origine dans le but principal de défendre les capitaines accusés d'être des pollueurs, est devenue maintenant une autorité morale que les pouvoirs publics ne dédaignent pas de consulter. Notre collègue BROCHEC, félicitons le encore une fois, vient d'être admis à participer au Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Nous participons comme conseillers aux différentes sessions de l'O.M.I : Maritime Safety Committees - S.T.C.W. et au groupe de travail de l'I.A.L.A. concernant les V.T.S. Je sais, parce qu'on me l'a rapporté, que Place Fontenoy on regarde ce qui est dit à notre sujet dans les journaux, il semble donc certain que nous commençons à nous implanter dans le milieu maritime.

Il serait nécessaire, et plusieurs d'entre nous le souhaitent, que nous puissions participer également à la C.C.S.

Le Président de cette commission semble nous être favorable mais il se pose comme toujours des problèmes de représentativité et d'équilibre au sein d'une commission : la réaction négative des syndicats pouvant en outre nous en interdire l'accès. Les études effectuées individuellement par quelques uns de nos collègues ou par nos commissions intéressent certains services. Actuellement, par exemple, la délégation MSC de l'O.M.I. est intéressée par le problème des répondeurs radars.

Tout ceci démontre que le travail effectué a porté ses fruits et que nous commençons à nous faire écouter. Il ne faut cependant pas encore pavoiser, notre influence n'est encore que naissante. Malheureusement, parallèlement à cette influence grandissante dans le milieu maritime français, la situation de notre Marine Marchande se détériore. Nous nous installons dans un état de crise sans précédent qui bouleverse les concepts et principes qui à l'origine ont été la base de notre association. De capitaines français traditionnels, navigant sur des navires français, nos successeurs actifs vont devenir des capitaines au moins Européens, si ce n'est totalement internationaux.

Notre marine est passée au 19^o rang dans le monde et le tonnage national ne représente plus qu'une part décroissante de la flotte contrôlée par notre pays. De 488 navires pour 11,7 Mt jb en 1978 nous sommes descendus à 5 Mt jb et 279 navires cette année.

Au 1er Janvier 1987, les effectifs navigant au commerce étaient descendus en dessous de 15 000 (16 800 début 86) et dans son rapport au C.C.A.F. présenté le 23 Mars, Agnès de Fleurieu écrit : "Les navires sont également de moins en moins - surtout pour les lignes régulières - le maillon essentiel d'une chaîne qui exerce ses activités décisives à terre. C'est là (et non pas avec les équipages ou les soutes) que les coûts se sont accrus de la façon la plus spectaculaire au cours des dernières années".

Je pense qu'il faut traduire que le navire n'étant plus intéressant financièrement, peu importe qui l'arme et sous quel pavillon il navigue. C'est ainsi que les compagnies de navigation françaises désarment, la C.G.M. passe de 47 à 32 navires en quelques mois ; les Chargeurs Réunis se vendent en partie à MAERSK et sont en voie de disparition le gouvernement n'ayant pas voulu s'encombrer d'une société française, et cela, malgré l'accord du ministre et du président de la C.G.M. qui reprenait cette compagnie, la N.C.H.P. se dissout. IL semble réellement que nous soyons en présence d'une volonté délibérée de la part du gouvernement et de certains armateurs de liquider la flotte française pour n'en conserver qu'un faible noyau et encore il apparait que dans certains secteurs de la Marine Nationale on avance volontiers qu'une flotte marchande nationale n'est pas du tout indispensable, en temps de guerre et qu'il est beaucoup plus facile de payer des mercenaires en cas de besoin.

Cette situation nouvelle remet en cause quelques-uns des principes de base de notre association.

Les nouveaux capitaines ne navigueront plus dans les mêmes conditions d'environnement et de sécurité que nous. On peut supposer en effet que les relations d'un capitaine français et d'un armateur étranger seront très différentes de ce qu'elles étaient jusqu'à présent avec un armement classique français.

De même les conditions de sécurité sur un navire étranger seront très souvent celles que donnent les conventions internationales (IMO). La raison d'être de l'AFCAN étant d'aider ses adhérents, il va falloir qu'elle s'adapte aux nouvelles contingences qui leur seront imposées.

Le travail des commissions doit donc s'orienter vers l'étude et la coopération avec les organismes internationaux qui traitent de ces différents problèmes, je veux parler de l'O M I. Jusqu'à présent quelques collègues assistent à certaines réunions, mais si l'on veut être réellement efficace il faut pouvoir étudier et être au courant des textes de l'ordre du jour. Un M3C d'une semaine représente une liasse de documents de 10 centimètres d'épaisseur, très souvent en anglais. La liste des conventions et textes émis par l'OMI est un document de 397 pages. J'estime donc que si l'on veut faire un travail sérieux, il faut une commission "active" uniquement consacrée au traitement des textes OMI.

L'IFSMA est également une entité internationale qui doit représenter une sérieuse base pour l'AFCAN et ses capitaines à l'étranger. Il est question actuellement de développer une étude européenne sur les conditions de navigation telles quelles se présenteront pour les européens en 1992. Je pense également qu'une commission chargée de participer à cette étude s'avère indispensable.

Un des poles d'intérêt de notre association réside dans l'assurance juridique. Certaines associations de l'IFSMA proposent aussi à leurs membres des assurances du même genre, incluant souvent une indemnisation en cas de perte du brevet. Peut-être y aurait-il la possibilité de prendre une assurance commune s'il s'avérait que cette solution soit intéressante ; il ne faut pas perdre de vue que dans le futur notre assurance a beaucoup de chances d'intervenir relativement souvent à l'étranger.

Si l'on examine les conséquences de l'internationalisation de la profession sur l'emploi des officiers et capitaines français, on s'aperçoit que la formation polyvalente française est très mal perçue dans les autres pays du monde. Une enquête faite par les Australiens dans différents pays parle même de l'échec total de la formation polyvalente française et vente la formation japonaise mixte à la base ce qui permet d'avoir des CDQ ou OT polyvalents et spécialisés ensuite, ce qui donne des seconds chefs et commandants à formation spécialisée. Il est difficile de remettre en cause la polyvalence, mais il y aurait peut-être possibilité pour les compagnies d'utiliser les polyvalents comme

tels au niveau CDQ-OT pour ensuite les spécialiser à l'intérieur de la compagnie aux niveaux supérieurs. Je sais que cela posera un problème de choix qui ne sera pas facile mais est-ce acceptable de faire fonction de second capitaine chef et de second mécanicien en 24 H comme cela se fait actuellement dans certaines compagnies ; ou alors est-ce raisonnable de désigner comme chef mécanicien un polyvalent qui venait de faire trois ans de commandement sans interruption. Quand on parle du navire de demain, on le décrit comme un engin d'une haute technicité afin de concurrencer les pavillons à bon marché. Il semble incohérent de faire conduire ce navire hautement sophistiqué par des officiers dont la polyvalence utilisée à outrance aura réduit de moitié la pratique et par conséquent la compétence. C'est à nous de réfléchir, mes chers collègues. La formation polyvalente risque-t-elle d'être un handicap dans le futur. Doit-on laisser faire sans réagir certains armateurs qui, venant de découvrir cette facilité dans l'utilisation de ses cadres, en abuse aux dépens des hommes et de la sécurité.

Puisque nous en sommes au chapitre de la sécurité, il est impossible de ne pas parler du problème des car ferries et des roro en général.

En ce qui concerne l'accident du Herald of free Enterprise, j'ai lu les compte-rendus de l'enquête donnés par le Lloyd List, vu les expériences sur maquettes présentées à la télévision britannique, écouté l'information donnée à TF1 sur une expérience effectuée grandeur nature avec un navire du même type, toutes ces informations concourent à démontrer que ces navires "écopent" énormément par l'avant, surtout s'ils sont sur le nez ; d'où on peut déduire que ferries et roro présentent une bonne sécurité lorsqu'ils sont intacts, mais dès que l'eau pénètre sur le pont garage (en principe pont principal) par des portes ou une brèche en cas d'abordage (cas du Mont Louis), il ne reste plus que quelques courtes minutes pour évacuer le navire : finalement on a rien découvert, la seule nouvelle étant les 200 noyés du H.F.E. En effet quel commandant de roro n'a pas essayé de calculer combien de "minutes" il aurait pour évacuer en cas d'envahissement du pont garage.

Lors du dernier MSC à Londres, la plupart des délégations ont parlé d'une action de mettre en place des lampes témoin de la fermeture des portes, mais seule la délégation des U.S.A. s'est aventurée à mentionner le problème du compartimentage dans le pont garage. Le délégué américain a d'ailleurs commencé son intervention ainsi : "Il ne faut plus désormais que roro veuille dire, comme jusqu'à présent, roll on roll over". Malgré les statistiques, les accidents en série prouvent que sur certains aspects ces navires sont dangereux. Il ne doit pas être impossible d'améliorer

le compartimentage avec une cloison longitudinale que certains ont déjà et des portes transversales. S'il s'agissait d'inventer des écoutilles pour améliorer l'efficacité de la manutention, ce serait déjà fait ; mais là, il s'agit de sécurité et on s'est contenté de dire que l'installation des portes transversales était absolument contradictoire avec le principe même du roro. Il faut toujours un grave accident pour avoir une petite chance de changer quelque chose.

Il n'est reste pas moins vrai que le Herald of free Enterprise a subi cette catastrophe, mais que :

- . des ferries français partent encore avec les marques noyées

- . pour gagner du temps, on démarre les moteurs avec des camions en train de monter et sur la rampe

- . les bateaux partent parfois avec 200 ou 300 passagers de plus que la capacité autorisée.

Les Affaires maritimes depuis un an se contentent de la déclaration des dangereux sans contrôler si elle est respectée dans la réalité et dans le principe actuel le commandant est toujours responsable pour des contraintes qui lui sont pratiquement imposées et qu'il contrôle à peine : on en arrive donc au Statut du commandant.

Doit-il rester tel qu'il est ou changer ?

On ne peut parler du statut du capitaine sans avoir mentionné le problème du quart. Le Ct STEPHANY et moi-même avons rendu visite à Monsieur de RANGO qui nous a assuré s'en tenir au règlement qui ne prévoit nullement que les officiers ne fassent que 8 heures. Par conséquent, un capitaine disposant d'un second et d'un lieutenant peut leur faire faire 12 heures de quart et donc se dispenser d'en faire lui-même. Les accords d'entreprise ne regardent pas les Affaires maritimes et donc ne sont pas du ressort de l'administration. C'est ainsi que certains capitaines sont obligés de faire leurs 8 heures de quart, ce qui soulève le problème suivant

- sur certaines lignes de cabotage, la fréquence des manoeuvres ajoutées aux huit heures de quart provoquent de très longues journées, qui peuvent être augmentées s'il y a de la brume ou une navigation difficile.

- S'il y a de la brume, le capitaine devrait doubler les deux autres quarts mais que se passe-t-il si c'est lui qui est de quart ? Peut-on admettre qu'un officier de quart effectif sur la passerelle reste seul responsable de l'ensemble du navire ?

La même question se pose pour le chargement de certains navires préparés par la terre et sur lequel le bord n'a pratiquement aucune possibilité de contrôle immédiat, ceci est vrai aussi pour les passagers en surplus et l'on pourrait trouver d'autres exemples qui démontrent que la responsabilité du capitaine s'exerce de plus en plus sur des éléments qu'il ne contrôle pas. Le problème est donc :

- doit-on changer le statut du capitaine ou continuer en faisant semblant de croire que nous sommes encore des représentants de l'armateur, conducteurs d'une expédition maritime.

Mon exposé des problèmes actuels ne serait pas complet si je ne parlais pas de la veille sur la passerelle. Un texte français, aligné sur les dispositions internationales, prévoit maintenant que l'homme de veille pourra être supprimé de jour quand les conditions de navigation le permettent. certains collègues reprochent au texte français de ne pas reproduire exactement l'idée de "proximité immédiate" dans la quelle le veilleur doit se tenir. En fait, je pense que ceci n'est pas très important. Etant donné les moyens de communication dont on dispose, je n'hésiterais pas à envoyer l'homme de veille sur l'avant quand on navigue en plein milieu de l'Atlantique. Ce qui est important, c'est que le capitaine ait toujours la possibilité d'organiser la veille et puisse disposer d'un veilleur s'il le juge utile.

L'absence de veilleur laissant le lieutenant seul sur la passerelle, un système "d'homme mort" donnant l'alarme chez le commandant et dans d'autres locaux du bord si l'officier de quart n'acquiesce pas l'alarme avant un certain laps de temps fixé à l'avance est mis en place sur la passerelle. Ceci n'empêchera pas que, en cas de défaillance de l'officier de quart, le navire restera incontrôlé pendant un temps plus ou moins long suivant la rapidité de réaction du bord. Notre collègue YVONNOU suggère de coupler les signaux d'impossibilité de manoeuvre sur l'alarme ; c'est sans doute assez difficile à réaliser en ce qui concerne les boules, mais cependant faisable.

Le plus grave sur cette question est l'expérience des Norvégiens qui ont décidé, malgré les textes, de supprimer le veilleur de nuit sur trois navires ultramodernes avec une passerelle bourrée d'alarmes couplées à l'ARPA telle qu'une lampe flash signalant un écho dangereux non traité, etc... Dans le texte présenté à l'O M I, les Norvégiens admettent que le navire risque de rester au maximum 4 minutes sans homme de quart.

Toutes les délégations présentes ont condamné l'interprétation du texte O M I faite par les Norvégiens qui prétextaient que le texte en question ne disait pas clairement que la veille de nuit devait être maintenue. Mais ces mêmes délégations ont également ajouté que s'il s'agissait seulement d'une expérience on ne pouvait s'opposer au progrès.

En conséquence, et si nous n'y prenons garde, l'expérience va être réussie : effectuée dans des parages à faible densité de navigation, avec des navires super sophistiqués, par des équipages spécialement entraînés (ce sont les Norvégiens qui l'affirment), le risque n'est pas grand ; on va en déduire que, moyennant certains critères en ce qui concerne les appareils : ARPA + alarme, etc. on pourra supprimer la veille de nuit. Un veilleur de nuit plus un veilleur de jour, cela fait un homme entier qui pourra être retiré de l'effectif en admettant par exemple qu'en temps de brume le cuisinier (polyvalent) monte sur la passerelle. Il y a de fortes chances que nous arrivions à une telle situation sur certains navires, dans un avenir plus ou moins proche.

Je pense avoir effleuré les points les plus importants en ce qui concerne l'avenir de notre association affrontée à l'avenir de la marine ou plus exactement des marins français. Vous vous rendez compte, Chers Collègues, qu'un Président a besoin des avis et de l'aide de ses adhérents. Ces différents problèmes concernent les actifs ; la logique voudrait que ce soient eux qui dictent leurs desiderata, qui étudient et ensuite donnent leur point de vue, or jusqu'à présent on a parfois l'impression que l'AFCAN fonctionne beaucoup avec les retraités. Il est certain qu'amputer ses congés pour participer aux activités de l'AFCAN est parfois difficile mais je demande un effort à tous les actifs.

Je veux féliciter la région Ouest pour ses travaux sur l'organisation des régions et la plaisance, la région Sud-Est pour sa recherche de recrutement et son étude comparative des textes concernant la sécurité. J'aimerais que les documents correspondants soient présentés aux adhérents et qu'ils puissent formuler leurs remarques.

Afin que les malentendus passés ne se reproduisent plus, et si vous êtes d'accord, je demande à notre secrétariat général de se charger d'obtenir un stand au prochain salon nautique et à la commission plaisance telle qu'elle est ou remaniée de s'occuper avec le secrétariat et nos collègues de l'Ile de France de l'organisation de ce stand.

En ce qui concerne les régions, certaines ont commencé à tenir compte de l'étude faite par la commission ad hoc et à développer certaines sous-sections : Toulon, Dieppe qui fait toujours partie de la région Nord Ouest mais organise un certain nombre de réunions mensuelles qui ont l'avantage de réunir beaucoup plus d'adhérents et surtout des actifs venant des ferries. Cette région envisage de tenir une réunion à Caen qui compte maintenant quelques adhérents de la Caennaise.

L'Ile de France a tenu une première réunion le 5 Mai ; un lieu de rendez-vous pour les prochaines assemblées a été fixé, il manque encore un responsable pour cette région.

Les régions ont du recevoir le rapport sur la plaisance de notre collègue YVONNOU ainsi que ma réponse du 23 Mars. Je serais content d'avoir des commentaires sur ces deux documents, s'il y en a. Nous en reparlerons tout à l'heure ainsi que de la commission plaisance qui, à mon avis, doit continuer ses contacts avec les journaux tel que Bateaux, mais ne doit pas rester aussi importante en nombre qu'actuellement. J'aimerais avoir les avis des membres de cette commission aujourd'hui présents.

L'assemblée générale de l'IFSMA va se dérouler à Londres le 27 Mai ; le seul papier que nous ayons pu fournir est une courte étude de CHARLOT qui a bien voulu se dévouer au dernier moment. Les années précédentes, nous avons au moins pu nous présenter avec des sujets conséquents traités avec soin par leurs auteurs. N'oublions pas que l'année prochaine nous recevons l'IFSMA au Havre, que beaucoup d'entre nous ont convenu que l'avenir de l'AFCAN passerait par des instances internationales comme cette association et qu'en tant qu'hôtes nous devons faire honneur à l'AFCAN. Il faudra donc trouver parmi nous des volontaires pour étudier un sujet et aussi des Havrais qui prépareront la réception de l'IFSMA.

Enfin, notre trésorier BOUDIERE va nous parler de ses préoccupations financières. Le poste le plus gourmand étant la publication de notre opuscule que nous devrions bien financer avec de la publicité. Malheureusement, il semble que notre "revue" telle que conçue actuellement est difficile à présenter à un monsieur qui voudrait l'utiliser comme support à sa publicité. Puisque dans son rapport sur la plaisance, notre collègue YVONNOU a parlé de fuite en avant comme clef de la réussite, je ne suis pas loins de penser que cela s'adapterait très bien à notre problème journalistique. Mais cette proposition qui émane de SACONNEY ne peut fonctionner que si nous sommes capables d'éditer quelque chose de sérieux. Au cours de notre discussion, SACONNEY m'a d'ailleurs fait remarquer que l'AFCAN ayant également pour vocation d'informer les capitaines, un journal servant de support à des articles bien traités serait utile à tous d'autant plus que certains d'entre nous, je parle des actifs, vont certainement vivre des expériences nouvelles, les retraités experts maritimes voient sur les navires étrangers des choses qui peuvent intéresser les navigants, ne serait-ce que leurs expériences diverses sur la conduite à tenir en cas d'avarie.

Au contraire, nos compte-rendus de réunions tels que conçus actuellement n'intéressent absolument pas le public alors que notre "revue" pourrait très bien avoir une rubrique "informations internes".

Mais ceci ne pourra être valable que si nous arrivons à mettre sur pied un véritable comité de rédaction. Puisque nous avons encore quelques réserves financières, et si vraiment nous arrivons à créer le comité de rédaction, notre trésorier accepterait-il de nous laisser entamer son capital pour un premier essai, avec publicité si possible ? Ou sinon de réaliser un numéro "0" susceptible d'attirer des annonceurs.

Rassurez-vous, j'en termine avec le point qui est peut-être le plus important : l'ouverture de l'AFCAN à d'autres membres que des capitaines. Une proposition de modification du règlement intérieur et des statuts vous a été envoyée. Une assemblée extraordinaire se tiendra en fin de séance pour décider de la question, mais je préfère vous en dire quelques mots ce matin afin que vous puissiez en parler entre vous pendant le repas. C'est peut-être la décision la plus importante et dont l'idée de base est que nous sommes à une période charnière ; ceux qui exerceront le commandement dans 10 ans le feront dans des conditions très différentes des nôtres de sorte que j'estime que notre expérience ne pourra leur être appliquée. L'AFCAN doit cependant rester ce qu'elle est, c'est-à-dire une association de capitaines, mais rien ne l'empêche d'écouter les avis de plus jeunes n'ayant pas la même formation que nous, et je m'en suis aperçu à différentes reprises pas les mêmes réactions que nous en ce qui concerne en particulier nos prérogatives. Il ne faudrait pas que l'AFCAN devienne une assemblée d'anciens combattants. Nous avons également proposé de prendre comme membres consultants des professeurs d'hydrographie et peut-être des membres de professions proches de la navigation ; à ce sujet, je crois que les avis sont plus partagés, néanmoins ce sera à vous de décider ce que nous devons faire.

Afin de ne pas oublier, je demande à STEPHANY d'inscrire la formation des commissions dans les questions diverses et je pense qu'il serait souhaitable que tous les membres d'une même commission appartiennent à la même région.

J'en termine avec cette allocution, de loin la plus longue que j'ai jamais faite dans ma vie. Je sais pouvoir compter sur votre coopération à tous et j'espère que, malgré les difficultés actuelles, l'AFCAN se fortifiera encore et surtout sera une aide efficace pour les futurs capitaines. Merci à tous d'être venus et avant de passer au point suivant de l'ordre du jour, je propose que nous applaudissions tous notre Président d'Honneur, je veux dire bien entendu, le commandant BROCHEC.

Le Président,

A. TROCHERIS

R A P P O R T F I N A N C I E R

Le commandant BOUDIERE, trésorier, donne lecture de son rapport et le commente :

1986

A - Cotisations

cotisations encaissées	400
dont actifs	238
retraités	162

Diminution d'actifs par rapport à 1985 : 20 (retour approximatif au niveau de 1979)

B - Balance des comptes

RECETTES

. Cotisations	269 810
. Intérêts placements ..	27 332
. Vente publicité	5 987
. Vente SICAV	63 741
. Reliquat 1985	2 543
	369 413 FR
TOTAL	

DEPENSES

. Assistance juridique	79 442
. Cotisations IFSMA ..	28 814
. Frais secrétariat	
Paris et Régions ...	155 309
. Bulletins	46 378
. Missions, assemblée générale, conseils d'administration	41 007
. Objets publicitaires et cravates	18 463
	369 413 FR
TOTAL	

REMARQUES

Suppléments imprévus (hors budget)

Frais juridiques Affaire GADA (
" " St GERMAIN)	11 100 FR
non couverts par assurance (
Conseil juridique	6 000
Participants (supplémentaires) à	
A.G. IFSMA d'Oslo	10 000
Annuaire	12 000

BUDJET PREVISIONNEL 1987

. Cotisations		258 000
. Intérêts		22 000
. Assurance 1/2 Prime		57 000
. Conseil		3 000
. Secrétariat PARIS		
Salaires	43 000	
Charges	25 000	
Loyer	12 000	
Téléphone	10 000	
Divers	15 000	105 000
. Secrétariat RGEIONS		25 000
. Bulletins		58 000
. Missions O M I		10 000
. Assemblée générale, conseil d'administration		30 000
		<hr/>
TOTAL		280 000 FR

Comptes arrêtés fin Mai 1987

. Total des dépenses		182 924
. Disponibilités		
cte courant	8 973	
" épargne	50 716	
SICAV	260 663	320 357

ENTREVUE AVEC MONSIEUR DE RANGO

Le Président et le Secrétaire général ont été reçus par Monsieur de RANGO, Directeur des Gens de Mer. Un large échange de vues a permis de préciser certains points. On lira en annexe la quintessence retirée de cette entrevue.

ANNEXE I

PARTICIPATION AUX TRAVAUX DU CONSEIL SUPERIEUR
DE LA MARINE MARCHANDE

Une mesure raisonnable qui aura nécessité ... 7 ans de négociations pour son adoption a enfin été prise. L'AFCAN sera représentée dans cette instance par le commandant BROCHEC. Nous nous félicitons de cette décision du Secrétariat à la Mer qui constitue une reconnaissance à la fois de l'influence grandissante de l'AFCAN et du rayonnement personnel du commandant BROCHEC.

COMITE VTS DE L'IALA - PARIS - 7/8/9 AVRIL 1987

L'AFCAN avait déjà fait connaître le point de vue des capitaines sur les VTS, à Marseille du 23 au 26 Avril 1984, puis à Paris les 24 et 25 Octobre 1985, devant des instances internationales.

L'OMI a adopté le 20 Novembre 1985 la Résolution A 578, établissant des Directives sur les VTS. Et il est intéressant de constater que de nombreuses recommandations de ces Directives donnent entièrement satisfaction aux desiderata des capitaines. Ce qui prouve que nos interventions n'ont pas été vaines.

L'International Association of Lighthouse Authorities, en français "Association Internationale de Signalisation Maritime" a décidé d'aller plus avant dans l'étude de l'implantation des VTS, afin que ceux-ci soient le plus performant possible quant à la sécurité de la navigation, et que soient édictées des normes internationales tendant à leur harmonisation. Ainsi fut créé ce "Comité VTS" qui a tenu sa première session à Paris au siège de l'IALA le 13 Novembre 1986. Y siégeaient les membres des administrations nationales de signalisation maritimes (Phares et Balises pour la France, Coast-Guard pour les U.S.A. et le Canada etc...) Cette première session a défini un programme de travail devant aboutir à présenter à l'OMI un projet d'amendement améliorant la Résolution A 578. Et il fut décidé d'inviter à participer à ce travail des membres consultants des organisations internationales des Ports, des Pilotes, des Capitaines, des Armateurs... c'est-à-dire des opérateurs et des utilisateurs des VTS. C'est ainsi qu'il a été demandé à l'IFSMA d'envoyer des délégués à la 2ème session du Comité prévue à Paris du 7 au 9 Avril 1987.

Les deux premières journées devaient être consacrées aux travaux de quatre Working Groups :

1er Jour :

WG 1 Harmonisation des communications et procédures des VTS

WG 3 Méthodes d'identification et de suivi des navires

2ème Jour :

WG 2 Qualifications et formations des opérateurs des VTS

WG4 Guide mondial des VTS

J'ai été désigné pour suivre les groupes de travail 1 et 2, et Chennevière pour les WG 3 et 4.

Chennevière n'ayant pu se déplacer, j'ai fait le choix de suivre les WG présentant pour les capitaines le plus grand intérêt, c'est-à-dire les WG 2 et 3.

A vrai dire, les choses n'ont pas beaucoup avancé durant cette session. Des idées ont été échangées, et surtout une méthode de travail a été élaborée exigeant tout d'abord de rassembler des documents sur les VTS existants et sur les méthodes employées ou envisagées, afin de discuter sur des bases solides pour aboutir à des recommandations émanant d'un consensus. Et il a été réaffirmé que le document de base de nos travaux était la Résolution A 578, c'est-à-dire les Directives de l'OMI sur les VTS.

Méthodes d'identification et de suivi des navires (WG3)

Le groupe de travail a adopté le calendrier de travail suivant :

Premier pas : déterminer les objectifs et les besoins que l'on a de vouloir identifier et suivre les navires. Ceci incluant la prise en considération des données à fournir. Les Délégués devront fournir leurs observations sur ce problème au WG avant le 1.6.87.

Second pas : assembler et évaluer de manière sélective les moyens et les méthodes existants ou technologiquement réalisables, à partir des études des Coast-guards US, de la CEE (projet COST 301) etc... Documents à fournir au WG avant le 15.9.87.

Troisième pas : Développer une méthodologie pour évaluer et classer l'efficacité des systèmes concurrents, pour examen ultérieur. Etude à effectuer par le WG jusqu'en 1988.

Un VTS a bien entendu un problème lorsqu'il ne peut identifier à coup sûr un écho sur son écran radar (par mauvaise visibilité, par exemple). Il apparait que le seul moyen efficace et sûr de résoudre ce problème est que le navire soit muni d'un système d'identification automatique. Le système qui semble actuellement le plus intéressant est le transpondeur, mais on ne peut se limiter à recommander celui-ci, d'autres systèmes pouvant être mis au point et mieux répondre aux critères que le WG doit définir. Ce système devra être le moins coûteux possible (si l'on veut l'imposer aux armateurs), et il s'agit de savoir quelles sont les données minimum qu'il doit fournir. A mon sens, son indicatif international, donc son identité, peut suffire, car il est alors possible de contacter le navire par radio, la veille étant obligatoire dans un VTS et d'obtenir alors tous renseignements supplémentaires désirables. Monsieur HAMER, de la République Fédérale d'Allemagne, a plaidé en faveur de transpondeurs "ship to ship", afin de donner aux armateurs une motivation supplémentaire à s'équiper de tels appareils, ceux-ci concourant alors à la sécurité également en dehors des VTS. J'ai apporté mon soutien à M. HAMER, nous nous sommes en effet déjà intéressés à cette question par l'intermédiaire de BOUGEARD, et il m'a semblé intéressant d'aller dans ce sens. Enfin, il fut discuté de la distinction à faire entre les navires coopérants et les non-coopérants. J'ai fait remarquer que notre but devrait être précisément de rendre obligatoire la coopération des navires.

Qualifications et formation des opérateurs de V.T.S.

Ces deux notions sont interdépendantes. On ne peut, en effet, définir un programme de formation sans connaître les qualifications des candidats, c'est-à-dire leurs connaissances de base. De même, on ne peut établir quelles qualifications doivent avoir les candidats, si l'on ne sait quelle formation on va leur donner.

Il a été entendu qu'il faut d'abord définir les fonctions d'un VTS avant de déterminer les qualifications et la formation que doivent avoir les opérateurs. En effet, il existe différentes catégories de VTS, suivant qu'ils se contentent de rassembler des informations et des données et de les transmettre, ou qu'ils organisent ou régulent le trafic. De même, les qualifications des opérateurs peuvent dépendre de l'environnement du VTS, à savoir le degré de sophistication du matériel employé et le genre et la densité du trafic concerné. J'ai posé en principe, au nom des capitaines, qu'au moins pour les VTS que nous avons appelés "actifs", c'est-à-dire appelés à donner des recommandations ou des directives aux navires, nous ne saurions accepter que les opérateurs n'aient pas une solide formation maritime.

Malheureusement, les Canadiens et les Américains ont déjà en fonction des opérateurs de VTS recrutés hors des professions maritimes et ayant suivi une formation spécifique pour cette tâche. Il semble tout de même que ces VTS se contentent d'une fonction "passive" et le canadien Monsieur WHITEMAN qui dirige le Groupe de Travail m'a paru assez ouvert à la discussion.

En tout cas, le WG a pris acte de la nécessité de rassembler une documentation sur les systèmes de recrutement et de formation mis en place dans les VTS existants, afin de les étudier, de les évaluer, et d'éviter d'édicter des recommandations trop divergentes des procédures en place.

Je n'ai pas assisté aux séances de travail des WG 1 et 4 mais j'ai pu entendre les compte-rendus qui en ont été faits lors de la séance plénière.

Harmonisation des communications et procédures des VTS (WG 1)

Il s'agit de définir tout d'abord quels sont les besoins de communication entre navires et VTS, et d'étudier ensuite quelle forme doit être donnée à ces communications et selon quelle procédure elles doivent être échangées.

Le principal sujet de discussion porte sur les limites que l'on peut atteindre dans l'harmonisation. On ne peut, certes, aller trop loin dans les détails, sous peine de se heurter à des impossibilités de s'y conformer pour certains VTS.

Il est tout de même souhaitable que les utilisateurs aient dans tous les VTS à agir de façon semblable dans la forme des messages, même s'ils doivent avoir des contenus quelque peu différents, et surtout les mots doivent être les mêmes dans la langue choisie qui ne peut être que l'anglais (sea-speak), afin d'éviter toute erreur de traduction dans la langue des utilisateurs.

Comme pour les autres WG, il a été convenu d'étudier tout d'abord les procédures existantes actuellement, qui devront être communiquées au WG pour essai de synthèse.

Guide mondial des VTS (WG 4)

Il s'agit d'éditer un ouvrage contenant des informations sur tous les VTS existant dans le monde. Une édition provisoire décrivant les VTS ayant fourni des informations est montée à titre d'exemple.

La langue est l'anglais et chaque VTS est décrit par une carte claire, les informations sur les procédures étant données vis-à-vis de cette carte.

Un classement est fait de VTS portuaires, côtiers, du large et de rivières.

Il a été demandé par le représentant des pilotes (Hollandais de Rotterdam) que des informations complètes soient données sur l'assistance à la navigation que peut apporter le VTS; Les capitaines apportent, bien entendu, leur soutien à cette demande.

Les problèmes à résoudre sont les suivants : le format de l'ouvrage, sa tenue à jour et le financement, cette publication étant soit gratuite, soit vendue à un prix modéré (15 \$ US par exemple).

Le Comité VTS avait créé à ses débuts six groupes de travail. Le WG 5 était chargé d'étudier la coordination entre VTS et le WG 6 l'efficacité des VTS. Ces deux groupes de travail avaient été laissés en sommeil. Il a été décidé de laisser le WG 6 en sommeil, mais de mettre en oeuvre le WG 5 sans que soient immédiatement désignés ses participants, et c'est l'Allemand M.HAMER qui a été chargé d'en diriger les travaux.

La prochaine session du Comité aura lieu du 6 au 8 Octobre 1987. Le 6 travailleront les WG 1 et 3, le 7 les WG 2 et 4, et la séance plénière se tiendra le 8.

Le meeting suivant est programmé du 6 au 8 Avril 1988.

Les délégués aux divers WG ont été désignés. En ce qui concerne l'IFSMA, je me suis fait inscrire aux WG 2 et 3 pour assurer la continuité, et Chennevière a été inscrit aux WG 1 et 4.

La Rochelle, 16 Avril 1987

J. HUYARD

COMMISSION PLAISANCE

Malgré un peu de précipitation dans la prise de la décision d'être présent au Salon Nautique de 1987, il semblerait que cette participation ait eu des retombées positives. Tout en formulant des réserves, l'assemblée décide d'essayer de reconduire cette action pour 1988. Les relations entre capitaines professionnels et plaisanciers sont semées d'embûches et une attitude prudente s'impose. L'AFCAN continuera donc sa progression dans cette voie.

On lira en annexe :

. un échange de correspondance du Président de la commission plaisance avec le Président de l'AFCAN.

. une note de l'Amiral de Kerviller dont les positions sans équivoque peuvent ne pas rallier tous les suffrages mais qui a le mérite de fournir un sujet intéressant de réflexions. (texte publié avec accord de la revue MARINE)

. une étude sur "Le sauvetage des plaisanciers par des navires de commerce" par le commandant CARON.

ANNEXES II - III -
ANNEXE IV

ACTIVITES DE LA REGION MEDITERRANEE

Les commandants PELLICOT et MASSEIN poursuivent leur inlassable effort de recrutement de nouveaux adhérents.

A leur document de présentation de l'association, ils joignent un formulaire d'enquête destiné à mieux déterminer les contours du capitaine 1987, saisir ses besoins et ses perspectives d'avenir.

Le commandant MASSEIN procède actuellement au dépouillement des réponses et donnera prochainement ses conclusions.

Le commandant PERRIAU s'est également livré à une étude comparative entre SOLAS et la réglementation française.

ANNEXES V - VI - VII

VULNERABILITE DE CERTAINS NAVIRES

Le commandant HOCHET tente d'analyser les causes qui, selon lui, ont pu provoquer l'accident du Herald of free Enterprise. Il s'agit sans doute de négligences accumulées

- . le navire manoeuvre pour sortir alors que la porte avant n'est pas fermée
- . pas de témoin lumineux visuel permettant de le contrôler
- . pas de coordination entre les différents membres du personnel pour vérification des ordres donnés
- . surcharge de marchandises et mauvais arrimage
- . modification du navire sans procédure nouvelle mais avec augmentation des cadences et réduction d'effectif.

De toute façon, le Ct HOCHET réunit les éléments de l'enquête en cours et nous adressera ses conclusions.

D'autre part, le Marin du 15 Mai 1987 donne des éléments suffisants pour expliquer le drame.

Cependant tous les navires RORO ne sont pas identiques et certains sont beaucoup plus dangereux que d'autres. Néanmoins, en cas d'accident, on peut craindre qu'ils ne coulent très rapidement.

PRESSIONS SUR LES CAPITAINES

Plusieurs de nos adhérents nous ont avisé de pressions d'origines diverses dont ils ont été l'objet

- de la part d'opérateurs de navires et transitaires exagérément diligents pour faire appareiller les navires avant le saisissage parfait de la cargaison.
- d'armateurs qui, bien que le capitaine ne soit pas tenu à assurer à quart effectif à la mer, ne fournissent pas les moyens pratiques pour que cette prescription soit observée.

Nous demandons à nos adhérents qui seraient soumis à de telles tentatives allant à l'encontre de la sécurité de bien vouloir nous le signaler.

CREATION D'UN GROUPE DE TRAVAIL C.E.E.

Il a été convenu que le commandant CHENNEVIÈRE demanderait à l'IFSMA la création d'un groupe de travail pour étudier les problèmes propres aux capitaines de la C.E.E. à l'horizon 1992.

Si vous avez la possibilité de contacter des députés européens, il est souhaitable de leur demander toutes les informations qu'ils possèdent sur cette échéance.

D'autre part, nous avons contacté le Secrétariat à la Mer pour savoir qui y sera notre interlocuteur pour ces problèmes.

ENREGISTREMENT DES COMMUNICATIONS RADIO

Dans une affaire récente, notre attention a été attirée par l'un de nos adhérents sur le fait que les conversations VHF navire/navire et navires/terre sont enregistrées sur cassettes de façon continue par les services terrestres.

Il y a lieu, à notre sens, et pour couper court à toute contestation, d'éviter toute divergence entre le rapport de mer et l'enregistrement de la chronologie des événements.

Les bandes magnétiques ne sont toujours pas admises comme preuves devant les tribunaux mais peuvent constituer une présomption qui serait défavorable au capitaine.

BULLETIN : PRESENTATION ET PUBLICITE

Le Président souhaite publier davantage d'articles techniques de fond dans le bulletin. Il envisage d'étoffer le comité de rédaction dont la composition est encore extrêmement réduite. Un appel est adressé à tous les adhérents pour qu'ils envoient au secrétariat général des textes relatant les expériences les plus originales qu'ils rencontrent ou ont rencontré dans la profession. Les candidatures à la participation au comité de rédaction seront les bienvenues.

D'autre part en vue d'une amélioration de la présentation, encore un peu trop artisanale du Bulletin, tout en diminuant le prix de revient, il est une fois de plus envisagé de faire appel à la publicité.

Jusqu'à présent nos propositions auprès des annonceurs se sont invariablement heurtées à l'objection de notre faible tirage. L'un des participants balaie ce prétexte en faisant remarquer que le tirage en lui-même est vide de sens, qu'il faut tenir compte des caractéristiques des destinataires : les capitaines sont des "prescripteurs" et de ce fait le public réellement touché est beaucoup plus vaste que le nombre d'exemplaires du bulletin. Le commandant TROYAT se propose pour assumer la tâche de la prospection des annonceurs en développant cet argument et nous espérons enfin parfaire la forme et le fond de notre publication.

ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE

Les participants à l'assemblée générale ordinaire se sont constitués en assemblée générale extraordinaire. Les deux assemblées, chacune pour ce qui la concerne, avaient à se prononcer sur une modification des statuts et du règlement intérieur.

Exposé des motifs :

Sur initiative du Président TROCHERIS, pour pallier la détérioration du rapport actifs/retraités, il a paru souhaitable d'ouvrir l'association à de nouvelles catégories de membres qualifiés d' "Associés consultants".

Il s'agirait bien sûr de personnes extrêmement "proches" des capitaines, leur admission resterait en tout les cas soumise à l'approbation du Bureau.

Les deux assemblées se prononcent en faveur de cet élargissement et adoptent à main levée les modifications suivantes :

S T A T U T S

=====

Article 5 - Membres

L'association se compose :

- 1) de membres fondateurs ...
- 2) de membres actifs ...

ajouter

- 3) DE MEMBRES ASSOCIES CONSULTANTS, COMPRENANT DES PERSONNES POSSEDANT UN BREVET PERMETTANT L'ACCES AU COMMANDEMENT, OU DONT L'ACTIVITE A MONTRE LEUR ATTACHEMENT ET LEUR INTERET POUR LES PROBLEMES MARITIMES LIES A LA FONCTION DU CAPITAINE.
LEUR ADHESION SERA SOUMISE A L'ACCEPTATION DU BUREAU.

suivent :

- 4) de membres honoraires ...
- 5) de membres d'honneur ...

R E G L E M E N T I N T E R I E U R

=====

Article 3 - Conseil d'administration

Alinéa 2 :

La qualité de membre actif ne peut se prolonger au-delà de cinq ans de la date réglementaire de cessation d'activité en mer.

ajouter

DES EXCEPTIONS PEUVENT ETRE FAITES, QUI DOIVENT POURTANT ETRE SOUMISES A L'APPROBATION DU CONSEIL ET DE L'ASSEMBLEE GENERALE ET POUR POURVOIR AUX SIEGES VACANTS.

à l'Alinéa :

En outre sont conviés des adhérents ayant récemment représenté l'AFCAN dans diverses réunions ou manifestations et dont la présence s'avérerait utile pour en rendre compte.

ajouter

DE MEME SONT CONVIES DES REPRESENTANTS
DES MEMBRES ASSOCIES CONSULTANTS (EN NOMBRE
PROPORTIONNEL AU NOMBRE DE CES MEMBRES
ADHERENTS). LEUR ROLE EST CONSULTATIF.

Après le vote de ces modifications, le renouvellement du
Conseil d'Administration est examiné.

Le nombre des conseillers est ramené à 25.

Tiers sortant : commandants CHENNEVIERE
GOURMELON
HUYARD
STEPHANY

Tous réélus

Se retirent : commandants LE COZ
POLLET
RUYSSSEN
THEBAUT

Se présentent : commandants HOCHET
TROYAT

Elus

COMPOSITION DU NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Commandants ALLARD - d'AULNOY - BOUDIERE - BOUGEARD - BROCHEC
CARON - CHENNEVIERE - GOURMELON - HOCHET - HUYARD - LALITTE
Y. LE GALL - LE GALLOU - LEYDIER - MARY - MASSEIN - PINCZON
DU SEL - POURTEAU - RIBETTE - SACONNEY - STEPHANY - THIBAUT
TROCHERIS - TROYAT - YVONNOU -

COMPOSITION DU NOUVEAU BUREAU

- . Président : A. TROCHERIS
- . Vice-Présidents : M. CARON - F. GOURMELON - P. MASSEIN
- . Secrétaire Général : P. STEPHANY
- . Trésorier : Y. BOUDIERE
- . Secrétaires généraux adjoints : J. CHENNEVIERE
A. HOCHET - J. HUYARD - J.C. LALITTE - D. TROYAT.

Le commandant BROCHEC est élu PRESIDENT D'HONNEUR à l'unanimité.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA A LONDRES LES 27/28/29 MAI

Le commandant TROCHERIS représentera l'AFCAN à l'assemblée générale de l'IFSMA les 27/28/29 Mai. On lira en annexe le compte-rendu de cette réunion.

ANNEXE VIII

QUART DU CAPITAINE

On lira en annexe les principales pièces se rapportant au cas particulier de l'ATLAS.

ANNEXE IX

RAPPEL: REMORQUAGE DE VLCC

Le commandant GOURMELON qui a participé à un exercice de remorquage nous avait adressé un document très détaillé sur cette opération.

Aux commandants intéressés, nous adresserons une copie de ce rapport sur simple demande, tous compléments souhaités pouvant être obtenus auprès du Ct GOURMELON.

CALENDRIER DES PROCHAINES REUNIONS DE CONSEIL D'ADMINISTRATION ET BUREAU

On envisage par année :

- . 1 assemblée générale
- . 2 réunions de Bureau
- . 1 réunion du Conseil d'Administration élargi

à raison d'une séance approximativement par trimestre.

D'autre part, nous étudions la possibilité de réunions de Bureau par téléphone.

L'analyse coûts/avantages de ce type de "réunion-téléphone" sera fournie à la prochaine réunion de Bureau.

ANNEXE X

D I V E R S

PAVILLON DES T A F

Monsieur LENGAGNE, invité de "L'oreille en coin" sur France-Inter le 7 Juin et interrogé sur le mode plaisant habituel à l'émission au sujet des changements de pavillon a déclaré que les marins admettraient mal que l'on fasse de l'humour à ce propos, mais que le problème était d'une technicité telle que toute explication dépasserait complètement l'auditoire... mais Monsieur LENGAGNE lui-même n'aurait-il pas été complètement dépassé...

REGION NORD

Le commandant HOCHET nous a adressé une documentation concernant un fonds commun de placement : FINMAR que vous trouverez jointe au bulletin, à toutes fins utiles.

MAINTIEN DU SERVICE MINITEL

L'assemblée générale approuve le maintien du service Minitel pour lequel la cotisation est modérée.

Les procédures actuelles d'utilisation sont :

3615 - ASPAR - AFCAN (2)

pour consulter soit . le calendrier
 . l'annuaire
 . le journal
 . les petites annonces
 . la boîte aux lettres

le service GESTION étant réservé aux personnes possédant un code d'accès. En dehors du secrétariat général, un code sera donné aux représentants de région qui pourront ainsi transmettre rapidement une information.

Un service "OFFRES D'EMPLOI" étant proposé par l'assemblée générale, les demandes et offres peuvent être adressées pour le moment aux S.G. qui les répercutera.

ANNUAIRE

Pour la tenue à jour de notre fichier, nous vous demandons instamment de nous faire connaître dès qu'ils interviennent :

- . changement de situation (actif → retraités)
- . changement de C° de navigation
- . changement d'adresse et/ou de n° de téléphone

Les fiches de renseignements adressées précédemment peuvent de même toujours nous être retournées.

Vous trouverez joint à ce bulletin une mise à jour de l'annuaire 1986.

COTISATIONS

Un certain nombre d'adhérents n'ont pas encore réglé leur cotisation depuis 2 ou 3 ans. Nous leur adresserons une dernière lettre individuelle les invitant à se mettre à jour et faute d'une réaction de leur part avant le 1er Octobre 1987 - et sous réserve d'erreur ou omission du Trésorier dont ils voudront bien nous excuser par avance - ils seront considérés comme démissionnaires.

NECROLOGIE

L'AFCAN présente aux familles des commandants

Henri FAVEDE, GAJAN, Joseph GARO

disparus prématurément ses condoléances émues.

REMARQUES PRATIQUES

Tout adhérent désirant se rendre au siège de l'association à Saint Cloud peut :

- . venant de province Ouest, utiliser l'autoroute avec sortie "Saint Cloud"
 - . venant de Paris, utiliser soit le métro Ligne 10 (terminus Boulogne), soit le train à la Gare St Lazare (direction Versailles ou St Nom la Bretèche) et dans les deux cas prendre l'un des Bus (160, 431 ou 482) pour descendre au Carrefour Magenta.
-

A N N E X E S

=====

	Pages
I - Entrevue avec M. de RANGO	25 - 26
II - Commission Plaisance	
. Rapport du Ct YVONNOU	27 - 39
. Réponse du Ct TROCHERIS	40 - 42
III - Un appel de l'Amiral de KERVILLER	43
IV - Sauvetage de plaisanciers par des navires de commerce - Ct CARON	44 - 51
V - Activités de la région Méditerranée	52 - 55
VI - Sondage AFCAN	
questionnaire établi par le Ct MASSEIN pouvant encore lui être retourné jusque Fin Août 87	56 - 57
VII - Etude du Ct PERRIAU comparant la réglementation française et la réglementation internationale	58 - 72
VIII - Assemblée générale de l'IFSMA - Ct TROCHERIS	73 - 76
IX - Quart du capitaine	77 - 80
X - Réunion-Téléphone	81

=====

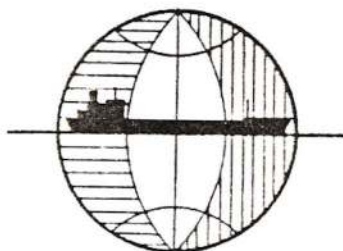
UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Marechal-Leclerc

92210 SAINT-CLOUD

Tél. 771.21.55

**AFCAN**

ANNEXE I

=====

Monsieur M. RINGO,
 Direction des Gen. de Mer
 3 Place la Fontenoy
 75700 PARIS

N/REF. PS/NP
 87/416

Le 29 Mars 1987

OBJET : PRINCIPALES CONCLUSIONS DE
 L'ENTRETIEN DU 25 Mars 1987 -

Monsieur le Directeur,

Suite à l'entretien que vous avez bien voulu accorder au Président et au Secrétaire général de notre association, nous avons retenu avec une attention particulière les points suivants :

Service du Quart passerelle

Le quart à la passerelle est normalement assuré par un officier qualifié. Le capitaine peut, dans certains cas, remplacer cet officier : mais c'est le capitaine qui demeure le seul juge des circonstances permettant ce remplacement et qui détermine la répartition dans le temps et les périodes de ce remplacement.

L'officier de quart est assisté par un homme de veille : cet homme peut, quand l'officier de quart - en accord avec le capitaine - le juge opportun être affecté à une autre tâche que la veille visuelle, à la condition expresse qu'il reste immédiatement disponible.

Toute disposition contraire à ces principes serait une interprétation erronée des textes de la Convention internationale S.T.C.W. et des textes nationaux de son application.

Il en résulte tout naturellement que le tableau de service à la mer :

.../...

- doit affecter nominativement ses officiers de passerelle aux différents quarts, sans y inclure le capitaine

- doit mentionner nominativement l'homme de veille de chaque quart

Validation des services sur navires étrangers

Nous avons pris bonne note qu'une loi en préparation permettra le faire entrer intégralement dans le décompte du temps de navigation exigé pour les brevets français les périodes d'embarquement sous pavillon étranger à condition que l'intéressé ait cotisé volontairement à l'ENIM. Cette disposition serait appelée à remplacer la règle des 2/3 qui nous paraît assez mal fondée.

Internationalisation des brevets

En application de la Convention S.F.O.W. les diplômes français comportent une traduction en anglais. Nous avons noté que les diplômes anciens peuvent recevoir cette traduction sur simple demande auprès de l'administration.

Nous vous remercions de nous avoir accordé cet entretien qui nous a permis des échanges de vues fructueux et a dissipé quelques malentendus. Nous espérons que ce dialogue amorcé pourra se poursuivre dans le même climat de mutuelle confiance et de sérénité.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire Général,

P. Stoly

A N N E X E I I

=====

COMMISSION PLAISANCE

=====

Coordinateur : Cdt YVONNOU

Membres : Cots BLAISOT
 BUSIAU
 BARBANCON
 CARON
 HUYARD
 LALITTE
 LE COZ
 LE GALL Y.
 SACONNEY

ADRESSES DE LA COMMISSION A. F. C. A. N. - PLAISANCE

=====

Cdt YVONNOU Louis Alain (Commandant en activité)

3 square Paul Verlaine
 22200 PABU - GUINGAMP
 tel : 96.43.80.51.

Cdt LE GALL Yves (Commandant en retraite)

Menn Coz
 Route de Port Lazo
 22740 PLOUEZEC
 tel : 96.20.62.31.

BILAN ANNUEL DE LA COMMISSION A.F.C.A.N. - PLAISANCE

J'ai écrit précédemment, dans un précédent rapport, dans le cadre des 10 ans l'indifférence générale, que :

- "Pour être crédibles, nous nous devions d'être constructifs et
- Que le seul moyen de nous défendre dans le contexte actuel, était la FUIITE EN AVANT.

C'est la mise de ces deux principes que nos équipes et moi-même, avons basé notre action dans cette commission.

Les sujets mis à l'étude sont vastes et nombreux, mais, bien que très proches de ceux auxquels nous sommes confrontés maintenant dans ce métier, le créneau de la PLAISANCE était certainement beaucoup plus "porteur" que celui de la MARINE MARCHANDE... Nous ne pouvions, raisonnablement, pas assurer notre crédibilité, en constatant, simplement, les carences de la MARINE MARCHANDE et en particulier celles de la SECURITE en général, sans ce faire porter par la vague de la Plaisance.

Les constats de carence n'ont jamais impressionné qui que ce soit en France. Par contre, les actions de propositions qui se font jour dans les études réalisées ou en cours ont impressionné ce monde fortement médiatisé qu'est la Plaisance.

J'en vois personnellement trois bénéfiques :

- Le premier qui est celui de nous faire connaître dans cette vaste "France Maritime Plaisancière". A côté du rêve, il y a maintenant la sagesse représentée par les Capitaines de l'AFDAN.
- Le second, est l'approche, sans conteste, des instances maritimes de notre Pays, par le principe des vases communicants. Le plaisancier nous reconnaissant, il était bien difficile aux autorités de tutelle qui attendent justement beaucoup de la Plaisance, de nous laisser pour compte.
- La troisième, et non la moindre, est, dès à présent, d'approcher rapidement l'Administration pour faire avancer nos idées sur la Sécurité du navire d'Aujourd'hui et celui du Futur.

Il existe, cependant des gens parmi nous qui doutent encore de l'utilité de cette commission. "Il n'y a pire aveugle que celui qui ne veut pas voir". Mais, il semble, cependant, que les résultats médiatiques obtenus cette année, ont été bien au delà de ce que nous étions en droit d'attendre. Bien sûr, les tarifs de l'A.F.C.A.N. sont précieux, "mais ils doivent servir à nous servir" et, je me demande ce que deviendrait cet aspect, si précieux soit il, si nous n'en avions pas tous l'usage

A quoi servirait une A.F.C.A.N. riche certes, mais parfaitement inconnue sauf par quelques initiés ?

Et, quitte à attirer encore les foudres de quelques "conservateurs", je dénonce ici cette volonté de garder à l'AFCAN ce caractère de "Club privé".

Je souhaite, enfin, que cette commission qui se veut "évolutive" et donc assurant elle-même sa perennité, puisse servir aussi la technologie des bateaux que l'on se plaît à appeler "ceux du futur", c'est la raison pour laquelle, je demande à mon équipe de l'AFCAN-PLAISANCE de réfléchir doré et déjà à une commission AFCAN-NAVIRE DU FUTUR, tant sur le plan de la sécurité et de la conduite que sur le plan commercial.

Le but de cette commission, étant en partie atteint, il serait judicieux que notre nouveau Président profite de cet effet médiatique pour assurer nos positions et nos propositions, autres que plaisancières... vis-à-vis de l'administration. N'oublions pas que l'AFCAN a pour but principal de défendre nos capitaines et en particulier ceux qui naviguent encore et ceux qui navigueront après nous ...

Le coordinateur de la commission

Cdt YVONNOU

MEMBRES DE LA COMMISSION

=====

En décembre 1986, nous avons accueilli le Cdt BLAISOT de Saint Nazaire pour détacher le Cdt LE COZ de certains travaux. Le Cdt RUYSSSEN, également plaisancier averti, serait susceptible de rejoindre les rangs de la commission, et ce serait une bonne chose car nous ne sommes pas de trop...

COURRIER DE LA COMMISSION AFCAN PLAISANCE

=====

lettres transmises	36
lettres reçues	19
questionnaires transmis	40
questionnaires reçus	15

Commission A.F.C.A.N. - PLAISANCE

Coordinateur : Cdt YVONNOU

PROPOSITIONS D'ETUDES A JOUR AU 1 MAI 1987

=====

Cdts BUSIAU et BARBANCON sont chargés de l'étude sur :

- Les moyens à employer pour instruire les élèves de la Marine Marchande sur la voile . - Les relations à prendre pour les faire embarquer sur les voiliers BELEM , ou les goelettes de la Marine Nationale . Etude d'une demande de l'ETAT SUR CE POINT .
- Les approches fines des besoins des Armateurs en personnel OFFICIERS compétent pour armer les navires munis de voiles propulsives . - Approches des écoles de la Marine Marchande par l'A.F.C.A.N. - Informations des jeunes sur ce qu'est aujourd'hui le métier de CAPITAINE DE NAVIRE , ses contraintes , ceci dans le but d'éviter des déceptions . - Rassembler et informer les futurs Marins par le biais de la Plaisance . - Aide matérielle et/ou morale pour la participation des ECOLES DE LA MARINE MARCHANDE aux grands rassemblements , tels l'EDHEC ou le SPI DAUPHINE etc...

Cdt BLAISOT est chargé d'étudier :

- Les miniaturisations des appareils de navigation . - La navigation intégrée. - La passerelle du futur navire de commerce dans un esprit de normalisation évolution conduite très simplifiée pratique . - L'alimentation en énergie solaire et eolienne des appareils de navigation et de sécurité . - L'impact de ces énergies sur la SECURITE DES NAVIRES MARCHANDS. - La fiabilité des balises de détresse . - La fiabilité des transmissions navire / terre via satellite . - Le matériel classique qu'il sera nécessaire de garder pour assurer les transmissions dans tous les cas de figure . - Ce que pense J.Y. TERLAIN de son matériel SAT. embarqué lors du BOC CHALLENGE .
- Etudes sur les fibres KEVLAR ou MYLAR , leurs adaptations sur les navires de commerce . - Films antibuée sur les appareils de navigation , augmentation de la fiabilité . - Se rapprocher de toutes les Sociétés fabricant ce matériel et/ou le distribuant .
- Les cartes marines électroniques , leurs applications . - Les ordinateurs de bord , adaptations au milieu navire marchand

Cdt CARON est chargé d'étudier :

- Coordination d'un sauvetage d'un navire de plaisance par un navire marchand . - Le langage à employer , lors de ces sauvetages. (travaux sur le booklet AFCAN avec le Cdt SACONNEY)
- La SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER . HISTORIQUE et DESCRIPTIF - Sa perception par les Capitaines de navires marchands français et étrangers . - Etude de situations réelles de sauvetage . Contacts avec l'IFSMA sur ce point . - Tableau d'approche des moyens de sauvetage suivant le type de navire marchand . Sondage des capitaines sur ce point . (travaux avec CDT SACONNEY) . - Explications sur les limites des aides que peuvent apporter les navires marchands en fonction des moyens humains de plus en plus limités .

Cdts HUYARD et LE COZ sont chargés d'étudier :

- L'activité des experts maritimes de plaisance . - Recensement des experts maritimes en provenance de la Marine Marchande . - L'éventualité de créer un cabinet , marche à suivre - Dédutions des experts sur la sécurité des coques , des espars et des voiles et sur la qualité du matériel des navires de plaisance en général .L'action des Sociétés de classification sur l'évolution vers une plus grande sécurité et fiabilité du matériel de plaisance . - Visites des chantiers Vendéens pour déterminer et approcher les études en cours concernant la Sécurité en Mer . - Faire le point sur l'étude des " CELLULES DE SURVIE " de l'avenir dont la construction est déduite de l'expérience des chantiers cités plus haut . - Etudes sur les matériaux composites pour la fabrication des coques de voiliers et des cellules de survie . - Approches techniques de la conception et de la mise en oeuvre de ces cellules de survie . - Le matériel à bord de ces cellules . - Relations de conseils sur ce point auprès des Chantiers cités. - Diffuser les idées de l'A.F.C.A.N. sur la sécurité en mer .

Cdt LALITTE est chargé d'étudier :

- Les différents qui opposent bien souvent les Capitaines des navires marchands et les Plaisanciers . - La légalité de certains transports de passagers par les navires de Plaisance . Charters ... - Responsabilités des skippers de " Charters" vis à vis de leur clientèle. - Etude du rapport sur la Commission DROIT MARITIME qui a siégé à Brest en Mai 1986 . L'avis de la Commission sur ces points . Se rapprocher du Cdt GOURMELON . - Expliquer aux plaisanciers , comment naviguent et veillent les navires marchands . - Expliquer aux plaisanciers les meilleurs moyens pour être reprérés en mer .

Cdt Yves LE GALL est chargé :

- Des relations publiques de la Commission. - Des approches des Autorités compétentes dans la Navigation. - De l'approche des médias. - De la définitions des contacts a prendre. - Des définitions des moyens nécessaires au bon fonctionnement de la Commission. - De la préparation annuelle du Salon Nautique de Paris. - De la définition des contacts a prendre pour cette manifestation. - De la représentation de l'A.F.C.A.N. dans les différentes manifestations nautiques en France. - De l'approche des Autorités compétentes dans ces manifestations - De l'étude, en rapport avec le bureau de l'A.F.C.A.N., de l'opportunité de la présence de notre Association dans ces réunions. - Des invitations de certaines personnalités maritimes aux réunions de l'A.F.C.A.N. - De la mesure de l'impact A.F.C.A.N. dans l'esprit des Français par le biais de la Plaisance. - De l'organisation d'une manifestation nautique ou de la participation de notre Association a une régata de vieux gréements. - De l'organisation d'une soirée A.F.C.A.N.-PLAISANCE si elle s'avère opportune.

Le Cdt SACONNEY est chargé de :

- L'étude sur la navigation dans les chenaux, précautions. - Information des Plaisanciers sur les différentes possibilités de manoeuvre des navires marchands. Courbes de crash stop, de giration etc. allant du ferry au vlcc en passant par plusieurs types de navires. - La veille VHF en mer. - L'anglais a utiliser a la VHF en mer, langage IMO. - Conversation en anglais IMO entre un yacht et un navire marchand - Edition d'un petit opuscule original "booklet" sur

Les types et silhouettes des navires marchands. La manoeuvre d'un bateau de plaisance en face d'un navire marchand. Le Chenalage a l'approche d'un port de commerce. conseils. Le langage IMO. Le contact VHF entre un bateau de plaisance et un navire marchand. Le sauvetage. conseils. Les moyens des navires marchands. Le repérage en mer. conseils. L'étiquette maritime.

(Cet opuscule sera mis en page et édité pour la publicité de l'A.F.C.A.N., il sera représenté sous la forme d'un petit classeur évolutif de taille 17 x 23 cm.)

- Travaux en liaisons avec les autres membres de l'A.F.C.A.N. pour l'élaboration de cet opuscule.

Le Cdt YVONNOU est chargé d'étudier :

- **Responsabilités des coureurs en solitaire** . - *Responsabilités des organisateurs des Courses en solitaire* . - *Critiques constructives pour augmenter la sécurité en mer sur ce point* . - *Responsabilité des chef de bord (skipper) sur les navires de plaisance* . - *Etude sur les écoles de navigation de plaisance* . - *Etude sur l'enseignement du cours de Chef de bord GLENANS* . - *Régates en manche dans la brume* . *Cas de Cowes -Dinard* . *Les améliorations que l'on peut apporter pour tous , navires marchands et plaisanciers confrontés a ce problème de cohabitation dans la brume ...* - *Critiques et propositions sur le matériel de Sécurité embarqué a bord des bateaux de Plaisance* . - *Informations pour les Plaisanciers au long Cours* . *L'aide que l'A.F.C.A.N. peut leur apporter* . - **Routages météo** . *Comparaison entre le routage d'un voilier et celui d'un navire de commerce* .
- *Contacts et approche de la Société française d'informatique INFORMATIQUE ET MER pour définition d'un logiciel adapté et exploitable a bord des navires de commerce* . - **Les navires marchands a voile moderne** . *L'énergie eolienne - Visite des Chantiers et des Armateurs construisant des navires a propulsion eolienne : paquebots a voile du Havre , goelette de Lorient , charters , pétroliers japonais et britanniques , cargos britanniques , procédé Cousteau* . - *Présence de l'A.F.C.A.N. dans les grandes courses open* . *Relations de conseils constructives* - *Elaboration d'une Commission de sages et d'experts a faire valoir aupres des assureurs maritimes* .
- **Rapport moral annuel de la Commission A.F.C.A.N.** - **PLAISANCE** .

La répartition de ces travaux n'est pas impérative . Chaque membre de la Commission peut et doit y apporter ses documents et/ ou son savoir sur un sujet qui n'est pas forcément le sien .

Ces études seront constamment tenues a jour , ainsi que les sujets étudiés , suivant l'information en cours .

Les travaux **REALISES** sont inscrits en caractères gras .

Les travaux *EN COURS* sont inscrits en italiques .

Le Premier Mai 1987

Le Coordinateur de la Commission

Cdt YVONNOU

ACTIONS DE LA COMMISSION

=====

PERCEPTION DE CETTE COMMISSION PAR LES MEMBRES A.F.C.A.N.

- Réunion du jeudi 2 Décembre 1983 . toutes régions Ouest
 - Réunion Août 1985 . région Ouest 2
 - Assemblée générale au Havre . création de la commis.
 - Réunion Septembre 1986 . délégation Nord-Ouest
 - Réunion 4 Septembre Brest . toutes régions Ouest
 - Réunion Décembre 86 St Malo . toutes régions Ouest
 - Assemblée Générale à Paris . critiques de la commis.
 - Réunion Janvier 87 St Brieuc . région Ouest 2
 - Réunion 5 Février St Brieuc . toutes régions Ouest
 - Réunion 17 Février Dieppe . SACONNEY/YVONNOU
- travaux sur le "booklet"

Toutes ces réunions font l'objet d'un débat sur le sujet de la plaisance.

Les mentalités et les jugements évoluent au fil du temps, pour finir par devenir moins condescendants et mesurer "le canot tout gréé" que peut nous offrir la plaisance.

ORGANISATIONS - REUNIONS - DEBATS -

Réunion de Décembre 1986 à Saint Nazaire, presse invitée

Le but de cette réunion était de présenter la commission AFCAN-PLAISANCE à la presse nautique.

Présence d'un petit nombre de membres de la commission, pas d'évolution ni de discussion de travail.

Présentation de la commission à deux journalistes locaux dont l'intérêt n'était pas évident...

La presse régionale importante qui s'attendait à cette réunion "quelque part en Bretagne" n'avait pas pu nous trouver...

Domage que le lieu de la réunion ait été "discuté" longtemps avant d'être défini. Une indécision qui nous a coûté cher et nous a fait perdre notre temps.

Réunion-Débat - Jeudi 8 Janvier 1987 à Saint Brieuc

Les invités étaient D. MARSAUDON, skipper professionnel et constructeur de ses bateaux et B. BOUDEN, skipper amateur et éclairé, conscient de la sécurité en mer.

3 heures de débat dont le compte rendu est intégralement diffusé par le coordinateur de la commission dans le bulletin de région Ouest 2.

La presse n'était pas invitée.

BIENTOT DES REPONDEURS RADAR EN ESSAI (Avril 1987)
 L'association est maintenant parfaitement connue.
 L'AFCAN se présente comme étant désireuse d'améliorer la
 sécurité des plaisanciers.

UN ARTICLE DE L'AFCAN SUR LE LANGAGE I.M.O. (à paraître)
 qui est le travail du Cdt SACONNEY.
 La revue Bateaux devient demandeur... des conseils de l'AFCAN.

VOILES ET VOILIERS (Avril 87) 800 000 lecteurs

L'ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES CONSEILLE...
 Notre image paraît être en hausse. Des revues qui ne nous
 accordaient que peu d'importance nous prennent en compte
 dans le sillage de Bateaux.

SALON NAUTIQUE DE PARIS - JANVIER 1987

=====

(257 000 visiteurs dont 8103 professionnels dont "NOUS"
 ne faisons hélas par partie...)

C'est grâce à l'opiniâtreté de notre Président BROCHEC
 et à celle du Cdt Y. LE GALL que nous avons réussi à être
 présents au Salon Nautique de Janvier 1987.

La place était superbe, nous avons investi une bonne partie
 du stand du Secrétariat à la Mer. Mais la décision ayant
 tardée, l'organisation de notre Salon a été faite sur "la
 patte de l'ancre". Nous disposions d'un grand calicot AFCAN
 et de quelques belles photos fournies par la Transat.

Quelques photos de notre stand ont été prises et sont dispo-
 nibles auprès du Cdt LE GALL.

Je regrette vivement que nous n'ayons pu rester toute la
 semaine au Salon. Qu'importe, une permanence a été assurée
 les lundi, mardi, mercredi et partiellement le jeudi par
 des capitaines... bretons et leurs épouses parfois, qu'ils
 en soient ici remerciés au nom de l'AFCAN.

Le Cdt LE GALL a rencontré le Ministre et les contacts
 ont été formidablement fructueux.

Il en ressort que nous n'avons pas une mauvaise image de
 marque, bien au contraire, " pas mal aimés... pas connus,
 oui !"

La permanence n'a pas seulement consisté à faire acte de
 présence, assis sur une chaise, mais aussi à aller démarcher
 auprès de nombreux organismes et constructeurs ou distributeurs
 de matériel de navigation modernes.

On saisit : immédiatement à la lecture des gros titres de ce quotidien, l'évolution du langage du journaliste, nous présentant au début comme un organisme censeur, puis comme "des gens d'expérience" voulant être constructifs.

LE MARIN

RAPPROCHEMENT PLAISANCIERS-CAPITAINES

Un journaliste de la revue Bateaux qui écrit également dans le Marin, journal peu favorable à l'AFCA, a annoncé cette réunion-débat. Cette information n'était pas trop mise en valeur.

BATEAUX : 1 000 000 de lecteurs

PAS D'AMALGAMES...

Titre virulent à l'encontre d'une association encore mal connue. En se basant sur le principe que toute publicité même mauvaise est une "bonne publicité", il faut avouer que les prises de position des Brestoises sur le Vercors ont lancé la polémique. Il restait à diriger le flux dans le bon sens... celui de l'AFCA.

LES CAPITAINES DE NAVIRES SE REBIFFENT...

L'association commence à être connue. Cependant le titre n'est pas flatteur... On s'étonne de notre manque de nuance. Quelques volontaires "recollent les morceaux". La commission se voit dépassée par rapport à son plan d'origine.

SOMMES-NOUS BIEN VUS DE LEURS PASSERELLES ?

LES RAPPORTS ENTRE CARGOS ET VOILIERS SONT PARFOIS TENDUS, LA LUTTE DU POT DE FER CONTRE LE POT DE TERRE, DIT-ON. EH BIEN NON ! EN ORGANISANT POUR LA PREMIERE FOIS UNE TABLE RONDE ENTRE CAPITAINES DE MARINE MARCHANDE, COUREURS, JOURNALISTES DE LA PLAISANCE, NOUS AVONS RENCONTRE DES MARINS PROFESSIONNELS QUI EUX AUSSI AIMENT LA VOILE ET DONT L'EXPERIENCE EST PRECIEUSE POUR TOUS.

9 pages pour l'AFCA, citée 7 fois...

des propos parfois flatteurs, où l'on sent cependant un peu "le scoop". Mais qu'importe si l'intérêt de la revue BATEAUX va dans le même sens que le nôtre.

L'impact chez les plaisanciers est sans nul doute atteint .

TABLE RONDE MARDI 27 JANVIER 1987 A PARIS - INITIATIVE DE LA
PRESSE : BATEAUX ET LE TELEGRAMME DE BREST -

Cette "confrontation" devait se passer en décembre 1986 à l'initiative de la revue BATEAUX. Pour des raisons inconnues, elle semblait ne plus porter l'intérêt qu'elle avait suscité lors de la réunion de l'AFCAN de Brest à l'automne dernier...

Au cours du Salon Nautique de Janvier 87, le contact était repris avec BATEAUX et le rendez-vous devenait à nouveau ferme.

Pratiquement 5 heures de débat non stop avec des journalistes et des coureurs au large, P. MORVAN et D. GILARD.

Excellent climat de confiance et de compréhension mutuelle. L'intérêt que nous suscitons semble, cette fois, vraiment évident. Des initiatives sont prises pour d'autres rencontres.

INTERET DES MEDIAS POUR LA COMMISSION AFCAN-PLAISANCE

=====

LE TELEGRAMME

LES CAPITAINES DE NAVIRES ET LA SECURITE "APPRENDRE LA MER A CEUX QUI LA PRATIQUENT"

Réaction à la réunion sur le Vercors.

LES CAPITAINES DE NAVIRES "IL FAUDRAIT SIGNALER LA POSITION DES VOILIERS"

Réactions à la réunion sur le Vercors.

MARCHANDE ET COURSE AU LARGE, LES CAPITAINES AUX SKIPPER "ENGAGEONS LE DIALOGUE POUR AMELIORER LA SECURITE EN MER".

Réaction à la réunion de St Malo en Décembre 86.

CAPITAINES DE NAVIRES ET COUREURS OCEANIQUES ENGAGENT LE DIALOGUE

Présentation à "la une" du débat de Paris à la Fédération des Industries nautiques.

CAPITAINES DE NAVIRES ET COUREURS OCEANIQUES ENGAGENT UN DIALOGUE CONSTRUCTIF.

Compte rendu du débat de Paris.

L'EXPERIENCE DES CAPITAINES DE LA MARCHANDE AU SERVICE DE LA PLAISANCE

Compte rendu du débat de Paris.

Le Cdt LE GALL est en mesure de fournir un relevé détaillé de tous les contacts pris et de notre action au Salon.

Le 27ème Salon Nautique se tiendra pour la dernière fois à la Défense du 8 au 18 Janvier 1988, avant de jeter l'ancre en Décembre 1988 au Parc des expositions de la Porte de Versailles.

Pour l'an prochain nous espérons :

- Faire mieux dans notre préparation
- Prendre des contacts beaucoup plus tôt avec la Fédération des industries nautiques
- Disposer du statut de professionnels pour tous les membres de l'AFCAN tenant le stand
- Disposer d'un plan d'action précis
- Disposer de nombreuses bonnes volontés pour tenir le stand et démarcher efficacement
- Disposer d'un budget Salon Nautique

CONTACTS PRIS AVEC L'ADMINISTRATION

- Offre du Secrétariat à la mer pour occuper une partie de son stand
- Contact cordial du Secrétaire à la mer avec notre représentant sur le stand : le Cdt LE GALL
- Lettre cordiale du secrétaire à la mer au Ct BROCHEC
- Lettre du président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande au Ct BROCHEC pour une demande de participation au conseil
- Propositions pour siéger au Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance régissant la sécurité des bateaux de plaisance.

PERSPECTIVES FUTURES

. Nommer à l'AFCAN nos représentants pour ces divers organismes. Il nous faudra des représentants disponibles et récemment retraités pour être bien au courant des problèmes actuels.

. Tout faire pour rentrer à la Commission Centrale de Sécurité. Il devient inconcevable que la navigation marchande moderne soit encore régie par des personnes qualifiées certes, mais mesurant mal la nouvelle technologie à laquelle sont confrontés les capitaines d'aujourd'hui.

DEMANDE DE CONSEILS FORMULES DANS LA PRESSE NAUTIQUE VIS
A VIS DE L'A F C A N

- Utilisation rationnelle de la VHF
- Création d'un opuscule de conseils pour naviguer le plus harmonieusement possible entre navires marchands et plaisanciers.
- Appuyer les revendications des skippers océaniques pour des feux plus puissants et bien visibles (navires particuliers)
- Appuyer les demandes des plaisanciers pour obtenir un matériel de sécurité plus adapté aux navires de plaisance
- Création de réflecteurs radars actifs utilisables par tous les plaisanciers pour se signaler sur les radars des navires marchands et des CROSS
- Apprendre la Mer à ceux qui la pratiquent
- Conseils pour la récupération des naufragés par les cargos
- Donner un peu plus de sérieux aux courses spectacles.

etc... etc...

Le Coordinateur de la commission

Cdt YVONNOU

+++++

A N N E X E II

=====

REPONSE DU COMMANDANT TROCHERIS

Mon Cher Yvonnou,

Les armateurs français commencent effectivement à appliquer la possibilité donnée par STCW/78 de supprimer l'homme de veille quand la situation le permet et uniquement de jour. Les Norvégiens eux vont, contrairement à ce que stipule STCW supprimer la veille également de nuit :

- . sur des navires spécialement approuvés par le gouvernement
- . ayant une passerelle pourvue d'un certain équipement comprenant une lampe flash accouplée à l'alarme de l'ARPA indiquant un écho dangereux. Une alarme retardée se mettra en route si un écho dangereux ayant été enregistré, il n'y a pas eu de réaction dans les 30 secondes.
- . le CPA ne devra pas être inférieur à 0,5 et le TCPA à 10
- . une alarme "homme mort" sera disposée dans la cabine du capitaine, son bureau et salle à manger
- . la période sans veilleur doit être indiquée dans le journal de bord
- . l'armateur doit donner des consignes et établir une procédure qui doit tenir compte des temps de repos.
- . une liste des veilleurs disponibles dans les 4 minutes qui suivent l'alarme doit être affichée.

Nous n'en sommes pas encore là en France, mais vous avez raison il est probable que cela viendra. L'idée de coupler les signaux d'impossibilité de manoeuvres à l'alarme me semble judicieuse, peut-être d'une réalisation difficile de jour, mais pas impossible.

Je viens à l'instant de recevoir votre dossier "plaisance". Je l'ai parcouru et y trouve de nombreux points positifs, ne serait-ce que la participation au Salon nautique pour laquelle j'étais très réticent lorsque le sujet avait été abordé pendant le dernier C.A. de Paris.

Mais je pense que, s'il ne faut pas que l'AFCAN devienne un club privé, de l'autre côté il ne faut pas non plus que ce soit un club nautique. Nous devons avoir de bonnes relations avec les plaisanciers, un des objectifs de l'AFCAN étant la sécurité nous devons agir dans cette direction et les réunions, les discussions de la commission plaisance dans ce sens sont excellentes. Par contre, je vois difficilement l'AFCAN participer à une opération vieux gréments. J'aurais certainement beaucoup de mal à expliquer à un grand nombre d'adhérents que leur cotisation sert en partie à cela. Je suis conscient de l'impact que les articles dans la revue "Bateaux" ont eu dans un certain milieu et je pense que nous devons continuer à exploiter cette voie dans la mesure où l'AFCAN apporte sa contribution à la sécurité de la navigation, mais il faut éviter de devenir un sous produit de la plaisance qui veut bien nous accorder ses faveurs (média ou autres) en remerciements de quelques services rendus.

Pour ne pas dériver il faut peut-être limiter les études relatives à la plaisance. En tant que membre de l'AFCAN par exemple, l'existence et le sort des experts maritimes plaisance m'indiffère totalement ; quand on a visité un des paquebots à voiles Wind Star - Wind Song, on se demande s'il faut vraiment former des officiers MM pour la voile, et puis est-ce bien le rôle de l'AFCAN d'abord, de la commission plaisance ensuite de s'occuper de cela ? La légalité du transport de passagers sur certains plaisanciers charters ne me semble pas tellement de notre ressort non plus. Par contre, je suis intéressé par le sauvetage des plaisanciers, une étude sérieuse sur le sujet peut apporter des améliorations quant aux moyens à mettre en oeuvre et donner une sorte de procédure pour les capitaines.

Dans le même ordre d'idées, en tant qu'utilisateur, la conception d'une passerelle du futur nous regarde afin d'avoir des éléments de discussion sur les projets qui seront faits par les techniciens, mais n'étant pas techniciens nous-mêmes je me demande si nous devons nous intéresser à la miniaturisation, aux différentes fibres, etc... Ceci étant, la passerelle du futur par exemple est-elle du ressort de la commission plaisance ?

Ce sont mes premières réflexions après lecture de votre document. Une chose est certaine : la commission ayant démontré son efficacité et son potentiel énergétique, l'AFCAN a besoin de gens de cette trempe pour atteindre ses objectifs.

A propos de média et de propagande, je viens de m'apercevoir avec stupeur que parmi les élèves on ne savait pas que l'AFCAN existe à l'école du Havre !

Il faut effectivement participer à tout prix à la Commission Centrale de sécurité.

A propos de "l'homme mort", je viens d'avoir un papier de Massein qui préconise un autre système. Personnellement je trouvais la solution norvégienne assez sérieuse. Il faut que nous nous mettions d'accord à ce sujet avant d'agir auprès des organismes compétents. Ceci conforte dans mon esprit l'idée que j'ai de remanier les commissions ou certaines d'entre elles.

Il faudra peut-être redéfinir de quelles commissions nous avons besoin. Ensuite je voudrais que tous les membres d'une commission appartiennent à la même région afin de faciliter la communication.

Voici donc exposé rapidement la façon dont personnellement je vois les choses en ce qui concerne la veille sur la passerelle et la commission plaisance, mais bien entendu l'assemblée sera consultée et son avis sera prépondérant.

J'espère que vous pourrez y participer.

En attendant si vous passez au Havre, ne manquez pas de me le signaler, il ne serait pas inutile que nous discussions de cela et je me ferais un plaisir d'aller vous rencontrer sur votre pétrolier.

Soyez assuré de mes sentiments les plus cordiaux.

A. TROCHERIS

Le Havre, le 23.04.1987

COURRIER

Tribune libre

Après la Route du Rhum 1986

UN APPEL DE L'AMIRAL DE KERVILLER

Dans le domaine de la voile — qu'il s'agisse de manœuvre, de navigation, de régates, ou tout bonnement de sens marin, l'amiral de KERVILLER (carte ACORAM n° 27060) jouit d'une autorité indiscutable. L'appel qu'il adresse dans les lignes qui suivent aux organisateurs de courses océaniques en solitaire mérite d'être écouté avec le plus grand sérieux.

Quel succès, cette troisième « Route du Rhum » !

Quel succès pour le promoteur, dont la publicité a déferlé comme une lame de fond sur les revues spécialisées, la presse quotidienne, les radios et les télévisions, à un point jamais atteint jusqu'ici !

Quel succès d'avoir réussi à rassembler un si grand nombre de coureurs d'une telle qualité !

C'est vrai ! Mais la facture est lourde...

Un noyé, plusieurs sauvetages in-extremis, et une casse incroyable, sans compter les épaves abandonnées, qui sont autant de dangers pour les navigateurs. Cela a des chances d'être oublié rapidement, et on s'apprêtera à recommencer. Pourquoi ?... Parce qu'il y a un tas de choses que personne ne dit.

LA COURSE EN SOLITAIRE TRANS-OCÉANIQUE : UN NON-SENS !

Les règles de navigation internationales s'appliquent à tous les bateaux quels qu'ils soient. En cas de risques de collision, un des deux, et un seul, doit manœuvrer pour éviter l'autre. Celui qui a la priorité ne doit pas changer de route, sauf manœuvre de sauvegarde de la dernière minute, de façon à ne pas tromper sur ses intentions celui qui doit se dérouter. Cela suppose qu'une veille permanente soit assurée sur l'un comme sur l'autre des bateaux.

Les voiliers sont prioritaires, mais encore faudrait-il qu'ils portent des feux reconnaissables et suffisamment puissants, ce qui est rarement le cas. Ils sont dotés d'un simple fanal blanc tout horizon, ou d'un feu tricolore, qui ne sont pas réglementaires pour des navires de plus

de douze mètres de long. C'est dans ces conditions que les coureurs trans-océaniques traversent l'Atlantique à l'aveuglette et, avec les multicoques actuels, à des vitesses voisines de celles des cargos, ce qui exclut toute manœuvre de dernière minute pour le bateau motorisé.

Tout le monde se tait sur ces questions ! C'est-à-dire qu'on accepte — que ce soient les organisateurs ou les coureurs — des risques extravagants. Et pourtant c'est connu, puisqu'il n'est pas possible de créer une course en solitaire sans effectuer une demande spéciale. L'accord est donné sous forme de dérogation aux règles internationales de navigation, valable seulement pendant la durée de la course. Elle est accordée par le ministre ! Pourquoi ne la refuse-t-il pas ? Affaire qui m'échappe ! Mais qu'il me soit permis de lui rappeler qu'on ne peut veiller efficacement plus de 48 heures de suite !... Et pour la Route du Rhum, il faut compter 14 ou 20 jours de navigation.

On vous dira qu'on peut veiller de nuit et dormir de jour... Peut-être... Mais à l'inverse, c'est de jour que les manœuvres destinées à obtenir une vitesse maximale sont effectuées le plus aisément !

La vérité dans tout cela est que la course trans-océanique en solitaire est une hérésie. Des nations comme l'Australie, la Suède, l'Allemagne y sont formellement opposées. Elles figurent pourtant parmi celles où la pratique de la voile, et les compétitions qui en découlent, sont le plus en honneur. J'estime que les courses au large en double sont au moins aussi probantes, pour les recherches sur la qualité des matériels nouveaux, et sur la valeur des équipages, que les mêmes parcours avec une seule personne à bord, ce qui est dangereux, inutile et contraire à toutes les règles.

L'exemple récent du commandant de ROUX montre même qu'un homme seul peut, à la suite d'avaries multiples, être épuisé physiquement au point de ne plus pouvoir manœuvrer et de tomber à l'eau sans réagir.

UN SOLITAIRE A BORD D'UN CATAMARAN DE 25 M : FOLIE !

A bord d'un très grand multicoque — surtout catamaran — il est évident qu'un solitaire se trouvera toujours à un moment ou un autre dépassé par les événements... et cela par temps peu maniable et à des centaines de milles au large ! Qui veut-on tromper en essayant de faire croire qu'on remplace la surveillance permanente de la barre et des écouteurs par des indicateurs sonores de gîte, qui sont censés donner l'alerte ? Quelle alerte ? Évidemment trop tardive pour permettre une intervention efficace !

Des marins réputés ont remporté des courses océaniques après être restés à sec de toile pendant plusieurs heures, le temps de laisser passer une dépression trop vicieuse. Dorénavant, on se refuse même cette possibilité avec les mâts-ailes ?

De grâce, que les engins sportifs fabriqués pour remporter des concours de vitesse (ils sont forcément grands et très voilés) ne soient plus utilisés au grand large par des solitaires. Il leur faut des parcours bien adaptés et un équipage suffisant. La technique continuera alors à progresser, sans perte de vies humaines.

C.A. (R) de KERVILLER

A N N E X E I V

=====

LE SAUVETAGE DE PLAISANCIERS PAR DES NAVIRES DE COMMERCE

Les navires de commerce sont pourvus d'excellents moyens de communication et étant donné l'organisation des transmissions et l'obligation de veille permanente, humaine ou automatique, un message de détresse émis par un plaisancier est rapidement connu des navires situés dans les parages.

Les capitaines de navires en mer ont l'obligation légale de se porter au secours des personnes en détresse.

Il faut savoir, toutefois, que les navires de commerce ne sont pas grésés pour effectuer des opérations de sauvetage. Les embarcations et radeaux embarqués sur un navire sont prévus pour l'évacuation de l'équipage mais pas pour prêter assistance. Les équipages actuels sont peu entraînés aux manoeuvres d'embarcations. Enfin la position très à l'arrière des bossoirs sur la plupart des navires rend la mise à l'eau d'une embarcation périlleuse voire impossible par mauvais temps.

Dans les zones côtières, il sera toujours préférable pour un plaisancier d'attendre les services de sauvetage basés à terre. Sauf extrême urgence, l'action d'un cargo arrivé sur les lieux sera de renseigner la terre sur la nature de l'accident et le type d'assistance requis, de préciser la position et de faciliter le ralliement des sauveteurs.

Dans les régions océaniques éloignées, il n'y aura plus que des navires de commerce. La présente étude est destinée à aider les capitaines et les plaisanciers impliqués dans une détresse au grand large.

MESSAGE DE DETRESSE

Les plaisanciers hauturiers connaissent la procédure du message de détresse et le contenu à lui donner. Rappelons l'extrême importance de la position donnée et l'intérêt de s'y maintenir en limitant sa dérive par la mise à l'eau d'une ancre flottante.

Insistons sur la gravité de l'envoi d'un message de détresse qui va déclencher la mise en oeuvre de moyens coûteux et peut-être mettre des vies en danger. L'emploi irréfléchi de la détresse dégrade son sens et porte tort à tous les marins.

Les stations côtières et les navires qui reçoivent le message de détresse vont s'efforcer d'en accuser réception et vont rediffuser les messages par des moyens puissants. Il importe que le plaisancier n'épuise pas ses forces, ses batteries, sa pyrotechnie, à lancer des messages ininterrompus. Loin d'une terre, la pyrotechnie ne doit être utilisée que pour attirer l'attention d'un navire en vue ou d'un aéronef. Il est bon de savoir, à ce propos, que le miroir de signalisation a une portée considérable... et qu'il est inusable. Nous verrons plus loin le langage à employer dans les messages de détresse et au cours de sauvetage.

MANOEUVRES DE SAUVETAGE

Tous les navires de commerce de plus de 500 tonneaux de jauge brute détiennent le MERSAR, c'est-à-dire le MANUEL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE A L'USAGE DES NAVIRES DE COMMERCE édité par l'OMI.

Son objet est de : "Servir de guide aux personnes qui, lors d'accidents de mer, peuvent requérir une aide ou être en mesure de prêter assistance. Il est notamment conçu pour aider les capitaines de navires qui peuvent être appelés à effectuer en mer des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) de personnes en détresse."

Un capitaine appelé à porter assistance à un plaisancier va donc largement s'inspirer de ce manuel pour mener son action. Cet ouvrage cependant développe surtout la recherche des naufragés mais ne s'étend guère sur les manoeuvres de sauvetage.

MANOEUVRES D'OBSERVATION

Arrivés sur les lieux, le cargo va analyser la situation pour déterminer la manoeuvre la mieux appropriée aux circonstances. Il lui faudra en particulier comparer la dérive des naufragés à la sienne.

Le plaisancier doit comprendre que son arrivée signifie que les secours sont déclenchés mais pas forcément qu'il va être immédiatement recueilli par ce premier navire, surtout s'il fait mauvais temps.

L'inaction apparente de ce premier navire peut vouloir dire que des secours plus efficaces sont en route, ou que le capitaine juge préférable d'attendre des circonstances plus favorables, telle qu'une embellie, l'arrivée de l'aube, la renverse de courant, une saute de vent, etc.

Les considérations suivantes peuvent servir de guide pour apprécier les circonstances :

- le degré de danger couru par les personnes en détresse, leur état sanitaire, leur fatigue, l'état de leur bateau ou radeau. Pour cela il sera important que sauveteurs et naufragés entrent en contact. Un capitaine reste toujours attentif à la sécurité des hommes et ne leur fera pas courir de risques injustifiés.

- les prévisions météorologiques sont connues du capitaine qui va en tenir compte soit pour attendre l'amélioration de l'état de la mer, soit au contraire pour accélérer le sauvetage avant l'aggravation.

- l'heure : il est évident qu'un sauvetage est moins périlleux de jour que de nuit. On s'efforcera donc de conduire l'opération avant la nuit ou au contraire on attendra quelques heures que le jour se fasse.

- l'arrivée prochaine d'autres navires : si un bâtiment de guerre est alerté, il sera préférable d'attendre son arrivée, surtout s'il est porteur d'hélicoptères. L'action du navire de commerce consistera à en faciliter le ralliement et si besoin est à protéger les naufragés pendant l'attente en se plaçant au vent, en filant de l'huile, ou en croisant de façon à casser la houle.

- la perspective de l'arrivée d'un navire mieux approprié au sauvetage peut également jouer : par exemple un navire de faible franc-bord sera préféré dans le mauvais temps à un grand franc-bord. Un paquebot ou un ferry ont des moyens en hommes et en embarcations supérieurs à ceux d'un simple cargo. Un gros tanker ou un grand porte-conteneurs fourniront un bon abri au navire plus petit qui recueillera les naufragés

MANOEUVRES DE RECUPERATION

Le navire qui fait route vers des naufragés effectuera les préparatifs recommandés au chapitre 3 du MERSAR.

a) naufragés restés sur le bateau en détresse

sauf par petit temps, il est dangereux d'accoster directement un voilier désemparé, à plus fortes raisons un multicoque. Par temps moyen, le cargo peut tenter d'envoyer son embarcation à moteur. Mais l'opération devient rapidement difficile dès qu'il y a de la houle, surtout avec des bossoirs placés très haut dans des emménagements tout à l'arrière.

Le cargo va devoir alors utiliser un radeau pneumatique. Il peut l'envoyer au voilier en le laissant filer vers lui sous l'action du vent, ou en le remorquant.

Il peut aussi l'utiliser comme plateforme d'accostage : stoppé sous le vent du bateau désemparé, il mettra son radeau à l'eau le long de sa coque au vent et il manoeuvrera de telle sorte que le bateau en détresse en dérivant vienne accoster le radeau, permettant ainsi aux naufragés d'y sauter.

b) naufragés dans un radeau pneumatique ou une embarcation légère

le radeau ou le canot de survie dérive plus vite que le cargo. Celui-ci se placera sous le vent de façon à ce que les naufragés viennent accoster au vent.

c) naufragés dans l'eau

par temps moyen, le cargo stoppera presque en travers du vent et se laissera dériver vers les naufragés.

par mauvais temps, le cargo prendra la mer sur la hanche. Il utilisera un radeau pneumatique comme plateforme d'embarquement.

par gros temps, il n'est plus possible d'approcher directement les naufragés. Le cargo passera près d'eux pour leur lancer une ligne munie d'une bouée et tentera de les encercler pour les ramener ensuite vers lui. Il peut aussi remorquer une embarcation ou un pneumatique.

MANOEUVRES DE PROTECTION

a) filer de l'huile : Le MERSAR préconise le filage d'huile pour atténuer la houle : "en déversant lentement 200 litres d'huile (lubrifiante) à l'aide d'un tuyau de caoutchouc dont l'orifice est placé juste au-dessus de la mer pendant que le navire fait route à faible vitesse, on peut efficacement atténuer la houle sur une surface de 5 000 m²". Le filage d'huile applatit les déferlantes. Cette mesure est particulièrement utile quand le navire sauveteur veut recueillir les naufragés au vent. Dans beaucoup de cas, il peut être payant de faire une passe au vent des naufragés pour leur créer une zone de calme relatif.

b) abriter : l'expérience a montré qu'un gros navire peut fournir un excellent abri contre le vent et la mer en se positionnant judicieusement près des naufragés, permettant ainsi à un autre navire d'intervenir.

c) casser la mer : un navire seul pourra, en passant à bonne vitesse près des naufragés, créer par son sillage une turbulence qui va casser la mer du vent et dans une certaine mesure la houle, pendant un laps de temps qui peut être mis à profit par une embarcation pour recueillir les passagers d'un bateau désemparé.

CONDUITE A TENIR PAR LES NAUFRAGES

Sauf évidemment si elles peuvent encore manoeuvrer au moteur ou à la voile, les personnes en détresse ont un rôle passif dans les opérations de sauvetage. On ne saurait trop leur recommander de se vêtir chaudement car le froid est le pire ennemi du naufragé et d'économiser leurs forces car à l'instant final de la récupération elles auront à fournir un gros effort physique pour se sauver. Dans l'eau, elles ont tout intérêt à se tenir groupées en s'amarrant les unes aux autres. Et ce n'est pas au moment d'un sinistre qu'il faut se mettre à apprendre la procédure radio, l'emploi des fusées ou la mise à l'eau du canot de survie.

SOINS AUX NAUFRAGES

(chapitre à développer : voir le petit ouvrage du Dr PENNY sur l'hypothermie).

HISSAGE A BORD OU REMORQUAGE DE L'EPAVE

Il est généralement difficile pour le navire sauveteur de sauver le bateau de plaisance désemparé. Le hissage ne peut se faire que par très beau temps, en l'absence de toute houle. Quant au remorquage, il n'est envisageable que sur une courte distance à faible vitesse, à cause des masses en présence.

En outre, intervient une notion de rentabilité : un navire de commerce coûte cher, 50 000 FR par jour pour un cargo mais un gros pétrolier, un grand porte-conteneurs, un transport de gaz coûtent 3 ou 4 fois plus. Chaque heure perdue coûte plusieurs milliers de francs.

Si le capitaine est tenu de porter secours aux personnes en détresse, il n'est nullement tenu par contre de participer au sauvetage des biens. S'il le fait, son armateur, lui-même et son équipage ont droit à rémunération calculée sur la valeur de la chose sauvée, en fonction des efforts déployés, des dépenses encourues, du temps consacré, etc... La valeur d'un bateau de plaisance désemparé n'est généralement pas suffisante pour couvrir un retard important. Le sauvetage des personnes est évidemment gratuit...

COMMUNICATIONS ENTRE SAUVETEURS ET NAUFRAGES

Il est certain qu'une bonne coordination entre sauveteurs et naufragés peut grandement contribuer au succès de l'opération.

Le message de détresse lui-même doit comporter un minimum de renseignements : identité du bateau, position, nature de la détresse, nombre de personnes concernées, s'il y a des blessés, la situation météo, une bonne appréciation de la dérive.

Au moment de l'approche, on utilisera la VHF pour communiquer. Les plaisanciers cependant ont tout intérêt à économiser leurs batteries en évitant d'émettre pour rien. Une VHF en écoute consomme peu d'énergie alors qu'en émission elle épuise rapidement ses piles. En restant à l'écoute, ils connaîtront les intentions des sauveteurs. Ceux-ci devront d'ailleurs s'efforcer de les renseigner et de les rassurer car le maintien d'un bon moral est un atout important pour la survie.

Langage à employer : un plaisancier qui prend le large sait qu'en cas de difficulté il devra utiliser un langage capable d'être compris par le plus grand nombre. L'anglais en l'occurrence, mais une bonne connaissance de l'anglais courant ne suffit pas. Il faut appliquer une certaine procédure de transmission et utiliser un vocabulaire connu de tous les marins.

Procédure radiotéléphonique : il est essentiel que tous les plaisanciers (et tous les navires de commerce et tous les pêcheurs !) respectent la procédure sous peine d'encombrement préjudiciable à la sécurité. En particulier, la fréquence 156,8 MHz (VHF canal 16) est la fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel.

Afin de faciliter la réception des appels de détresse, toutes les émissions sur la fréquence 156,8 MHz doivent être réduites au minimum et ne pas dépasser une minute (article 3036 du Règlement des Radiocommunications.)

La procédure radiotéléphonique figure dans les documents que doit posséder tout détenteur d'un émetteur/récepteur. On la trouve également dans les notices d'emploi des VHF portatives.

Le trafic de détresse est défini par cette procédure. Il est décrit dans le "GUIDE DU NAVIGATEUR" ainsi que dans le "CODE INTERNATIONAL DES SIGNAUX". En bref:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY indique une détresse, c'est-à-dire qu'un navire se trouve sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une aide immédiate.

PAN PAN PAN indique un message très urgent relatif à la sécurité d'un navire ou d'une personne.

SECURITE SECURITE est employé pour des messages relatifs à la sécurité de la navigation.

La procédure radiotéléphonique apprend également comment on doit appeler et comment on doit répondre. Elle a instauré des tables d'épellation sous forme d'alphabet phonétique.

L'alphabet phonétique : c'est l'alpha-bravo de la communication ! Indispensable pour épeler son nom, son indicatif et pour transmettre et recevoir des messages dans de mauvaises conditions de propagation.

L'alphabet morse : on ne peut pas demander aux plaisanciers d'apprendre le morse. Mais ils doivent savoir qu'un certain nombre de signaux simples peuvent être transmis ou reçus en morse, soit au moyen de signaux lumineux (une simple lampe torche suffit), soit au moyen de signaux sonores. On peut même transmettre le morse par signaux à bras. Il serait bon qu'ils aient un tableau des signaux. On trouve partout des autocollants qui montrent les pavillons du code international, l'alphabet morse et l'alphabet phonétique. Ces tableaux figurent également dans l'ouvrage 3C du SHOM (Signalisation Maritime) et bien sûr dans le Code International.

Code International des Signaux : "a pour objet de fournir à tous les usagers des moyens de communiquer dans diverses situations intéressant essentiellement la sécurité de la navigation et des personnes, en particulier lorsque des difficultés de langage se produisent."

Avant la généralisation de la radio, le Code constituait un langage complet qui permettait de traiter de tous les sujets. Le Code actuel a été énormément simplifié. Il tient compte de l'expansion de la phonie et se limite à la sécurité de la navigation et des personnes.

Pas question pour un plaisancier d'envoyer des drissées comme un vieux timonier, mais le code utilisé en radiotéléphonie lui permet de résoudre ses difficultés de langage.

Facile d'emploi et précis dans ses termes, le Code couvre toutes les situations de détresse, d'urgence, d'évacuation de malade/blessé et comporte une section médicale permettant de demander un avis médical. Des signaux de deux lettres épelés au moyen de l'alphabet phonétique permettent d'échanger avec des marins de toutes nationalités des messages essentiels dans les pires conditions.

Le Vocabulaire Normalisé de la Navigation Maritime

afin de faciliter l'échange de renseignements entre les individus de toutes les nations maritimes, l'OMI a publié un Vocabulaire destiné à devenir un "langage" en langue anglaise, pratiqué par tous. Bien que destiné aux navires de commerce, ce petit fascicule (publication 77.11 F de l'OMI, français/anglais) peut rendre de grands services aux plaisanciers.

Après une première partie consacrée à la procédure suivie d'un glossaire, la dernière partie contient des phrases et expressions usuelles, dont un chapitre réservé à l'assistance.

"I REQUIRE A LIFEBOAT ; I WILL MAKE A LEE FOR YOU
I HAVE LOST A MAN OVERBOARD; PLEASE HELP WITH SEARCH AND
RESCUE, etc...

Même avec une mauvaise prononciation, on peut se faire comprendre.

SECURITE DES PLAISANCIERS HAUTURIERS

Les formidables progrès des radiocommunications permettent désormais aux plaisanciers du long cours de mieux assurer leur sécurité par :

- . la connaissance en continu de leur position
- . la réception d'une météo (en facsimilé par exemple)
- . la participation aux systèmes de compte-rendu de mouvements de navires (comme l'AMVER)
- . l'embarquement d'une balise de détresse
- . l'emploi d'émetteurs/récepteurs puissants

Les moyens les plus sophistiqués n'appaisent pas pour autant la furie de la mer. Une grande modestie s'impose devant sa puissance sans cesse régénérée.

Amis plaisanciers, si vous aimez la mer, craignez-la.

Et sachez que les professionnels, qui continuent à lui payer un lourd tribut en vies humaines, font très bien leur métier. Ils veillent et ils écoutent 24 heures sur 24. Ils n'hésitent jamais à vous porter assistance. N'en abusez pas.

Livourne, le 16 Janvier 87

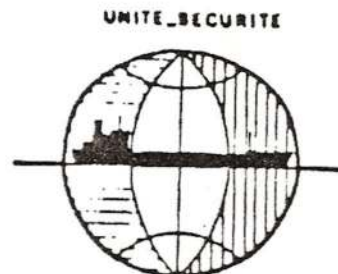
Commandant Michel CARON

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél 4771.21.55

A N N E X E V

..... à ceux des capitaines qui n'en font pas
encore partie

**CONNAISSEZ-VOUS VRAIMENT L'AFCAN ?**

FONDATION. En 1979 ; loi de 1901

BUT. Représenter et défendre les droits et les intérêts matériels et moraux des capitaines de navire. Améliorer la sécurité en mer.

INDEPENDANCE. Elle est totale, au point qu'elle agace et dérange. Chacun a pu s'en rendre compte en 1986 à l'occasion de prises de positions publiques comme "Manifeste pour une politique de la mer" ou "Situation des Pétroliers français dans le Golfe". Elle est préservée par le statut qui empêche que l'on joue un rôle dirigeant à l'AFCAN (membre du bureau ou du Conseil) et que l'on ait en même temps un poste de responsabilité au sein d'un Syndicat, d'un Armement, d'une Administration ou d'un Parti.

CONDITIONS D'ADMISSION.

- être de nationalité française
- être capitaine de navire, quelque soit le brevet, le genre de navigation ou le pavillon du navire.

NOMBRE D'ADHERENTS. 460 (fin 86) dont 260 actifs, navigants.

ORGANISATION. L'AFCAN s'est dotée d'une organisation décentralisée et ouverte. Tout adhérent peut exprimer son point de vue et influencer sur la marche de l'association.

AFFILIATION A L'IFSMA. L'AFCAN est membre de la Fédération Internationale des Capitaines de Navire, qui regroupe les associations de capitaines des principaux pays maritimes et, en particulier, de tous les pays européens. L'AFCAN a su s'y faire apprécier, si bien que l'un de ses membres occupe aujourd'hui le poste de premier vice-président. Cette fédération nous apporte une entrée à l'OMI et, à une époque où les capitaines français se situent de plus en plus dans un environnement international, la caution d'une organisation mondialement connue

dont l'importance n'échappera à personne.

OBJECTIFS A COURT TERME. Obtenir un siège dans toutes les instances maritimes telles que le Conseil Supérieur de la Marine Marchande, les commissions centrale, régionales, locales, de sécurité etc.....
Présenter le point de vue des capitaines dans les débats et les mutations en cours.

PUBLICATIONS : bulletin de liaison mensuel régional ; compte-rendu d'activité central très détaillé qui est une mine de renseignements pour les capitaines.

TROIS RAISONS PRINCIPALES D'ADHÉRER :

- 1 - INTERET PERSONNEL : Par une assurance comprise dans la cotisation et le conseil éclairé de l'avocat de l'association, l'AFCAN vous offre une protection juridique gratuite et efficace, quelque soit le pavillon sous lequel vous naviguez, dans tous les cas de pollution, évènement de mer, litige avec votre armateur, votre équipage ou avec l'administration.
Même les meilleurs ne sont pas à l'abri !
Enfin prenez-garde : en cas d'évènement de mer, votre intérêt ne coïncide pas forcément avec celui de votre armateur car "la faute nautique du capitaine exonère le transporteur de sa responsabilité" et en cas de litige avec tout ou partie de votre équipage, il n'est pas du tout évident que les syndicats d'officiers et l'administration considèreront votre cas avec sympathie (cf affaires du Saint-Germain et de l'Abeille Flandres)
- 2 - INTERET COLLECTIF : Un capitaine a accumulé, en vingt ou trente années de navigation, des connaissances, des compétences et de l'expérience ; sa position particulière l'amène à avoir souvent un point de vue objectif ; mais à quoi donc cela servira-t-il si nous restons isolés sur nos navires ? Par contre, unis au sein de l'AFCAN, nous nous donnons les moyens de faire connaître nos idées et de faire oeuvre utile.
- 3 - SOLIDARITE : Si vous êtes assez fort pour pouvoir vous passer du soutien, de vos pairs, alors Bravo ! Mais dans ce cas, c'est l'AFCAN qui a besoin de vous et demande votre aide.

RÉFUTATION DE QUELQUES PRÉJUGÉS :

L'AFKAN FAIT DOUBLE EMPLOI AVEC LES SYNDICATS :

FAUX. Les syndicats n'ont pas pour vocation de défendre les intérêts d'une catégorie particulière. Pourtant, les capitaines ont une place à part dans le code du travail maritime, dans le droit maritime commercial, dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ; ils doivent donc pouvoir prétendre aussi à une place à part dans l'organisation de la profession et même, l'exiger.

LA COTISATION EST CHERE :

Elle comprend la couverture juridique et, mille cent francs par an ne font que 92 francs par mois ce qui n'est certes pas excessif.

L'AFKAN N'EST PAS EFFICACE :

Le panorama ci-après répond à cette insinuation. Mais il est évident que plus il y aura d'adhérents et plus son action sera efficace

PANORAMA SUCCINCT D'ACTIVITÉ

ACTIONS EN DEFENSE D'INTERETS PARTICULIERS

- affaire Gueret : licenciement abusif, 1980. L'armateur a été condamné en première instance et en appel au versement de l'indemnité demandée par notre camarade.
- affaire Gada : pollution dans le port de Sète, 1981. Condamné en première instance, notre camarade a été acquitté en appel quatre années après l'infraction.
- affaire du "VILLANDRY" : affaire de discipline banale utilisée par un syndicat de marins comme outil d'une attaque générale contre la hiérarchie.
- affaire Colombar : pollution dans le port de Sète. Acquittement.

LES CAPITAINES PEUVENT JOUER UN RÔLE UTILE..

ENCORE FAUT-IL QU'ILS LE VEUILLENT !

- affaire Le Beguec : infraction aux règles de circulation dans un dispositif de séparation du trafic.
- affaire Quemener : pollution à Anvers. Quelques heures seulement après l'incident l'avocat de l'AFCAN était sur place et obtenait l'abandon des poursuites.
- affaire Yvonnou : procès-verbal de grande voirie pour n'avoir pu appareiller de Fos, son équipage étant en grève. Acquitté par le tribunal administratif de Marseille. Ce jugement fait jurisprudence.
- affaire Le Calvez : révocation abusive (Dreyfus). Le tribunal vient de lui accorder une provision de 100000 F en attendant le jugement.
- affaire du "Saint-Germain" : tout le monde se souvient de ce coup de force de délégués syndicaux. Grâce à l'AFCAN, l'affaire n'est pas enterrée et suit son cours devant la justice.

DEFENSE DES INTERETS COLLECTIFS

Il n'est pas possible de résumer en si peu d'espace la somme considérable des travaux d'intérêt collectif entrepris par l'AFCAN depuis sa fondation, aussi bien en France par la défense tout azimut du statut et du point de vue spécifique des capitaines, qu'au plan international par sa participation assidue et compétente à tous les travaux et réunions de l'IFSMA, dont un de nos collègues est d'ailleurs vice-président.

A titre d'exemple, dans les dernières semaines, l'AFCAN a attiré l'attention des médias sur la situation des pétroliers dans le Golfe. a été présente au salon nautique à Paris (Stand du Secrétariat à la Mer), est intervenue à tous les niveaux dans la question du quart du capitaine, a participé à une table ronde sur la sécurité des courses au large, organisée par la revue "Bateaux" avec des skippers professionnels et des journalistes etc... etc...

BULLETIN D'ADHESION

Nom.....

Prénoms.....

Date de naissance.....

Domicile.....

.....

.....

.....

.....

Téléphone.....

Compagnie de Navigation.....

.....

Pavillon.....

Date.....

Signature

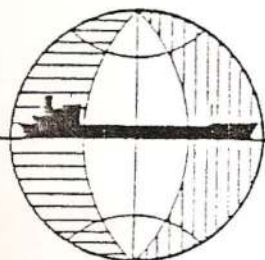
Cotisations pour 1987 :

- navigants1100 F
- sédentaires 750 F
- retraités 200 F

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

Le règlement est à adresser à :

AFCAN
11, avenue Maréchal-Leclerc
92210 SAINT-CLOUD



AFCAN

ANNEXE VI

SONDAGE A.F.C.A.N. 1 987
DES CAPITAINES FRANÇAIS

V O T R E P R O F I L

TYPE DE NAVIGATION EFFECTUEE.

LONG-COURS
CABOTAGE INTERNATIONAL
CABOTAGE



LIGNE REGULIERE
TRAMPING
AFFRETEMENT
REMORQUAGE
OFF-SHORE
PETROLIER
VRACQUIER
GAZIER
AUTRES



CAR-FERRY
PORTE-CONTENEURS
POLYTHEME
REMORQUEUR



BREVET..

CAPITAINE MARINE MARCHANDE
" DE 1^o CLASSE
" COTIER
AUTRES



CAPITAINE AU LONG-COURS
" DE 2^o CLASSE
PATRON AU BORNAGE



ETES-VOUS TITULAIRES DE DEUX BREVETS MONOVALENTS
(exemple C.L.C. et D.R.2)
LESQUELS?

 oui

 non

NOMBRE D'ANNEES DE COMMANDEMENT ?

V O S B E S O I N S

QUELLE FORMATION COMPLEMENTAIRE VOUS SEMBLE ACTUELLEMENT LA PLUS URGENT

(Numérotez selon l'ordre de priorité)

ANGLAIS MARITIME ET COMMERCIAL
TECHNIQUES DE DIALOGUE ET
COMMUNICATION
COMPTABILITE
SIMULATEUR RADAR
SIMULATEUR MANOEUVRE
DROIT
SECOURISME
RADIOCOMMUNICATIONS



AUTRE LANGUE
INFORMATIQUE
ELECTRONIQUE
ELECTRICITE
MECANIQUE



SECURITE
INCENDIE
MACHINE
COQUE



AUTRES
Lesquelles?



CERTAINS ENSEIGNEMENTS VOUS SEMBLERENT-ILS MAINTENANT INUTILES? oui non

Lesquels?

.../...

L'ACTION A MENER

POINTS ESSENTIELS A DEBATTRE (numéroter selon l'urgence)

- STATUT DU CAPITAINE
- QUART DU CAPITAINE
- RELATIONS AVEC L'ARMATEUR
- RELATIONS AVEC AUTORITES
- EMPLOI DU TEMPS ET FATIGUE FACTOR
- SECURITE DE LA NAVIGATION
- SECURITE DU NAVIRE
- SECURITE DE LA CARGAISON
- LOI ANTI-POLLUTION
- AUTRES
- Lesquels?

DONNER RAPIDEMENT VOS ARGUMENTS POUR VOTRE numéro 1:

L'ACTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE MENEES AU PLAN:

- NATIONAL
- EUROPEEN
- MONDIAL

LA SECURITE

- LA SECURITE DE LA NAVIGATION:
 - PROGRESSE
 - STAGNE
 - REGRESSE
- CAUSES DE CETTE EVOLUTION:
 - MATERIEL
 - EN PROGRES
 - EN REGRESSION
 - ENTRETIEN DU MATERIEL
 - EN PROGRES
 - EN REGRESSION
 - LEGISLATION
 - EN PROGRES
 - EN REGRESSION
 - QUALIFICATION DES OFFICIERS
 - EN PROGRES
 - EN REGRESSION
 - QUALIFICATION DES EQUIPAGES
 - EN PROGRES
 - EN REGRESSION

AVEZ-VOUS FREQUENTE DES ZONES OU LA SECURITE EST MENACEE?

- PAR DES ACTIONS DE GUERRE
- PAR DES ACTIONS DE TERRORISME
- " " PIRATERIE
- PAR L'ACTION DES AUTORITES

VOTRE METIER DEMAIN

PAVILLON DU NAVIRE:

- FRANCAIS
- COMPLAISANT
- SANS NATIONALITE
- KERGUELEN EUROPEEN

LE NAVIRE SERA-T-IL PROPRIETE

- D'UN CONGLOMERAT INTERNATIONAL
- D'UN GROUPE NATIONAL
- D'ARMATEURS QUIRATAIRES

- TAILLE DE LA SOCIETE
 - UN NAVIRE
 - MOINS DE 10
 - MOINS DE 50
 - MOINS DE 150
 - PLUS DE 150

EXPLOITATION DU NAVIRE

- PAR LE PROPRIETAIRE LUI-MEME
- PAR UN INTERMEDIAIRE
- PAR LE CAPITAINE
- LIGNE REGULIERE
- AFFRETEMENT A TEMPS
- AFFRETEMENT AU VOYAGE

ENGAGEMENT VIS A VIS DU NAVIRE

ETES VOUS PARTISAN D'UN ENGAGEMENT FINANCIER POUR VOUS-MEME POUR LES OFFICIERS POUR L'EQUIPAGE

- oui non
- oui non
- oui non

ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DU CAPITAINE:

- RESPONSABLE DE LA CONDUITE DURANT VOS HEURES DE QUART
- RESPONSABLE DE TOUTE LA CONDUITE DU NAVIRE
- RESPONSABLE DE L'EXPLOITATION DU NAVIRE
- RESPONSABLE DE LA GESTION ENTIERE DU NAVIRE

PROFIL DU NAVIRE ET DE L'EQUIPAGE DE DEMAIN

- | NAVIRE | | EQUIPAGE | |
|------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|
| TRES SOPHISTIQUE | <input type="checkbox"/> | VOUS | <input type="checkbox"/> |
| SANS CHANGEMENT | <input type="checkbox"/> | moins de 10 | <input type="checkbox"/> |
| TRES SIMPLIFIE | <input type="checkbox"/> | plus de 10 | <input type="checkbox"/> |
| DE GRANDE SERIE | <input type="checkbox"/> | Niveau ELEVE | <input type="checkbox"/> |
| DE PETITE SERIE | <input type="checkbox"/> | Niveau IDENTIQUE | <input type="checkbox"/> |
| UNIQUE | <input type="checkbox"/> | niveau plus bas | <input type="checkbox"/> |

L'A.F.C.A.N. vous remercie vivement d'avoir accepté de consacrer quelque temps à la rédaction de ce questionnaire.

A N N E X E VII

=====

ETUDE DU COMMANDANT PERRIAU

Dans cette étude, ont été relevés les articles qui figurent dans la réglementation française et ne figurent pas dans la réglementation internationale.

Il a été comparé, pour les navires à passagers et de charge de 1ère catégorie

d'une part

- . la SECURITE DES NAVIRES du Secrétariat d'Etat à la Mer (Loi n° 83 581 du 5 Juillet 1983, décret n° 84 810 du 30 Août 1984, arrêté du 27 Décembre 1984 et son règlement annexe)
- . les notes d'information du 5 Septembre 1986 (arrêté du 10 Juillet 1986 et du 21 Août 1986)

d'autre part

- . le texte récapitulatif de la Convention SOLAS de 1974
- . du protocole SOLAS de 1978
- . des amendements SOLAS de 1981 et de 1983.

Le Commandant PERRIAU - Val Saint Donat, 2 avenue de Mazenod 13100 AIX EN PROVENCE (42 96 44 37) - souhaiterait recevoir avis et critiques sur cette importante étude.

D'autre part, le Ct PERRIAU a également préparé une étude sur les "ENGINS DE SAUVETAGE" (comparaison de la réglementation française et de la Convention SOLAS) qui paraîtra dans un prochain bulletin et que nous tenons à la disposition des adhérents qui en feraient la demande.

NAVIRES EXPLOITES SANS PRESENCE PERMANENTE DANS LA MACHINE

MACHINE

NAVIRES DONT LA LONGUEUR EST EGALE OU SUPERIEURE A 110 METRES

TELECOMMANDE, AUTOMATISME ET SECURITE DE L'APPAREIL PROPULSIF ET DES AUXILIAIRES (Article 212 - 2.05)

- La disposition des commandes et controles sur la passerelle et le degré d'automation doivent être tels que l'absence de personnel dans la machine n'empêche pas l'officier de quart sur la passerelle d'assurer la conduite du navire dans des conditions normales (paragraphe 2)

- Les dispositifs de sécurité doivent être réalisés de manière à leur assurer le maximum de sûreté de fonctionnement et limiter les dangers pouvant résulter de leur défaillance (paragraphe 3)

- Le réglage des paramètres des services nécessaires au fonctionnement de l'appareil propulsif et de ses auxiliaires et requérant des interventions d'une périodicité inférieure à vingt quatre heures doit être automatisé (paragraphe 4)

- Les dispositifs de programmation de montée et descente en puissance de l'appareil propulsif et le cas échéants des variations du pas de l'hélice doivent pouvoir être rapidement mis hors service en cas de nécessité (paragraphe 6.2)

- Pour parer à des défaillances de l'installation de télécommande de l'appareil propulsif à partir de la passerelle, le dispositif de programmation utilisé éventuellement doit pouvoir être mis rapidement hors service de la passerelle en cas de nécessité (paragraphe 6.2)

- Pour parer à des défaillances de l'installation de la télécommande à partir de la passerelle, il doit être prévu un système de commande locale permettant de procéder au démarrage et à la conduite de l'appareil propulsif. Ces commandes doivent être aussi directes que possible, d'un fonctionnement sûr et indépendantes de la télécommande de la passerelle. Elles peuvent se trouver dans un poste de commande dans la machine (paragraphe 6.4) *

- Sur la passerelle doit exister une alarme sonore et lumineuse permettant d'informer l'officier de quart de la mise en ou hors service de la télécommande de la passerelle (paragraphe 6.6)

- La passerelle et chacun des postes de commande doivent être dotés d'un transmetteur d'ordres permettant de communiquer dans les deux sens en cas de défaillance de la télécommande. Ce transmetteur d'ordre doit pouvoir être mis en oeuvre dans toutes les circonstances où l'appareil propulsif est susceptible de fonctionner (paragraphe 6.10)

* Convention SOLAS : Il doit être possible de commander sur place toutes les machines essentielles à l'exploitation du navire en toute sécurité, même en cas de défaillance d'une partie du dispositif automatique ou de commande à distance.

NAVIRES SANS PRESENCE PERMANENTE DANS LA MACHINE

- En cas de défaillance d'un auxiliaire indispensable à l'appareil propulsif, un auxiliaire de réserve doit automatiquement être mis en service pour éviter l'arrêt de l'appareil propulsif. Le démarrage de cet auxiliaire de réserve doit déclencher une alarme (Paragraphe 6.II)

- La production et les parties essentielles de la distribution d'énergie électrique sont prévues et réalisées pour fonctionner en toute sécurité afin d'assurer en permanence l'alimentation électrique des auxiliaires et de tout l'équipement annexe propre à l'automation (parag. 7.I)

- Toutes dispositions doivent être prises pour assurer la continuité ou au moins la reprise automatique du fonctionnement de l'ensemble des installations automatisées indispensables au fonctionnement de l'appareil propulsif, en cas de défaillance de la source électrique en service (paragraphe 7.2)

- Il doit être possible de remettre l'appareil propulsif en marche, de la passerelle, dès le retour de l'alimentation en énergie électrique et cela sans intervention dans la machine. Une intervention dans la machine peut être par ailleurs nécessaire, par exemple pour acquiescer les alarmes et remédier à leur cause. Un dispositif de démarrage automatique, séquentiel si nécessaire, doit être prévu pour la remise en route des auxiliaires électriques après une disjonction générale. Au cas où le déclenchement du générateur électrique en service résulte de sa protection contre les courts-circuits, il ne doit pouvoir être effectué qu'un seul enclenchement automatique du générateur de réserve (paragraphe 7.3)

- Le démarrage automatique ou en télécommande des appareils doit pouvoir être verrouillé s'il risque d'entraîner un danger pour le matériel ou des avaries au matériel. (paragraphe 8)

DISPOSITIF D'ALARME (Article 212 - 2.04)

- Un dispositif d'alarme doit être prévu pour indiquer tout défaut de fonctionnement. Sera considéré comme défauts, tous défauts intéressant le fonctionnement de l'appareil propulsif, des autres appareils en service dans le local des machines, des dispositifs de télécommande si ces défauts risquent d'entraîner des conséquences graves pour la sécurité des installations ou du navire. Les alarmes doivent être sonores et lumineuses. Une détection des échauffements des paliers et butées de ligne d'arbre doit entraîner une alarme. (Paragraphe I)

- L'alarme sonore, dans les postes de commande peut être mise hors service en cas d'absence de personnel dans ces postes (§ 21)

- La signalisation lumineuse sur la passerelle peut comprendre des voyants regroupant des familles d'alarme (paragraphe 2.3)

- La signalisation lumineuse doit avoir une présentation aussi simple et claire que possible et sur la passerelle ne pas gêner l'officier et le personnel de quart (paragraphe 2.6)

- Le dispositif d'alarme doit être réalisé de manière à lui assurer le maximum de sûreté de fonctionnement possible. Toute défaillance doit être signalée automatiquement. En cas d'impossibilité, les autocontrôles peuvent être remplacés par des tests manuels (paragraphe 2.7)

ENREGISTREMENT DES CARACTERISTIQUES DE FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL PROPULSIF (Article 2I2 - 2.05)

- Une partie du journal machine pourra être remplacé par un dispositif d'enregistrement automatique des principaux paramètres intéressant le fonctionnement de l'appareil propulsif et ses auxiliaires ou à défaut, par un dispositif d'enregistrement des alarmes. L'enregistrement peut être réalisé sous forme numérique ou sous une autre forme.

PROTECTION CONTRE L'INCENDIE DES LOCAUX DE MACHINE (Article 2I2 - 2.06)

- Les chaudières à bruleur dans lesquelles le fluide chauffé est combustible doivent, sauf exceptions justifiées, être installées dans un local réservé à ces appareils et ventilé séparément. Les conditions d'installation de ces chaudières doivent être soumises à la commission de sécurité. Les chaudières de récupérations dans lesquelles le fluide chauffé est combustible sont interdites (paragraphe I.2)

- Les centrales hydrauliques doivent être installées dans des locaux, ventilés séparément, et réservés à ces appareils. Des dérogations peuvent être accordées pour des petites centrales efficacement protégées ou des centrales à basse pression. Les conditions d'installations doivent être soumises à la commission de sécurité (paragraphe I.3)

- L'installation de rechauffeurs électriques de combustible ou d'huile sera évitée. Lorsqu'il en est installé, des dispositions doivent être prises pour éviter des élévations dangereuses de température en cas de défaillance de l'installation. Un thermostat d'alarme, indépendant de ceux servant au réglage, doit être installé (paragraphe I.4)

- Sur les tuyautages contenant des fluides combustibles, un dispositif évitant tout risque d'ouverture accidentel des sectionnements de purge de liquide ou d'air doit être prévu (paragraphe I.5.2)

- Une détection des fuites des tuyautages d'arrivée de combustible à haute pression aux bruleurs des chaudières et de refoulement des pompes d'injection des moteurs à combustion interne doit être assurée et entraîner une alarme (paragraphe I.5.3.)

- Une attention toute particulière doit être donnée aux tuyaux de faible diamètre pour éviter un risque d'incendie en cas de rupture (paragraphe I.5.4.)

- Les caisses et ballasts destinés à recueillir les fuites d'huile ou de combustible doivent être munis d'un dispositif d'alarme permettant de détecter ces fuites dans un délai convenable (paragraphe I.6)

- Les conduits d'échappement ou tous les organes susceptibles d'être portés à plus de 220° C doivent être entièrement calorifugés ou protégés. Les dispositions doivent être prise pour éviter les risque d'impregnation par des hydrocarbures des calorifugeages et protections (paragraphe I.7)

- Une détection d'incendie doit être prévue dans les chapelles de balayage ou de suralimentation des moteurs à combustion interne de propulsion du type à deux temps. Cette détection doit également être prévue pour les lames d'air des chaudières et dans les rechauffeurs d'air, à moins que des dispositions spéciales éliminant les risques d'incendie n'aient été prise à la construction (paragraphe I.9)

- L'ensemble de l'équipement de détection, y compris les divers tableaux de signalisation et les détecteurs doivent être d'un type approuvé (paragraphe 2.3)

- L'arrêt des ventilateurs desservant les locaux des machines doit pouvoir être commandé depuis la passerelle ou depuis un point situé à proximité et s'il y a lieu depuis l'emplacement ou les emplacements prévus dans le paragraphe suivant (paragraphe 3.1)

- La commande de l'arrêt des pompes à hydrocarbure, des centrifugeuses, des ventilateurs de chauffe, des centrales hydrauliques, de la fermeture des sectionnements sur tuyautage d'hydrocarbure dont la commande à distance est prescrite doivent être placés dans un endroit unique ou des emplacements aussi peu nombreux que possible et ne risquant pas d'être isolés par un incendie (paragraphe 3.2)

- Des précautions doivent être prises pour éviter le gel du collecteur d'incendie . L'indication de la pression dans le collecteur d'incendie et une alarme de pression basse doivent être données à la passerelle et au poste de sécurité incendie (paragraphe 3.3)

- Les locaux de machine de catégorie A et tout local contenant soit des turbines à vapeur de propulsion soit des appareils présentant des risques équivalents à ceux des appareils mentionnés dans les locaux de machine de catégorie A, soit les caisses de décantation ou caisses journalières doivent être pourvues d'une installation d'extinction fixe réglementaire.

Tout local contenant une ou plusieurs chaudières ou une ou plusieurs machines à combustion interne assurant la propulsion doit être muni d'une deuxième installation fixe ou de dispositifs susceptibles d'être mis en oeuvre sur place de sorte qu'il soit équipé d'une part de dispositifs tel que mousse ou eau diffusé sous parquet, mousse sous chaudière eau diffusée au dessus des emplacements à risque sérieux ou de dispositifs d'extinction à mousse portatifs d'autre part d'un dispositif fixe intéressant l'ensemble du local, dispositif à mousse à haute expansion ou à gaz (paragraphe 3.5)

PROTECTION CONTRE L'ENVAHISSEMENT (Article 212 - 2.07)

- Une alarme doit être donnée à la passerelle en cas de niveau dangereux dans la partie inférieure des locaux de machine situé au dessus de la flottaison en chargemaximale. Cette alarme doit être distincte des autres alarmes et individualisée pour chaque local.

CHAPITRE 4 - PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

DISPOSITIONS TECHNIQUES GENERALES

EXTINCTION PAR EAU SOUS PRESSION (Article 22I - 4.09)

- Un orifice de dimension convenable peut exister dans les portes de cloisons d'incendie pour pouvoir passer une lance et une man- che. Une obturation doit être prévue pour conserver la resistance au feu de la porte (Paragraphe 7.3) -
- Sur les navires à passagers, un élément de manche d'incendie supplémentaire de chaque type doit ,en outre, être disponible dans chaque tranche verticale principale d'incendie. Sur les ponts exposés, les man- ches et accessoires doivent être groupés dans des armoires judicieusement disposées pour être branchées sans traverser les aménagements, coursives, descentes (§ 7.4)
- Sur les navires de charge, une manche est prévue pour chaque bouche d'incendie dans les locaux de service , locaux habités et locaux de machine. Sur les ponts exposés, il doit être prévu un nombre de manches suffisant pour obtenir les jets réglementaires et si la longueur du pont est inférieure à 80 metres, il doit y avoir au moins une armoire et au moins deux si la longueur du pont découvert est supé- rieur à 80 mètres. (Paragraphe 7.5)
- Les lances doivent être d'un type approuvé et avoir un jet plein à ajustage réglementaire; un jet diffusé réglementaire, homogène et non réglable; une position arrêt qui doit être obtenue sans passer par le jet plein. La commande doit être simple (Paragraphe 8.2) *
- Les robinets d'incendie, manches, lances, raccords et autres matériels doivent répondre aux normes françaises (Paragraphe 9)

DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION DE L'INCENDIE PAR LE GAZ (Article 22I - 4.10)

I) Di positions générales

- Les tuyaux amenant le gaz doivent être munis d'organes de sectionnement dont la position ouverte ou fermée doit pouvoir facilement être vérifié (Paragraphe I.2)
 - Tous les organes de sectionnement doivent pouvoir être ma- noeuvres manuellement sur place et non à distance (Paragraphe I.3)
 - Il doit être possible de souffler les tuyautages en aval des vannes directionnelles direction par direction (Paragraphe I.3)
 - Dans les cales de grandes dimensions, il doit y avoir une arrivée dans la partie avant, une autre dans la partie arrière. Dans les locaux de machine, une arrivée dans la partie haute et une autre dans la partie basse doivent être disposées. (Paragraphe I.5)
- * CONVENTION SOLAS : Ajustage d'un type combiné approuvé (jet plein-jet diffusé - dispositif d'arrêt)

- Dans les locaux où du personnel travaille ou a accès, il doit être disposé un signal lumineux clignotant rouge alimenté par deux sources d'énergie différentes. (Paragraphe I.7)

- Les portes du local où est entreposé l'agent extincteur doivent pouvoir être verrouillées et déverrouillées par un moyen situé à proximité. Elles doivent porter le nom de l'agent extincteur avec la mention "danger " (Paragraphe I.I4)

- Il faut prévoir le renouvellement de l'air après extinction du feu (Paragraphe I.I6)

3) Dispositif a hydrocarbure halogéné

- Sont autorisés le Halon I2II et le Halon I3OI (Paragraphe 3.2)

- Quand il est prévu, dans un local, deux charges pouvant être émises successivement et séparément, les récipients contenant la deuxième charge doivent être installés à l'extérieur du local (Paragraphe 3.4-II)

CONVENTION SOLAS : HALON 1301 - 1211 - 2402

EXTINCTEURS D'INCENDIE (Article 22I - 4.II)

- Le nombre des marques d'extincteurs portatifs à bord d'un navire doit être aussi réduit que possible (Paragraphe 3)

DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION DE L'INCENDIE A MOUSSE A BAS FOISSONNEMENT DANS LES LOCAUX DE MACHINE (Article 22I - 4.I3)

- Les dispositifs de stockage et de distribution de mousse doivent résister au feu et à la corrosion (Paragraphe 4)

- Si l'eau nécessaire est fourni par une pompe alimentant aussi le collecteur d'incendie, cette pompe doit avoir des caractéristiques suffisantes pour alimenter simultanément les deux circuits (Paragraphe 5)

DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION DE L'INCENDIE A MOUSSE A HAUTE EXPANSION DANS LES LOCAUX DE MACHINE (Article 22I - 4.I4)

- Les appareils de production doivent être d'un type approuvé (Paragraphe 3)

- Les volets d'obturation des conduits de décharge de la mousse doivent pouvoir être fermés manuellement, même s'il est prévu une ouverture automatique. Il doit être possible d'obturer les conduits de décharge après emploi de l'installation.

- Il doit être passible d'effectuer périodiquement des essais avec production réelle de mousse (Paragraphe 7)
- Il doit être prévu un moyen pour évacuer l'air du local pendant l'admission de la mousse (Paragraphe 8)
- Les dispositions doivent être prises pour que l'installation ne soit pas affecté par le gel (Paragraphe 9)
- Si l'eau nécessaire est fournie par une pompe alimentant aussi le collecteur d'incendie, cette pompe doit avoir des caractéristiques suffisantes pour alimenter simultanément les deux circuits (Paragraphe 10)

DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION DE L' INCENDIE PAR PROJECTION D'EAU DIFFUSEE SOUS PRESSION DANS LES LOCAUX DE CATEGORIE SPECIALE (Article 22I - 4.16)

- Les jets diffuseurs doivent être à orifice unique d'un type autorisé, disposés de façon à répartir efficacement l'eau dans toutes les conditions de chargement. Ce dispositif doit débiter au moins 3.5 litres par metres carrés et par minute dans les locaux de hauteur inférieure à 2.5 metres et 5 litres pour une hauteur supérieure (Paragraphe 1)
- La pression d'eau doit être suffisante pour permettre une répartition uniforme (Paragraphe 2)
- Le dispositif doit normalement protéger le local sur toute sa largeur et peut être divisé en section d'au moins 20 mètres. Dans certains cas, il est possible de diminuer la largeur (Paragraphe 3)
- Les organes de sectionnement de l'installation doivent être facilement accessibles, dans un endroit contigu mais extérieur au local à protéger, isolé par rapport au local en cas d'incendie dans celui ci. Cet endroit, bien ventilé doit avoir un accès sur l'extérieur et un autre donnant directement dans le local à protéger (Paragraphe 4)
- L'alimentation en eau doit se faire d'une part au moyen de pompes distinctes des pompes réglementaires, d'autre part à partir du collecteur d'incendie avec clapet de non retour verrouillable pour empêcher l'eau de refluer dans le collecteur d'incendie (Paragraphe 5)
- La ou les pompes spécialement affectées au dispositif doivent pouvoir alimenter simultanément tous les diffuseurs de l'espace à protéger ou tout au moins deux sections. (Paragraphe 6)
- Ces pompes doivent pouvoir être mises en marche au moyen d'une commande à distance (même manuelle) de l'endroit où se trouvent les organes de sectionnement (Paragraphe 7)
- Des précautions doivent être prises pour éviter que les jets diffuseurs ne soient bouchés par des impuretés provenant de l'eau ou par la corrosion de l'installation (Paragraphe 8)

EQUIPEMENT DE POMPIERS ET EQUIPEMENT INDIVIDUEL (Article 22I - 4.21)

- L'équipement doit comprendre une cagoule en coton (Paragraphe 4)

DISPOSITIONS DIVERSES (Article 22I - 4.22)

- Les radiateurs électriques doivent être d'un type approuvé. L'emploi de radiateurs électriques constitués par des réflecteurs avec corps chauffant incandescent est en principe interdit (Parag. 3) *

- Des précautions doivent être prises pour éviter que des matières ou vapeurs combustibles puissent entrer en contact avec des éléments portés à une température élevée ou reçoivent des projections de flammes ou d'étincelles. (Paragraphe 7)

- Les locaux contenant des matières très inflammables doivent être situés de manière à réduire les risques pour les passagers et l'équipage (Paragraphe 9). Les projecteurs cinématographiques doivent répondre aux normes françaises (§ 4).

ROLE D'INCENDIE (Article 22I . 4.25)

- Un rôle d'incendie doit être établi avant l'appareillage. Ce rôle donne les consignes ; en particulier indique les signaux d'appel, le poste attribué à chaque homme et ses fonctions en cas d'incendie. Il doit être affiché en permanence en divers endroits du navire et notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

EXERCICES D'INCENDIE (Article 22I - 4.27)

- A la mer ou au port, chaque semaine doit avoir lieu un exercice d'incendie avec hypothèse de propagation du feu. Au cours d'un trimestre le cas d'un incendie dans les diverses parties du navire, doit être examiné. Mention de ces exercices doit être portée au livre de bord (Parag. 1)

- Lors des exercices, chacun des membres de l'équipage doit faire preuve de sa connaissance du navire, de ses devoirs, de l'utilisation du matériel (les Capitaines devront familiariser les équipages avec leur rôle et les instruire à cet égard (Paragraphe 2)

- Il doit exister un cahier d'exercices d'incendie conformément aux dispositions d'une instruction ministérielle. Ce cahier doit être visé par le Capitaine.

NAVIRES A PASSAGERS

LIMITATION A L'UTILISATION DE MATERIAUX COMBUSTIBLES (Article 22I - 4.40)

- Les matériaux d'isolation ne doivent pas donner lieu à un dégagement important de vapeurs toxiques (Paragraphe 1)

* C. SOLAS : Il ne doit pas être installé de radiateur dont l'élément chauffant risque de provoquer un incendie.

INCENDIE

- Les matériaux très inflammables ou à pouvoir propagateur de flamme élevé sont interdits dans toutes les parties du navire (paragraphe 9)

DETAILS DE CONSTRUCTION (Article 22I - 4.42)

- Si, dans l'espace compris entre le plafond des coursives et le pont, des éléments peuvent provoquer ou propager un incendie, les plafonds doivent être facilement démontables (Paragraphe 3)

PROTECTION DES LOCAUX A MARCHANDISES - AUTRES QUE LES LOCAUX DE CATEGORIE SPECIALE - QUI CONTIENNENT DES VEHICULES AUTOMOBILES AYANT DANS LEUR RESERVOIR LE CARBURANT DESTINE A LEUR PROPULSION (Article 22I - 4.45)

- Il doit être disposé autant d'avertissements d'incendie qu'il est nécessaire et notamment, un à proximité de chaque issue (Parag. I)

MOYEN DE DETECTION ET DE COMMUNICATION (Article 22I - 4.47)

- Sur les navires à passagers de plus de 1600 tonneaux, il doit être embarqué des appareils émetteurs-recepteurs UHF pour permettre la liaison avec les équipes de sécurité (Paragraphe 7)

LOGEMENT DU MATERIEL

- Le matériel de l'équipe de sécurité et le matériel d'incendie doivent être placés dans des armoires facilement accessibles et repérées par un voyant rouge. De même pour le matériel de rechange.

OFFICIER DE SECURITE, EQUIPE DE SECURITE

- Un officier, dit officier de sécurité, est chargé de vérifier l'application des prescriptions relatives à la sécurité, de s'assurer que le matériel de détection, de signalisation de l'incendie de lutte contre le feu est toujours prêt à fonctionner (Paragraphe I)

- Cet officier est chargé de la direction des exercices d'incendie (Paragraphe 2)

- Il est constitué une équipe de sécurité spécialement entraînée à la surveillance et aux travaux afférents à la sécurité. Cette équipe constituée de spécialistes de la défense contre l'incendie est commandée par l'officier de sécurité. Sa composition est approuvée par un fonctionnaire du port d'armement (Parag. 3)

- L'officier et les membres de l'équipe de sécurité doivent être spécialistes du feu, le certificat étant délivré après un stage de formation de pompier agréé par le ministère chargé de la marine marchande (Paragraphe 4)

CHAPITRE 6 - SECURITE DE LA NAVIGATION

DISPOSITIONS RELATIVES A LA NAVIGATION

SIGNAL DISTINCTIF ET INDICATIF D'APPEL (Article 22I - 6.0I)

- Il doit être attribué à tous les navires équipés d'une installation radioélectrique ou radiotéléphonique un indicatif d'appel. Ce dernier leur sert de signal distinctif (Paragraphe 2)

Une instruction ministérielle précise les modalités d'attribution de cet indicatif (Paragraphe 3)

SERVICE METEOROLOGIQUE

- Certains navires, après accord entre les armateurs et la direction de la météorologie nationale sont appelés " navires sélectionnés" Ces navires sont tenus, dans la mesure du possible, d'effectuer et transmettre des observations météorologiques, conformément aux instructions reçues de la direction de la météorologie nationale (Paragraphe I)

- Cette direction fournit aux navires les instruments et documents nécessaires pour le travail en mer. Elle assure la liaison directe avec le Capitaine et la vérification du matériel (Paragraphe 2)

COMMANDEMENTS A LA BARRE

- Les commandements à la barre sont donnés à l'aide des mots " droite " et " gauche ", les mots " babord " et " tribord " sont interdits (Paragraphe I)

- Les commandements sont répétés par l'homme de barre, au moment où l'ordre est donné puis l'homme de barre rend compte de l'exécution (Paragraphe 3)

NAVIGATION A BORD DES NAVIRES EQUIPES DE RADAR OU D'AIDE ELECTRONIQUE A LA NAVIGATION

- Le fait que le navire soit équipé d'un radar ou d'aides électroniques à la navigation ne dégage nullement le Capitaine d'observer les règles pour prévenir les abordages en mer (Paragraphe I)

- Le Capitaine doit en outre se conformer aux recommandations annexées aux règles précitées, concernant l'utilisation du radar (Parag. 2)

SECURITE DE LA NAVIGATION

SIGNALS RADIO-ELECTRIQUES D'ALARME, DE DETRESSE, D'URGENCE, DE SECURITE
(Article 22I - 6.09)

- Le Capitaine peut utiliser les signaux d'alarme ou de détresse dans l'un des quatre cas suivants :

1) demander une assistance immédiate sous la menace d'un danger grave et imminent

2) Signaler qu'un navire ou un aéronef est en danger s'il ne peut le faire lui-même.

3) Demander un secours supplémentaire quand, s'étant porté au secours d'un navire ou d'un aéronef, il le juge nécessaire.

4) Répéter un signal de détresses s'il ne peut se porter au secours du navire ou aéronef en détresse et si aucun autre navire ou station côtière n'a accusé réception de cet appel. (Paragraphe I)

- Dans tous les autres cas où le Capitaine doit transmettre un message très urgent concernant la sécurité du navire, d'un navire, d'un aéronef ou d'une personne, il doit utiliser le message d'urgence (groupe XXX) (Paragraphe 2)

- Si le Capitaine a émis un signal d'alarme, de détresse ou d'urgence suivi d'un message " à tous " et quand il estime que l'assistance n'est plus nécessaire ou qu'il n'y a plus lieu de donner suite au message, il doit immédiatement le faire savoir (Paragraphe 3)

- Pour transmettre un message concernant la sécurité de la navigation ou des avertissements météorologiques importants, il doit faire le signe de sécurité (groupe TTT) Paragraphe 4)

- Tous ces messages doivent être transmis conformément au règlement de radiocommunications (Paragraphe 5)

AVIS CONCERNANT L'AVIATION (Article 22I - 6.I3)

- Les Capitaines doivent, dans la mesure du possible, mentionner au journal passerelle l'heure de la rencontre et la direction de tout aéronef aperçu ainsi que tous les renseignements permettant l'identification de l'appareil

APPAREILS, INSTRUMENTS, DOCUMENTS NAUTIQUES, MATERIEL D'ARMEMENT ET DE RECHANGE

PASSERELLE DE NAVIGATION (Article 22I - 6.I4)

- Il doit exister, sur tous les navires, une passerelle de navigation offrant, quelque soient les conditions de chargement et d'assiette, une excellente visibilité sur un secteur d'horizon aussi étendu que possible et garantissant une conduite exempte de risque (Paragraphe I)

Sur les navires où l'officier de quart est tenu de surveiller la conduite du navire à partir d'un poste déterminé, la visibilité devra être assurée de ce poste (Paragraphe 2)

- Les dispositifs de liaison suivants doivent être installés sur le passerelle :

1) En liaison avec chaque poste de commande de la machine: un appareil transmetteur d'ordres avec répétiteur doublé d'un autre moyen indépendant (Second transmetteur d'ordres avec répétiteur, téléphone,

porte voix) . Dans tous les cas, il doit exister un moyen de transmission de la voix.. Les indications des appareils transmetteurs d'ordre sont écrites en français

2) Un appareil de transmission de la voix assurant la liaison avec la manoeuvre avant et arrière lorsque la distance de la passerelle à l'étrave ou au couronnement de la dunette dépasse 70 mètres.

3) Un appareil de transmission de la voix assurant la liaison avec le poste de barre de secours. Un seul appareil peut être admis pour les liaisons avec la barre de secours et le poste de manoeuvre arrière s'il est placé de manière à satisfaire à ces deux usages.

4) Un appareil de transmission de la voix assurant la liaison avec le poste de radiotélégraphie et le poste de radiogoniométrie à moins que la disposition des lieux ne rende ces liaisons inutiles.

5) Un appareil de transmission de la voix assurant la liaison avec le compas magnétique étalon et éventuellement le compas gyroscopique à moins que la disposition des lieux ne rende ces liaisons inutiles.

6) Un appareil de transmission de la voix assurant la liaison avec l'appartement de Capitaine à moins que la disposition des lieux ne rende cette liaison inutile. (Paragraphe 3)

COMPAS MAGNETIQUE (Article 22I - 6.I6)

- Les navires doivent être pourvus d'un compas magnétique lisible du poste de barre de secours (Parag I.I.5.) Cependant ce compas peut être remplacé par un répéteur du compas gyroscopique (Parag 2)

- Il doit avoir, à bord des navires au moins deux compas magnétiques. Ce nombre peut être réduit à un lorsqu'un compas gyroscopique est installé à bord (Parag 3)

- Sauf impossibilité, aucun matériau magnétique ne doit se trouver dans le plan horizontal à moins de 3 mètres du centre de la cuvette des compas magnétiques. (Parag 5)

- Les compas magnétiques doivent être d'un type approuvé (Par 4)

MOYENS DE SIGNALISATION POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER (Arti. 22I - 6.I6)

- Les navires doivent être pourvus des fanaux et autres moyens de signalisation prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer. Ces fanaux et moyens de signalisation acoustiques doivent être d'un type approuvé (Paragraphe I)

- Outre les fanaux principaux électriques, les navires doivent posséder un jeu de fanaux de secours en bon état et prêts à être utilisés (Paragraphe 2)

- L'alimentation des fanaux électriques doit être conforme aux règles de sécurité française (Paragraphe 3)

- Un dispositif placé à la vue de l'officier de quart doit permettre de s'assurer du bon fonctionnement des fanaux (Paragraphe 4)

- Les navires à propulsion mécanique doivent posséder un sifflet de portée suffisante et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Dans le cas d'un sifflet à vapeur ou à air comprimé et si le navire possède plusieurs chaudières ou réservoirs d'air comprimé, on doit alimenter le sifflet par deux sources différentes au moins. S'il existe un appareil automatique pour actionner le sifflet, l'automation doit pouvoir être interrompue (Paragraphe 5)

PLANS ET DOCUMENTS A BORD DES NAVIRES (Article 22I - 6.23)

- Les plans et documents doivent être rédigés en français . La liste des plans et documents devant être mis à bord est donnée dans la règle

LIVRE DE BORD (Article 22I - 6.24)

- En plus du journal de Mer réglementaire, le navire doit posséder un livre de bord (constitué du journal de passerelle, du journal machine et du journal radio) coté et paraphé par l'Administration des Affaires maritimes et visé chaque jour par le Capitaine.(Paragraphe I)

- Sur le journal passerelle doivent être consignés les faits relatifs à la sécurité du navire par ordre chronologique, les conditions météorologiques, tous les événements relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer; les renseignements relatifs à la conduite du navire et la tenue de l'estime doivent y figurer avec précision. Le Capitaine doit y inscrire ses consignes à l'usage de l'officier de quart (Paragraphe 2)

- Le journal machine est tenu sous l'autorité du chef mécanicien Il doit y être consigné tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien de l'appareil propulsif et des auxiliaires. Les navires équipés d'un appareil enregistreur automatique de renseignements sont dispensés de les reproduire sur le journal machine (Paragraphe 3)

- Sur ces journaux sont portés les renseignements et mentions prescrites par les textes réglementaires relatifs à la sécurité, la discipline, le travail

MATERIEL , INSTRUMENTS ET DOCUMENTS NAUTIQUES (Article 22I - 6.25)

- Des tableaux dans cet article, donnent la liste du matériel, instruments et documents nautiques que doivent posséder les navires français

MATERIEL D'ARMEMENT ET DE RECHANGE (Article 22I - 6.26)

- Cet article donne la liste du matériel d'armement et de rechange que doivent posséder les navires français

- L'effectif de l'équipe de sécurité est fixé en fonction du volume total des aménagements à passagers. (Paragraphe 5)

SERVICE DE VEILLE PERMANENTE (Article 22I + 4.52)

- Il doit exister au port et à la mer, un service de veille permanente et de première intervention (Paragraphe I)

- Sur les navires à passagers dont le volume total des aménagements à passagers est compris entre 6000 et 15000 mètres cubes, le service de veille est assuré par du personnel pris dans l'équipe de sécurité à la mer. Au port, trois hommes pris dans cette équipe de sécurité doivent assurer, simultanément, l'intervention de première urgence (Paragraphe 2)

- Si le volume dépasse 15000 Mètres cubes, une équipe de sécurité restreinte (6 hommes entre 15000 et 20000 M3 et 9 hommes au dessus de 20000 M3) est affectée, en dehors de l'entraînement régulier, au service de veille et d'intervention, à la visite et l'entretien du matériel, des installations de défense contre les effets nocifs et des engins de sauvetage. Le personnel de cette équipe restreinte, qui ne peut être inclu dans les bordées de navigation et ne peut être distrait du service de sécurité, doit être logé, sauf dispense spéciale, dans un poste à part relié directement à la passerelle et muni de tout l'outillage approprié (Paragraphe 3)

NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES A PASSAGERS ET NAVIRES DE PECHE

EQUIPEMENTS DE POMPIERS ET EQUIPEMENTS INDIVIDUELS (Article 22I - 4.72)

Sur les navires effectuant une navigation internationale ou nationale de première ou deuxième catégorie, il doit y avoir trois équipements de pompier (quatre sur les navires citernes) (Paragraphe I) *

- Sur les navires rouliers et navires spéciaux, l'administration peut demander un nombre supplémentaire d'équipements de pompiers et d'équipements individuels (Paragraphe 3)

OFFICIER DE SECURITE ET EQUIPE DE SECURITE

Sur les navires de jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux, il doit y avoir un officier de sécurité ayant les mêmes prérogatives que sur les navires à passagers

Une équipe de sécurité, sous les ordres de l'officier de sécurité doit être constituée. Cette équipe de sécurité, qui doit avoir au moins deux spécialistes du feu, doit être entraînée à la détection, la signalisation, la lutte contre le feu, le port de l'appareil respiratoire, doit dans un minimum de temps pouvoir se porter, habillée, sur place et combattre le feu.

* C. SOLAS : Deux équipements et plus sur demande de l'administration.

A N N E X E VIII

=====

XIIIème ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA A LONDRES LES 27/28/29
MAI -

Cette assemblée commença le 27 par une réunion du Conseil.
Le Jeudi 28, à 10 heures, l'assemblée générale proprement dite commence. Le Commandant GOLDBERG agissant comme Président ouvre la séance, accueille les participants et rend hommage au Président R. GRONSAND, décédé brutalement l'an dernier.
Viennent ensuite les formalités d'usage :

- . adoption de l'agenda proposé
- . adoption des minutes de la précédente assemblée générale
- . élection du Conseil :
 - Capt GOLDBERG, confirmé dans ses fonctions de Président
 - 1er Vice-Président, Capt CHENNEVIERE
 - 2èmes Vice-Présidents, Capts KAWASHIMA, COLSON, O'KEEFE.
- . Rapport du trésorier : les finances sont bonnes et doivent s'améliorer avec l'arrivée de nouveaux membres (Koréens et peut-être Russes). Néanmoins, à la demande de l'Irlande et dans le but d'augmenter l'efficacité et le Staff de l'association, il fut décidé d'élever la cotisation à 3 f par membre inscrit, et d'avoir un secrétaire général à plein temps ou l'aide d'une secrétaire, ce qui serait normal pour une association de quelques 6000 membres.

Après la pose, le Vice-Président COLSON entame la discussion sur les RORO, se plaignant que tous les dossiers qu'il avait fournis à l'IFSMA n'avaient pas été présentés à l'OMI. A ce sujet, les Capts SEM et RUTHERFORD rappelleront que l'IFSMA ne peut présenter un dossier à l'IMO que si celui-ci est supporté par au moins deux délégations de pays membres. Au cours de cette discussion, Capt COLSON affirma sa volonté de ne pas faire de différence entre les RORO à passagers et les frêteurs. Les Allemands soulignent que si nous proposons des modifications, nous aurons les Nordiques contre nous. Le Président GOLDBERG précise que nous aurons au moins les gouvernements et les armateurs contre nous, et qu'avant tout nous devons définir exactement :

- . ce que nous voulons changer
- . quelle voie nous voulons utiliser pour y parvenir

La discussion sur les RORO ne venant qu'au point 13 de l'agenda, nous revenons à l'ordre du jour en écoutant la présentation par le TAVISTOCK INSTITUTE pour les relations humaines, d'une étude sur le comportement des individus aux différents stades de la fatigue. Le Tavistock Institute fait actuellement une étude sur l'élément humain dans les accidents maritimes pour le compte du gouvernement britannique.

Après un lunch arrosé au vin Bulgare (même dans ce domaine, nous semblons avoir des difficultés), nous abordons les sujets présentés par les différentes délégations et débutons avec le papier de l'AFCAN SUR LE "FATIGUE FACTOR". La prestation de notre collègue CHARLOT provoque une discussion, la majorité des membres présents approuvant le texte. Au dernier paragraphe une polémique s'élève à propos du terme "employee" utilisé ; plusieurs délégués rappellent la volonté de leurs membres de garder le statut du capitaine tel qu'il est actuellement, alors qu'en France certains jeunes officiers commenceraient à envisager la possibilité d'adapter ce statut aux nouvelles conditions de navigation. Finalement, CHENNEVIÈRE clos le débat en rappelant que de toute manière il s'agissait de traiter du Fatigue Factor et que la conclusion de l'exposé ne proposait pas du tout de faire du capitaine un employé.

Le papier des Irlandais remis au secrétariat n'est pas présenté, à leur demande.

Hollande : Le capitaine de JAGER propose l'utilisation du pilote de haute mer pour pallier à la fatigue du capitaine. Les différents pays interviennent pour protester contre cette proposition qui est refusée par l'assemblée.

Le capitaine FISCHER du Danemark présente une étude sur la fatigue basée sur un article paru dans le journal de l'OMI. Ce papier présente un intérêt certain ; il serait trop long de le résumer ici, mais il sera mis en communication. L'assemblée décide qu'il devra également être présenté à l'IMO (STCW). Dans cette optique, un groupe de travail IFSMA dont notre collègue CHENNEVIÈRE fait partie est créé.

Le "One man bridge watch" de nuit présenté par la RFA est repoussé par la presque totalité des membres de l'assemblée et même par les Norvégiens (Capt ASHEIM) qui ont pourtant une expérience de ce genre, autorisée sinon approuvée par l'OMI, en cours.

L'association des capitaines allemands a par contre accepté de coopérer avec le gouvernement et armateurs pour tenter la dite expérience avec trois navires spécialement équipés.

Le papier n° 7 traite des RORO et c'est naturellement le Capitaine COLSON qui entame la discussion en revenant sur les études déjà fournies par son association. Capt SEM rappelle qu'à l' OMI cette question est du ressort du sous-comité "Design and Equipment" et que, comme il l'a fait remarquer plus haut, il faudra deux gouvernements pour présenter l'intervention de l'IFSMA.

M. PARKER du Nautical Institute insiste sur le fait qu'il faudra un dossier bien construit. Les gouvernements seront majoritairement opposés à toute innovation, et jusqu'à présent, l'utilisation des statistiques ne démontre pas que les navires RORO sont plus dangereux que les autres.

Capt COLSON précise qu'il faudra étudier les doubles coques, les cloisons transversales, le saisissage, la fatigue du personnel, les règlements internationaux concernant le chargement.

Un groupe de travail de 3 personnes est mis sur pieds pour préparer le dossier à présenter à l'OMI. Pour l'instant il sera composé des capt COLSON, HOCHART (Belge), LE PRETRE (ACOMM).

Il est également décidé de rédiger un communiqué de presse à publier dans tous les pays membres.

Cartes électroniques : avant que ces dernières ne deviennent officielles, la RFA propose d'indiquer nous-mêmes les standard minimum à respecter. Ce papier sera transmis à l'IMO.

La Norvège présente une étude sur le manque de qualification nautique du personnel employé sur les plateformes flottantes. L'Irlande précise que de nombreux accidents ont eu lieu, ou ont été aggravés parce que le personnel, et en particulier les officiers, n'avaient pas les compétences nécessaires.

Le papier de la BESMA sur les assurances est intéressant. Il serait sans doute bon de le soumettre à un spécialiste pour en analyser le contenu. Cette étude ne précise d'ailleurs pas le coût individuel et les Belges semblent avoir été surpris quand il leur a été dit que notre assurance ne nous revenait pas à plus de 250 FR. (Par contre, le fait de traiter avec une compagnie internationale ayant des correspondants à l'étranger pourrait s'avérer plus efficace qu'une société nationale dans le cas de problèmes dans un pays très éloigné.

Le point suivant traite de l'échange d'information entre les protagonistes d'un accident de mer. Les membres de l'IFSMA s'engagent à se fournir les informations en cas d'accident entre deux adhérents. Je doute d'ailleurs que la fraternité IFSMA soit suffisamment forte pour vaincre des habitudes de suspicion et autodéfense bien ancrées. Les Allemands précisent que de toute façon il faut attendre que le procès en RFA ait eu lieu pour avoir accès aux documents.

CHENNEVIÈRE commente le compte rendu de HUYARD sur les VTS. M. MATTHEWS de l'IALA était présent.

Le KBZ (Belge) demande que chaque association informe le secrétariat général de toute décision d'effectifs comportant une diminution de personnel, officiers ou équipage. L'Irlande signale à ce propos la mise en service d'un navire de 3000 ts avec 5 hommes à bord.

De plus, il fut décidé que chaque association s'efforcera de communiquer au secrétariat général de l'IFSMA la composition réglementaire des effectifs par type de navire.

Il est donc demandé aux membres de l'AFCAN de faire parvenir à leur secrétariat général des exemples significatifs de composition d'effectifs dans leurs armements respectifs.

Sur avis de M. PARKER, l'assemblée décide d'augmenter les réunions de bureau afin d'accroître l'efficacité de l'association.

Des résolutions seront prises en cours d'assemblée générale le Conseil se réunira en septembre pour juger des résultats obtenus et réagir si nécessaire. Il se réunira de nouveau en Mars pour sélectionner les problèmes à traiter durant l'assemblée générale suivante.

L'assemblée générale de 1988 aura lieu au Havre les 31 Mai, 1er et 2 Juin 1988 et sera suivie de l'assemblée de l'AFCAN qui débutera le 2 Juin, à 14 H pour se terminer le 3 au soir.

Le président GOLDBERG remercie les participants.

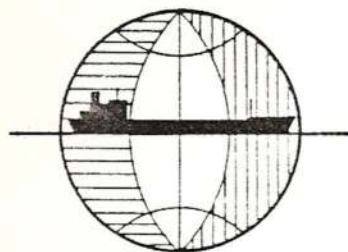
Le Havre le 4 Juin 1987

A. TROCHERIS, Président

UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 771 21 55

**AFCAN**N/REF. JCL/NP
87.405

ANNEXE IX

=====

Monsieur l'Administrateur BOZOLME
 Direction Départementale des Affaires
 Maritimes des Bouches du Rhône
 Chef du quartier de Marseille
 23/25 rue des Phocéens
 13227 MARSEILLE CEDEX 1

Le 29 Janvier 1987

OBJET : RECOURS CONTRE UNE DECISION D'EFFECTIFS CONCERNANT LE M/S
 ATLAS DU 18.12.1986 -
 N/REF. 87403 DU 16.1.1987 -

Monsieur l'Administrateur,

Le commandant Michel CARON, commandant le M/S Atlas
 le l'U.I.M. conteste le bien fondé de la décision
 d'effectif établie par vous et nous charge d'intro-
 duire un recours auprès de l'Administration.

Nous avons donc l'honneur de vous demander par la
 présente de bien vouloir revoir cette décision d'ef-
 fectif en fonction des renseignements et observations
 que notre collègue et nous-mêmes avons formulés et
 que nous sommes prêts à compléter si besoin est.

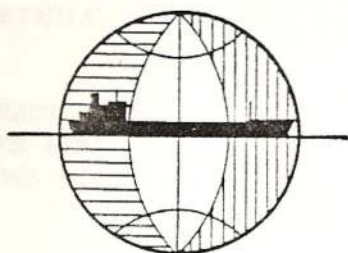
Nous vous prions de croire, Monsieur l'Administrateur,
 à l'assurance de nos sentiments très distingués.

Le Secrétaire Général,

UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

**AFCAN**N/REF. JCL/NP
87403

Monsieur l'Administrateur DOZOLME
 Direction départementale des Affaires
 Maritimes des Bouches du Rhône
 Chef du Quartier de Marseille
 23/25 rue des Phocéens
 13227 MARSEILLE CEDEX 1

Le 16 Janvier 1987

Monsieur l'Administrateur,

Nous avons été avisé par notre adhérent, le commandant Michel CARON, commandant le MS ATLAS de l'Union Industrielle et Maritime, que vous aviez établi une décision d'effectif à 3 bordées incluant le capitaine dans le rôle de quart.

Nous savons que les conditions économiques et la concurrence internationale obligent à des mesures de réduction des coûts en personnel ; depuis longtemps déjà les capitaines ont assuré le quart dans une large mesure, mais cette mesure avait été laissée à leur discrétion de façon à pouvoir assurer la présence de deux officiers, comme le prévoient les conventions internationales, quand les conditions nautiques rendent cette mesure nécessaire.

Votre décision constitue une pression caractérisée sur le comportement du capitaine, alors qu'il doit rester souverainement juge des conditions dans lesquelles le quart doit s'exercer. L'organisation du service de quart à 3 bordées incluant le capitaine constitue une atteinte sans équivoque à la sécurité de la navigation. Notre association, au nom de son adhérent, vous adresse les plus expresses réserves à ce sujet et attire votre attention sur la gravité de la responsabilité que vous avez prise en édictant cette décision.

Croyez, Monsieur l'Administrateur, à l'assurance de nos sentiments très distingués.

, Le Secrétaire Général,

REPUBLIQUE FRANCAISE

SECRETARIAT D'ETAT A LA MER

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES AFFAIRES MARITIMES
DES BOUCHES DU RHONE

Marseille, le 13 FEV. 1987
Tél. 91.90.39.65

QUARTIER DES AFFAIRES MARITIMES
DE MARSEILLE

23, rue des Phocéens
13236 MARSEILLE CEDEX 2

N° 150/SAT. - DZ/JP
Gmb.301.0

L'Administrateur en Chef de 1ère Classe
des Affaires Maritimes DOZOLME
Directeur Départemental des Affaires
Maritimes des Bouches du Rhône
Chef du Quartier de Marseille

à

Monsieur le Secrétaire Général
Association Française des Capitaines
de Navires
11, Avenue Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD

O B J E T : Décision d'effectif du M/S ATLAS - UNION INDUSTRIELLE
et MARITIME.

REFERENCE : Nos lettres JCL/NP 87-403 et JCL/NP 87-405
des 16 et 29 Janvier 1987.

Monsieur le Secrétaire-Général,

Dès réception de vos lettres, j'ai fait procéder
au réexamen de la décision d'effectif du M/S ATLAS visée par
mes soins le 9 Janvier 1987.

Il apparait en effet que l'organisation du service
de quart à 3 bordées incluant le capitaine n'est pas conforme
aux dispositions de l'article 15 du décret 83-793 du 9 Septembre
1983. Celui-ci précise en effet que les cargos d'une jauge brute
supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des traversées de plus
de 24 heures et de moins de 10 jours doivent avoir à bord, en
sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation.

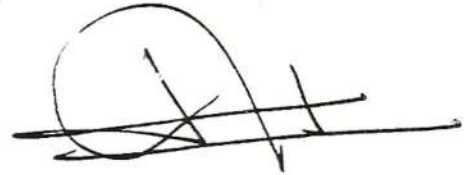
Cela suppose, dans une organisation à 3 bordées,
un second capitaine et deux lieutenants.

En accord avec l'Armement, il a donc été décidé
de rapporter le visa accordé le 9 Janvier 1987 et de rétablir
une décision organisant le service de veille à deux bordées,
comme le permet l'article 13 du décret précité.

./..

Je tiens cependant à préciser qu'aucun texte national ou international n'interdit formellement au capitaine de participer à sa convenance au service de quart pour soulager le second capitaine et le lieutenant.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire-Général, l'assurance de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized circle with a vertical line through it, and several horizontal and diagonal strokes extending to the right.

UNE RÉUNION EN TOUTES LIBERTÉS

La liberté de lieu.

Inutile de vous déplacer. Où que vous soyez, partout dans le monde, un téléphone vous suffit pour rejoindre votre réunion.

La liberté de temps.

Un service automatisé pour ne plus dépendre des horaires, la réunion peut avoir lieu 24 heures sur 24 sans problème de décalage horaire. En dehors des heures d'ouverture du centre de réservation (9 h-12 h, 14 h-17 h) un répondeur enregistre votre message.

La liberté d'accès à la réunion.

Le numéro confidentiel d'accès à la réunion vous est communiqué personnellement. Vous le transmettez à tous les participants, et à eux seuls. Personne ne vous dérangera, et vous n'avez à craindre aucune indiscrétion.

La liberté d'action.

En supprimant les déplacements, la réunion-téléphone économise les frais de transport. Dans la mesure où elle ne perturbe pas le programme de travail des participants, elle permet à chacun une gestion optimale de ses horaires et de ses mouvements. Un gain important de temps et d'énergie! Une tarification particulière, indépendante de la distance, imputée en totalité sur le compte de l'organisateur: vous contrôlez facilement l'économie réalisée par votre entreprise.



TARIFS AU 1^{er} OCTOBRE 1986

■ Réservation

- Par personne et par période de 30 minutes 20 F
- L'organisateur peut souscrire un abonnement mensuel au service, qui donne droit à un demi-tarif de réservation pour chaque participant à la réunion 200 F

■ Communications : pour chaque participant

Nationales

1 unité Télécom toutes les 24 secondes**
Les tarifs des communications sont indépendants de la distance et s'appliquent quelle que soit l'origine de l'appel.

Internationales

Tarification des communications applicable au départ du pays d'appel (plus une unité Télécom toutes les 24 secondes dans le cas de la facturation globale à l'organisateur).