

AFCAN INFORMATIONNS

N°6 JUIN 1989



I AFCAN F O

Coordonateur : *Cdt MARY.*

Direction Publication : *Cdt LE GALL.*

Rédacteur en chef : *Cdt TROYAT*

Comité de rédaction : *Groupe évolutif de Capitaines (GECAP).*

SOMMAIRE

Editorial	P.3
A.G. Rapport moral du Président	P.3
Compte-rendu de l'A.G. de l'AFCAN.....	P.5
AFCAN-IFSMA. Démonstration ARIS. VHF-ARIS .	P.8
La V.H.F. Placebo.....	P.10
IFSMA.....	P.12
Formation maritime.....	P.15
Réunion du "E.E.C. Group" de l'IFSMA.....	P.17
Enseignement maritime en France.....	P.18
Somnifères-Tranquillisants et Marine Marchande	P.21
Afcan-Plaisance.....	P.24
La vie de l'association	P.27

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1989

- Capitaines en activité.....	1.100 F
- Capitaines intérimaires.....	750 F
- Capitaines en mission à terre.....	750 F
- Capitaines retraités.....	200 F
- Capitaines associés.....	200 F

Extraits des statuts : *"Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine..."*

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser à :

AFCAN
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

4 numéros par an

Siège social :

*Centre Henri Dunant
22500 Paimpol*

RAPPORT LE DRIAN :

« Ça vous chatouille ou ça vous gratouille ? »

Après un long suspense qui n'est pas sans rappeler les délais de publication du rapport Lathière, le rapport Le Drian est paru.

Sa lecture est fort intéressante et peu rébarbative, les données chiffrées étant limitées au nécessaire. Les analyses sont pertinentes et le propos documenté.

Pour nous, capitaines de navires qui ne nous intéressons pas d'hier aux problèmes de la Marine Marchande, le nombre de portes grandes ouvertes enfoncées par ce rapport semble considérable... Sans doute ne sont-elles pas ouvertes pour tout le monde, en particulier pour le personnel politique de la Nation.

Toutefois, là où nous ne comprenons plus, c'est lorsqu'il s'agit de cerner l'effort financier à consentir par la collectivité pour mener à bien les mesures préconisées. En moins de deux pages, un rapport correctement charpenté est transformé en une construction vacillante. Il y est soutenu que 560 millions de Francs par an (dont, à nouveau, une large part dévolue à

l'armement d'Etat C.G.M.) seront suffisants. A-t-on oublié que les 1425 millions sur 2 ans du plan Guellec (dont 780 millions pour la seule C.G.M. qui ne représente pourtant que 1/5 de la flotte française), nous ont laissés où nous sommes ?

A-t-on oublié que le rapport Lathière préconisait 2500 millions sur deux ans, en estimant sans doute que cet effort était peu de chose comparé aux 2200 millions que coûte l'Opéra-Bastille, destiné à l'amusement du peuple et à la satisfaction du Prince ?

Plutôt que d'extraire une élégante phrase de « Amers » de Saint-John Perse pour la mettre en exergue à son rapport, M. Le Drian eut mieux fait de faire appel à Richelieu qui écrivait : « On ne peut, sans la mer, profiter de la paix ni soutenir la guerre ». Le Cardinal savait de quoi il parlait.

Et puis cela aurait peut-être évité que ce rapport ne nous fasse irrésistiblement penser au bon Docteur Knock...

ASSEMBLEE GENERALE

NANTES

18 et 19 mai 1989

Rapport moral du Président

Chers Collègues,

La 11^e Assemblée générale du 10^e Anniversaire de l'AFCAN est ouverte. Je vous remercie d'être venus, je pense en effet qu'une association comme la nôtre doit réunir ses membres dans un esprit convivial et de camaraderie. L'Assemblée générale est une occasion de se retrouver dans des conditions à la fois agréables et studieuses.

Je remercie également tous ceux qui au cours de cette dernière année ont participé à notre vie associative et en particulier notre

ami Pinczon du Sel qui a bien voulu se charger de l'organisation de cette manifestation. Nos hôtes ce soir seront le Président Courtel du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, MM. Brossard et Sandrin respectivement Directeur général et Directeur commercial du port.

Avant d'en venir à nos propres affaires internes, je voudrais vous brosser un rapide aperçu de la situation de notre Marine Marchande, me basant pour cela sur le rapport 88 du C.C.A.F. Celui-ci fait état d'une réelle

reprise de la conjoncture avec une progression de 8 % de la valeur des échanges mondiaux fin 1988. Avec 7,2 M.T.P.L., le tonnage désarmé est à son plus bas niveau depuis 15 ans. Les taux d'affrètement au voyage ont également progressé, en particulier pour le pétrole, les frets au vrac sec ont triplé. Par contre les tarifs des lignes régulières n'ont que très peu augmenté. Les coefficients de remplissage sur les grands axes continentaux sont très insuffisants. Les prix des navires neufs

et de seconde main ont considérablement augmenté.

Bien entendu cette amélioration du marché ne va pas sans certaines incertitudes quant à la durée de la reprise et également à cause de la taille de certaines entreprises qui en déplaçant tout ou partie de leur flotte peuvent déstabiliser un marché. L'augmentation du prix des navires rend difficile la rentabilisation des unités neuves et par conséquent gêne le renouvellement de la flotte vieillissante en France.

Le transport des marchandises est devenu intermodal. Certains transporteurs maritimes envisagent d'occuper la chaîne entière, depuis l'usine, jusqu'à l'étagère du détaillant. Même la conteneurisation évolue, les dimensions des conteneurs changent, il existe des 45 pieds, la largeur augmente aussi, Maersk a déjà modifié des navires pour transporter ces nouvelles boîtes, l'objectif étant d'adapter les conteneurs aux normes des palettes utilisées par les réceptionnaires en bout de chaîne. Le parc mondial est actuellement de 5 millions d'E.V.P. pour une capacité de transport de 2,8 millions. Il est remarquable de noter que 7 armateurs se partagent environ 25 % de la capacité des navires porte-conteneurs.

On assiste également à une mondialisation croissante de l'économie d'où un caractère de plus en plus international des entreprises qui se restructurent dans ce sens.

En ce qui concerne la flotte, la délocalisation des navires se poursuit, le rythme est toutefois inférieur à celui des années précédentes.

En 1988, 16 navires sont sortis de flotte contre 27 l'année précédente. Les sorties de flotte ont surtout concerné les pétroliers et les porte-conteneurs. Fin 1988 on comptait 235 navires pour 4,3 Mtjb dont 31 pour 565 000 tjb aux T.A.A.F. D'autre part les armateurs français contrôlent 2 millions de tjb sous pavillon économique, chiffre en régression de 300 000 tjb par rapport à l'année précédente.

Dans cette situation, l'emploi ne peut que continuer à se dégrader. Le rythme de réduction des effectifs reste de 10 % contre 12 % en 1987 et 14 % en 1986. Le nombre de navigants serait de 11 310 (chiffre provisoire) contre 12 630 en 1987.

Le tableau ne serait pas complet s'il n'était pas fait mention d'une certaine prise de conscience par les armateurs européens de la nécessité de restaurer la compétitivité de leurs flottes nationales. Les autres pays de la C.E.E. ont déjà pris des mesures fiscales et d'aide à la construction sous différentes formes. La France, en retard comme d'habitude en ce qui touche aux choses de la mer, attend les conclusions du rapport de M. Le Drian.

En prévision du marché unique de 1993, les armateurs européens se sont réunis au sein du C.A.A.C.E. Face aux problèmes qui se présentent, ils parviendraient à adopter une attitude unie à l'exception des Grecs, la plus grosse flotte de la communauté, mais dont les intérêts divergent de ceux des autres pays de la C.E.E.

Il est difficile de tirer un enseignement de ce rapport qui à mon avis reflète une situation d'autant plus floue, qu'en France aucune décision n'est prise pour réagir contre les attaques des pays moins développés socialement. On ne peut cependant éviter de constater que les Armements se transforment de plus en plus en Sociétés de Services au détriment de la branche maritime.

Et l'AFCAN : Notre association existe maintenant depuis dix ans et se maintient

contre vents et marées. Créée dans le but bien précis de nous défendre contre les lois anti-pollution, nous devenons un organisme de réflexion sinon de conseil.

Pour faire fonctionner notre organisation il a été largement fait appel aux membres retraités qui par rapport à leurs collègues navigants bénéficient de la présence et du temps libre. Il faut tout d'abord les remercier car sans eux l'AFCAN n'aurait pu fonctionner. Des fondateurs occupent encore des fonctions dans la hiérarchie. Certains « jeunes » souhaiteraient qu'il y ait plus d'actifs dans notre organisation. Ils ont certainement raison, mais à ce sujet je conseille la prudence : il est difficile pour un navigant de concilier le métier avec une activité associative. Il ne faudrait pas non plus que les « anciens » se sentent rejetés alors qu'ils œuvrent pour le bien de la communauté. Des commissions sont déjà entre les mains de navigants ou préretraités de fraîche date : O.M.I., Plaisance, C.C.S., V.T.S., Rédaction « AFCAN INFOS ». Je souhaite que le renouvellement du Conseil se fasse avec des actifs. Le jumelage actif/retraité me semble une bonne solution. Les trois Vice-Présidents présentent leur démission, il serait bien qu'au moins l'un d'entre eux soit remplacé par un navigant et que la fonction de Vice-Président soit désormais assortie de responsabilités bien précises qui en feraient les bras droits du Président avec lequel ils pourraient se réunir plusieurs fois l'an.

En ce qui concerne les adhésions, il est difficile de donner le chiffre exact des effectifs puisque les capitaines, malgré les efforts émérites et efficaces de notre Secrétaire général, ont gardé l'habitude de verser leurs cotisations tout au long de l'année. Néanmoins nos spécialistes du recensement nous assurent : 192 actifs, 237 retraités, 13 membres associés, total : 442. Depuis janvier ont adhéré : 14 actifs, 2 retraités et 8 associés. Si l'on considère que la suppression de 16 navires entraîne la mise hors service de 29 commandants nous pouvons considérer comme satisfaisant le fait de nous maintenir autour de 200 navigants.

Le rapport de notre trésorier vous éclairera sur notre situation financière qui reste relativement bonne bien qu'il ait fallu puiser dans nos réserves pour régler « Naviguez plus ».

Nos activités auront été nombreuses et variées : Participation au colloque international de Brest ainsi qu'aux journées de La Rochelle, Intervention au sujet de « l'Homme Mort », Entrevue avec M. Le Drian, Réunion A.F.C.A.N.-Météo en novembre, Démarrage de la commission SHOM au deuxième semestre 1988, Salon nautique, Parution de « Naviguez plus », Entrevue avec MM. Bernet et Boyer, Présence au colloque de l'A.E.A.M.M. au Havre, Lettre au Ministre au sujet de l'enseignement maritime, Océanides de Brest, Participation aux travaux du CEDRE. J'en oublie certainement, il faudrait citer également un certain nombre d'articles parus dans le « J.M.M. » et notre participation à diverses réceptions.

A l'extérieur nous avons participé à la formation du « Working group E.E.C. » au sein de l'IFSMA, nous y reviendrons dans l'ordre du jour.

Avant de parler des perspectives d'avenir et du fonctionnement de l'AFCAN, il me semble important que chacun se demande pourquoi il adhère, ce qui est une façon détournée de se demander si notre association est vraiment utile. On peut évidemment

rappeler que pour les actifs la possibilité de se regrouper, de s'adresser aux instances dirigeantes, d'avoir des contacts avec les professionnels européens et même de nombreuses autres nationalités grâce à l'IFSMA, ne manque pas d'intérêt. Pour les retraités, le bulletin mensuel, la revue trimestrielle restent un moyen de garder des relations avec la profession même si l'on habite dans le centre de la France. Mais l'indispensable réside dans la participation de tous et spécialement des actifs ; car ce sont eux qui affrontent les réalités particulièrement évolutives de la situation actuelle. Il faudrait que nous parvenions à avoir plus souvent des échos de ce qui se passe à bord et dans ce but je rappelle l'idée de jumelage retraité/navigant qui est pratiquement notre seul moyen de maintenir un lien efficace entre ceux qui naviguent et les sédentaires. La navigation à bord des ferries permet également un contact presque permanent et une disponibilité étalée d'une façon différente de celle des longs courriers. Il nous faut jouer sur ces différents registres pour obtenir une meilleure participation de tous.

L'objectif principal de l'année à venir est selon moi de consolider les acquis :

- La commission SHOM a pris un bon départ. Nous sommes directement concernés par la production de cet organisme, à chacun de faire un effort pour rester en contact avec Loison et répondre au questionnaire paru dans le dernier « AFCAN INFOS » (n° 6).
- La commission Météo : nos relations sont à développer.
- « AFCAN INFOS » : Il faut à tout prix maintenir la revue à ce niveau. Il semble possible de lui ajouter deux rubriques régulières :
 - a) Une revue de presse, synthèse des meilleurs articles parus pendant les trois derniers mois dans les journaux professionnels.
 - b) Une liste des principales activités de l'association.

Nous nous devons également d'accroître notre effort de recherche sur :

- Le problème de la veille sur la passerelle.
- La protection des navires à passagers sur courtes distances, spécialement les transmanche pour le moment.
- Les travaux du groupe C.E.E.
- L'étude du navire de demain.
- Les statuts du capitaine de demain.

J'en termine avec un problème qui, vous le comprendrez, me tient à cœur. Il y a maintenant deux ans et demi que j'assume la présidence de l'AFCAN J'avoue l'avoir fait avec beaucoup de satisfaction et je tiens à vous remercier tous et plus particulièrement ceux qui m'ont aidé directement à accomplir cette tâche parfois absorbante. Plusieurs raisons me poussent à quitter mes fonctions. Je pense réellement qu'étant donné l'évolution rapide de la situation quelqu'un qui a quitté la navigation depuis deux ou trois ans perd rapidement le sens des réalités. Ensuite je ne puis continuer à donner autant de mon temps à l'association, ce qui porterait certainement préjudice à notre activité. Je donne donc ma démission, certain de trouver un remplaçant qui fera évoluer l'AFCAN bien mieux que je ne l'aurais fait moi-même. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le Président,
Cdt. A. TROCHERIS.

Compte rendu de l'Assemblée générale de l'AFCAN

Nantes, les 18 et 19 mai 1989

La 11^e Assemblée générale de notre association s'est déroulée dans les salons de l'hôtel Arcade à Nantes, du jeudi 18 mai 14 heures au vendredi 19 mai 17 heures.

L'ordre du jour était le suivant :

- Participation des membres associés.
- Officier de quart seul sur la passerelle.
- Exposé des travaux du groupe de travail de la C.E.E.
- Commentaires sur le rapport Loquet et éventuellement Le Drian.
- Procès du Saint-Germain.
- Sécurité des navires à passagers face au terrorisme et en particulier au hooliganisme pour les transmanche.
- Le navire du futur, étude préparatoire au colloque de l'A.E.A.M.M. à Marseille en 1990.
- Relations avec les armateurs.

Le Président évoque dans son rapport moral la situation de la Marine Marchande. La dégradation est un peu moins rapide que dans les années précédentes. Mais la France continue de prendre du retard par rapport à ses voisins européens. Le rapport de M. Le Drian qui, tout le monde l'espère, doit proposer des mesures indispensables pour redresser la situation, semble bloqué dans un ministère.

En ce qui concerne notre association, nous pouvons dire qu'étant donné la situation actuelle de la Marine Marchande, il est satisfaisant de pouvoir maintenir notre nombre d'adhérents actifs autour de 200. Ils sont exactement 192. Le total est en progression par rapport à l'année dernière, nous sommes en effet 442 avec 237 retraités et 13 membres associés.

Notre participation aux différentes instances concernant la Marine Marchande est maintenant bonne. Il nous faut dorénavant consolider nos positions en fournissant la preuve de notre capacité à donner des avis éclairés et utiles au sein des différentes commissions auxquelles nous appartenons. Cela suppose une participation active et du travail.

En ce qui concerne « AFCAN INFOS », deux nouvelles rubriques vont être créées :

- 1) La vie de l'association (par le S.G.).
- 2) Revue de presse, synthèse des articles les plus intéressants parus durant les trois mois dans les différents journaux maritimes français et étrangers (d'Aulnois a proposé de s'en occuper).

Ainsi qu'il l'avait annoncé, le Président présente sa démission. D'une part, la fonction est accablante, d'autre part, étant donné l'évolution très rapide de la Marine Marchande, il est bon qu'une association comme la nôtre renouvelle régulièrement ses « cadres », c'est d'ailleurs une idée que certains ont exprimée au sein de l'association.

Le Trésorier présente une situation financière satisfaisante. Nous avons dû liquider une partie de nos réserves pour financer « Naviguez plus ». Il faut que la vente du livre nous permette de récupérer encore 45 000 F si nous voulons que cette opération soit à peu près équilibrée.

Le renouvellement du tiers sortant du Conseil d'administration est remis au lendemain pour attendre l'arrivée des pouvoirs de la région Ouest 2 confiés à notre collègue Caron qui au dernier moment a été empêché par des raisons de santé.

Participation des membres associés

L'Assemblée entérine les dispositions qui avaient été prises lors du C.A. Il est rappelé l'importance des membres associés qui ne seront utiles à l'association que dans la mesure où ils pourront s'exprimer et donc faire profiter l'AFCAN de leurs connaissances et de leurs expériences.

D'autre part et afin de contrôler correctement leur admission, il est rappelé que les statuts fixent la procédure de cooptation à savoir que l'adhésion est soumise à l'acceptation du bureau.

Officier de quart seul sur la passerelle

La question soulève un débat particulièrement animé. Les présents ont parfaitement conscience qu'il s'agit d'une pratique déjà en vigueur et qu'il ne faut pas tomber dans le combat d'arrière-garde. Les capitaines tiennent à préciser les points suivants :

- La décision d'alléger la veille relève uniquement du capitaine, il doit donc disposer à tout moment du personnel nécessaire pour que celle-ci soit réellement effectuée.
- La disposition de la passerelle ainsi que le niveau technique des appareils mis à la disposition de l'officier de quart devront lui permettre d'effectuer son quart dans des conditions satisfaisantes de sécurité.
- Les qualités techniques de l'« HOMME MORT » devront être améliorées pour diminuer le temps de réponse en cas de défaillance de l'officier de quart.
- L'utilité de définir des zones dans lesquelles l'homme de veille devra impérativement rester sur la passerelle a été discutée, cette solution présente l'inconvénient de légitimer en quelque sorte la suppression de la veille dans les zones où elle n'est pas obligatoire.
- La veille de nuit doit absolument être conservée en toutes circonstances.

Questions diverses

Un participant soulève une discussion sur l'image de marque des capitaines et nos relations avec les journaux de grand public qui, il faut bien l'admettre, sont pratiquement inexistantes, et le droit de répondre difficile à utiliser.

Il est préconisé que chacun dans sa région informe l'AFCAN et donc le S.G. en cas d'accident nautique, et propose son aide au Capitaine en difficulté au titre de l'IFSMA.

Notre collègue Bougeard ouvre une parenthèse sur les balises transpondeuses.

Affaire du Saint-Germain

Un seul « mutin » a été inculpé pour usurpation de commandement parce que seul à avoir déclaré qu'il prenait le commandement. Le tribunal a estimé qu'il n'était pas évident que ses collègues aient réellement participé à l'action. D'autre part, l'inculpé, bénéficiant de la grâce présidentielle concernant les affaires syndicales, a été amnistié. Il faut savoir qu'en cas d'amnistie de ce genre la loi n'autorise pas l'évocation des faits par l'avocat de la partie civile. M^e Wallyn a dû se contenter d'une courte déclaration. En correctionnelle tout s'est passé comme si, en fait, il n'y avait pas eu d'affaire Saint-Germain.

Cette première séance de travail s'est terminée à 17 h. 30. Nous nous sommes rendus ensuite au siège du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire où nous avons été reçus par le Président Courtel et M. Sandrin, Directeur commercial, qui aidé de ses collaborateurs nous a fait profiter d'un exposé très intéressant sur le développement du port et les moyens techniques d'accès. La volonté de profiter de tous les atouts en vue de développer ce port est manifeste.

Cette première journée s'est achevée par un dîner à Sucé-sur-Erdre dans un cadre magnifique mis en valeur par une météo plus que favorable. Le Président Courtel, M. et Mme Sandrin ainsi que les épouses de plusieurs de nos adhérents participaient à cette agréable soirée.

Vendredi 19, début des travaux à 9 h. : Renouvellement du Conseil.

Présents : 28 - Pouvoirs : 134.

Donnent leur démission du C.A. : Y. Le Gall et M. Saconney.

Sont renouvelables les mandats de : Allard, Lalitte, Leydier, Trocheris, Yvonnou. Ces derniers sont réélus ainsi que Marc Gourdain qui remplace Michel Saconney, le siège d'Yves Le Gall restant vacant faute de candidat.

Le bureau sera réélu lors du Conseil d'Administration fixé au Havre le 6 octobre prochain.

Ont présenté leur démission : M. Caron, F. Gourmelon, P. Massein, A. Trocheris. Jusqu'au 6 octobre, le Bureau actuel reste en fonction.

J.-D. Troyat ayant proposé d'élire quatre vice-présidents au lieu de trois : deux actifs et deux retraités, afin de faciliter « l'amatelotage », cette solution présentant le risque de localiser les vice-présidents

dans une ou deux régions ce qui n'est pas souhaitable, il est décidé de donner plus de souplesse à nos statuts afin de pouvoir agir en fonction de la situation.

Une assemblée générale extraordinaire est décidée entre 9 h. 20 et 9 h. 40. Le texte sera désormais le suivant :

« Le Conseil d'Administration choisit parmi ses membres, au scrutin secret, un bureau composé :

- du Président
- de Vice-Présidents
- du Secrétaire général
- de Secrétaires généraux adjoints
- du Trésorier. »

Ce texte est approuvé à la majorité des voix.

Travaux du groupe de travail C.E.E. au sein de l'IFSMA

Chennevière fait un exposé des raisons qui ont provoqué la création de ce groupe qui étudie les conséquences du marché européen de 1993 sur l'avenir de notre profession. Ce groupe est présidé par un Hollandais, Capitaine Boer, le secrétariat général est fixé à Anvers tenu par nos collègues belges dont le Capitaine Hauchart.

L'idée première concernant le fonctionnement de cet organisme est de le faire financer par l'IFSMA. Si cependant cette dernière estimait qu'elle n'a pas à financer des activités qui concernent uniquement les Européens, l'AFCAN est prête à verser sa quote part au groupe C.E.E.

Après la pause café et avant que nous ne poursuivions l'ordre du jour, notre collègue J.-P. Le Coz demande à faire un commentaire sur la présentation du port de Nantes-Saint-Nazaire qui nous avait été faite la veille au soir. Il émet quelques réserves sur la fiabilité des aides à la navigation ainsi que sur l'utilisation des enregistrements des communications effectués par la tour de contrôle du port. Aucun des participants ne relève ces propos.

Rapport Loquet

Le Président fait un résumé succinct du rapport et lit les lettres écrites au ministre conjointement avec l'AEAMM, les CLC et l'ANOIMM ainsi que celle qu'il a écrite lui-même au nom de l'AFCAN.

L'inconvénient majeur de la démarche de M. Loquet vient de la longueur des études (cinq années) interrompues seulement par un stage d'élève de sorte que l'on verra arriver sur les bateaux des débutants de 27 ans dont l'esprit sera certainement plus universitaire que marin.

Au cours de la discussion, un consensus s'est établi sur les idées suivantes :

- La polyvalence au sens général reconnue comme satisfaisante.
- Le peu de sens marin qu'auront acquis les étudiants au terme de leur nouveau cursus.
- La désillusion possible devant une carrière qui débutera tard et qui risque d'être moyennement attirante pour des gens de ce niveau.

— La désillusion possible devant le salaire qui leur sera proposé surtout s'ils sont obligés de trouver des embarquements à l'étranger, hors C.E.E.

Les participants ont exprimé leur crainte que l'évaporation existante ne s'accroisse pour finalement se terminer par une désaffection générale pour le métier et donc par l'abandon de la profession.

Par contre il s'est avéré impossible d'obtenir le moindre consensus sur les mesures à prendre pour éviter d'en arriver à un tel résultat.

Après le déjeuner pris au restaurant de l'hôtel, le travail reprend à 14 h. 15.

Sécurité des navires à passagers face au hooliganisme et au terrorisme

Sont particulièrement concernés les navires Transmanche.

J.-D. Troyat indique que des consignes précises et un code permettent d'alerter l'armement de sa société et de réagir en cas de troubles à bord.

Il est décidé que l'AFCAN contactera l'armement de cette société pour lui demander s'il accepterait de faire profiter d'autres compagnies de son organisation.

Il faudra également approcher la mission interministérielle de la Mer pour lui demander d'intervenir auprès des divers organismes de sécurité à terre et en mer afin d'améliorer ce type de protection à bord des navires.

Le salon nautique

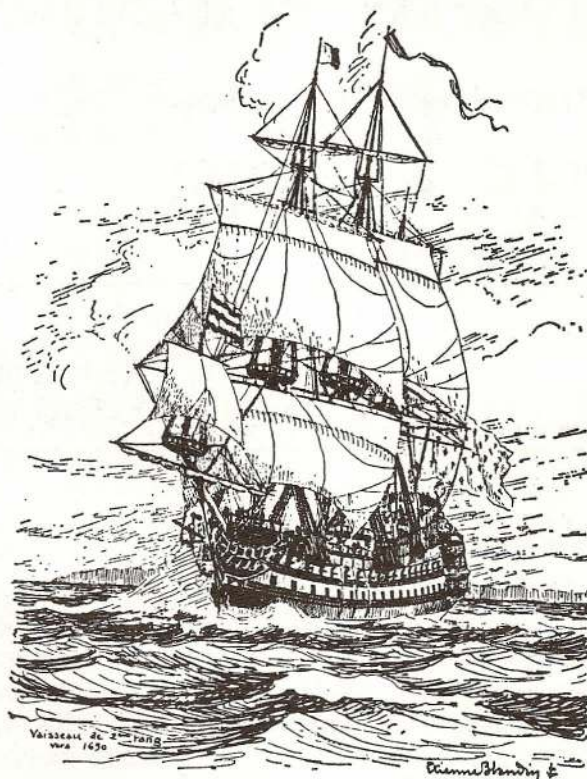
Le Président pose la question de notre participation au salon nautique en 1989. L'argument sur la nécessité de promouvoir notre image de marque parmi les plaisanciers est de nouveau mis en avant. Certains, dont Charlot, Chennevière et Trocheris pensant que l'argent dépensé pour le salon pourrait être mieux employé ailleurs se prononcent contre cette participation à l'occasion d'un vote à mains levées. La majorité des votants étant favorable à notre présence au salon celle-ci est décidée. Le Président signale qu'il n'a pas voulu utiliser les pouvoirs dont il dispose et qui lui auraient permis de renverser le résultat du vote.

La commission Plaisance s'occupera comme d'habitude de l'organisation.

A propos de la plaisance un adhérent soulève le problème des NUC. Il serait normal que l'AFCAN intervienne pour que ces bateaux qui transportent des passagers soient confiés à des responsables qui ont obtenu un brevet de la Marine Marchande.

Commission Navigation à l'Etranger

Michel Salvy se propose de se charger des problèmes relevant de la navigation des Capitaines à l'étranger. Ceux d'entre nous qui veulent naviguer à l'étranger pourront donc s'adresser à lui pour obtenir des renseignements. Ceux qui naviguent déjà



dans ces conditions sont priés de bien vouloir lui faire part de leurs problèmes et expériences intéressantes.

Relations avec les armateurs

Depuis qu'elle existe, notre association n'a aucun contact avec le C.C.A.F. Certains de nos membres craignaient que de tels rapports ne débouchent sur une certaine collusion. D'autre part il est certainement dommage de ne rien savoir des conclusions formulées par la cellule formation maritime que le C.C.A.F. a mise sur pieds. Il existe un comité des armateurs européens qui pourrait sans aucun doute donner des informations utiles sur l'évolution des problèmes qui nous concernent au sein de l'Europe. Des échanges de vues sur l'utilisation future des officiers et des capitaines seraient également profitables. Il n'est pas certain qu'une telle démarche soit accueillie favorablement, mais on peut toujours la tenter.

Cette proposition mise aux voix recueille une majorité de votes favorables.

Le Président termine cette 11^e Assemblée générale en remerciant les membres présents ainsi que tous ceux qui au cours de l'année se sont dévoués pour la bonne marche de l'AFCAN. Sur proposition de notre collègue Yvonnou, l'Assemblée unanime vote une motion spéciale à l'intention d'Yves Le Gall pour l'excellent travail qu'il a fourni aussi bien pour préparer « Naviguez plus » que pour éditer « AFCAN INFOS ». La date et le lieu de la prochaine assemblée seront fixés lors du Conseil d'Administration du 6 octobre.

Le Havre, le 4 juin 1989.
A. TROCHERIS.

Démonstration ARIS

VHF • ARIS

IJmuiden le 13 mars 1989

Automatic - Reporting and Identification - System
par la Société FEL-TNO project coordinator : Mr Roeleveld

Introduction

Le Comité Technique des VTS de l'IALA a été invité à une démonstration du prototype FEL TNO de VHF Transponder qui s'est tenue à IJmuiden le 13 mars dernier, le système a été développé par le laboratoire de physique et d'électronique TNO (FEL-TNO), qui fait partie de l'Organisation Néerlandaise pour la Recherche Scientifique Appliquée, la présentation a été effectuée par M. Roeleveld, Ingénieur technique FEL-TNO. Les recherches ont été financées par le Gouvernement Néerlandais pour soutenir les travaux du Groupe de Travail N § 3 du Comité Technique VTS de l'IALA sur l'identification et le pointage, et pour étudier l'adaptation du système aux besoins de ses garde-côtes. Au stade actuel, le développement du système se limite à une zone à l'intérieur de laquelle une autorité (VTS) s'exerce sur certaines catégories de navires.

Démonstration

Elle a eu lieu lors de conditions météorologiques particulièrement difficiles consignants les embarcations équipées à l'intérieur des jetées.

Matériel mis en œuvre

Une station terrestre établie dans la tour de contrôle du port d'IJmuiden.

Deux stations embarquées sur un remorqueur et une vedette de service.

Les appareils sont basés sur les recommandations élaborées par les groupes de travail de l'IALA, ainsi différents modes de fonctionnement sont disponibles. Ils utilisent les standards existants : interface, codage, liaison radio. Le fonctionnement demeure fiable dans un trafic dense et en présence d'interférences radio. Ils sont d'aspect compact, peu onéreux, et d'installation facile tout en s'intégrant aux installations de bord.

Description

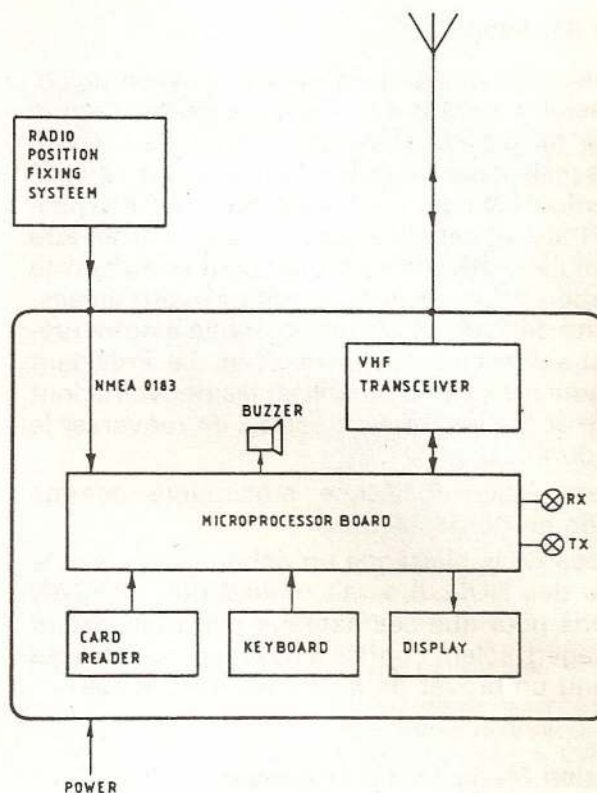
Station à TERRE : une unité centrale ARIS reliée à un écran de radar, un émetteur-récepteur VHF, un ordinateur de type PC et son écran plus imprimante.

Station à BORD : une unité centrale ARIS reliée à un émetteur-récepteur VHF et connectée à un système de radio navigation (Decca, Syledis, GPS...)

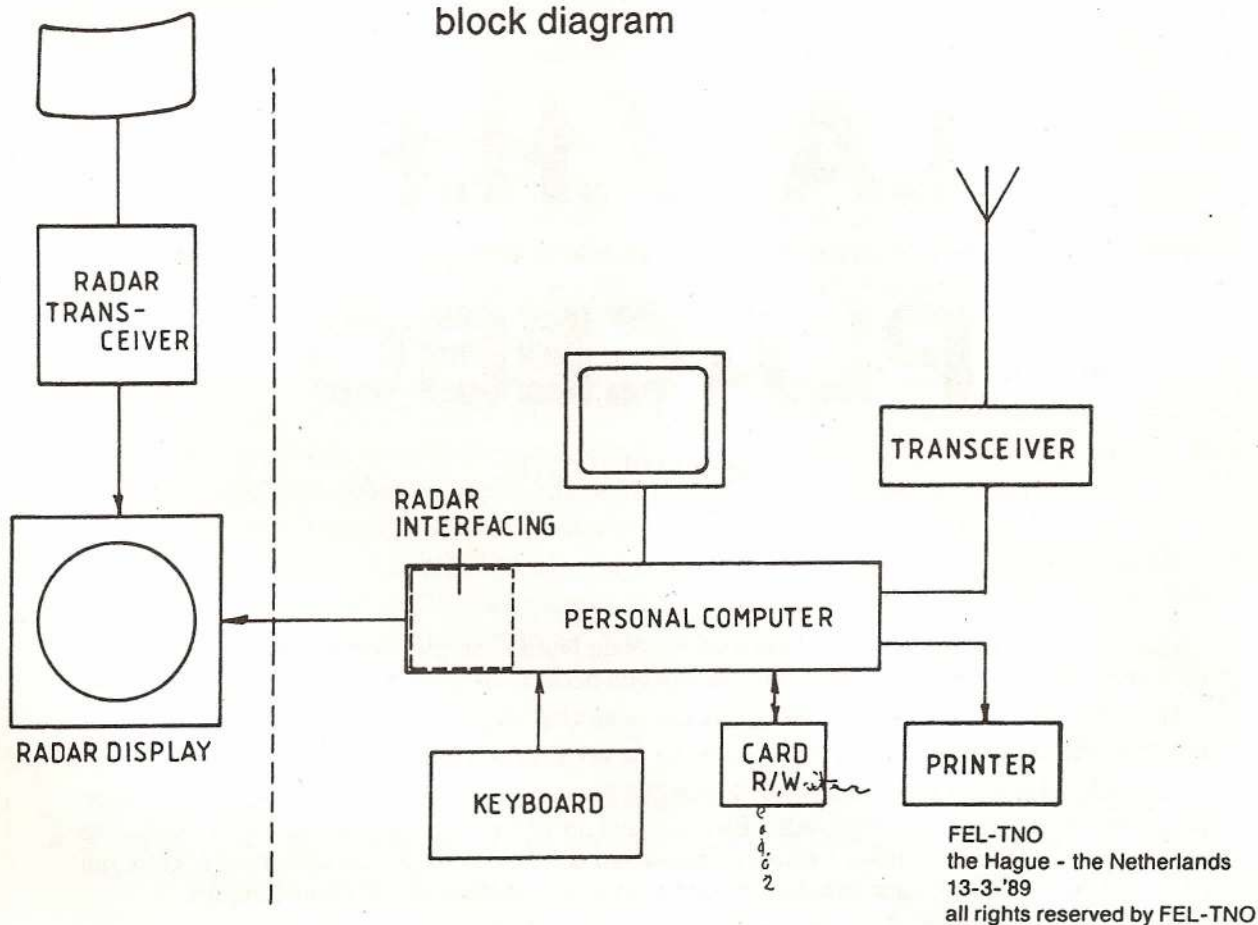
Fonctionnement

Le système fonctionne dans le sens Terre-Navire et dans le sens Navire/Navire. Les opérateurs peuvent sélectionner les différents modes de fonctionnement à partir de leur clavier.

ARIS-VTS SHIPBORNE EQUIPMENT
block diagram



ARIS-VTS SHORE BASED EQUIPMENT block diagram



La station terrestre centrale peut :

1. Compter les navires équipés à l'intérieur d'une zone variable de recherche.
2. Identifier tous les navires équipés dans un rayon variable de 0,2 N à 60 N (couverture Radar).
3. Trouver la position d'un navire équipé d'identité connue dans la zone de couverture.
4. Chercher et repérer un type particulier de navires équipés.
5. Interroger les stations équipées identifiées et obtenir la transmission automatique de données supplémentaires fournies au système par carte et lecteur magnétiques.

Nota : Le repérage apparaît sur le scope radar sous forme de deux secteurs angulaires de quelques degrés entourant l'écho identifié sur l'écran de l'ordinateur par son signal distinctif et relèvement distance. Ces éléments peuvent aussi sortir sur une imprimante.

Les stations embarquées peuvent :

1. Déclencher leur identification et repérage par les stations équipées.
2. Identifier les navires équipés à l'intérieur d'une zone déterminée ou dans la couverture Radar.
3. Transmettre leur identité et des données supplémentaires stockées sur carte magnétique préalable-

ment chargée selon les cas soit à terre soit à bord avec les éléments : tirants d'eau, cargaison, destination, nom, route, vitesse.

Dans les modes identification et recherche le signal VHF interrogateur comporte 18 Bytes tandis que les réponses comportent en identification 27 Bytes et 92 Bytes maximum en recherche et transmission de données (1 Byte = 10ms).

Conclusion

Le système a paru d'un maniement très simple et les composants peu onéreux, l'opérateur en service à la station terrestre doit seulement veiller à ne pas surcharger son scope au cas où de très nombreux échos se trouveraient entourés des marques distinctives de l'identification.

L'évolution envisagée à court terme demeure l'évaluation du système dans des conditions de trafic plus intense, un nouveau test aura lieu le 7 juin à Hoek van Holland tandis que les navires de la Kustwacht néerlandaise seront les premiers équipés.

Pour des raisons relevant du secret industriel les spécifications et descriptions techniques n'ont bien sûr pas été dévoilées.

A.R. HOCHET.

LA V.H.F.

PLACEBO

par J.D. TROYAT

Que ce soit épisodiquement, lors des « tournées du Nord », ou plusieurs fois par jour pour ceux du Transmanche, tous les navigants ont, ou ont eu l'occasion d'amplement fréquenter la Manche.

De ce fait, ils ont tous entendu des appels par radio VHF du genre : « Vessel on my star... no... portside, about ... harr ... three miles ... come in on sixteen please... »

Tout naturellement, selon la qualité de la visibilité, ils ont jeté un regard vers tribord par les sabords de passerelle, ou observé l'écran radar. Bien souvent, ils ont alors pu dénombrer plusieurs navires dans un rayon de 2 à 5 milles : ceux qui passeront sur l'avant de leur propre navire, ceux qui en couperont le sillage, sans omettre les rattrapants, les rattrapés et les contrebordiers.

Duquel de ces navires émane le message VHF entendu ?

Sans doute d'aucun ; à portée de VHF il y a simultanément plusieurs dizaines de navires qui sont à environ 3 milles sur le babord d'un autre.

En dépit de cette constatation de bon sens, bien souvent des conversations s'engagent au hasard jusqu'à ce que les navires entrés en contact se rendent compte qu'ils se sont trompés d'interlocuteur ; que de temps perdu et quel danger !...

En outre, si l'usage du « Queen's English » n'est ni nécessaire ni même souhaitable en la circonstance, il faut tout de même relever que les conversations se déroulent dans un anglais plus proche du « pidgin » que du « Standard Marine Navigational Vocabulary », ce qui ne fait qu'ajouter à la confusion de chacun.

Nous avons tous également pu noter que les contacts ainsi réalisés par l'intermédiaire de la VHF étaient empreints d'un certain désarroi quant à la conduite à tenir face à une situation jugée menaçante.

On a souvent le sentiment que l'un au moins des interlocuteurs, sinon les deux, se servent de leur VHF comme d'un talisman pouvant éloigner le mauvais sort, au travers de l'incantation qu'ils prononcent sur les ondes. La VHF serait alors comparable à ces comprimés sans principes actifs, ces placebos que l'on administre à des malades qui, persuadés qu'il s'agit de médicaments réels, voient leur état s'améliorer.

Il y a maintenant plus de dix ans, le D.O.T. britannique avait très clairement mis en garde contre le danger de l'utilisation de la VHF au détriment de l'application stricte du Règlement International pour prévenir les abordages en mer (Merchant Shipping Notice N° M.845 reproduite en annexe).

L'AFCAN, pour sa part, estime que cette note du D.O.T. est la sagesse même et, qu'à l'heure où l'on songe — puisque la technique le permet — à équiper de systèmes du type FIFO (Friend or Foe) des navires afin qu'ils puissent mutuellement s'identifier, il serait plus judicieux d'exiger qu'à la passerelle de tout navire se trouve un officier sachant appliquer (et respectant) le Règlement International pour prévenir les abordages en mer.

La navigation, en particulier dans la Manche, le Pas-de-Calais et la Mer du Nord, y gagnerait grandement en sécurité.

Jean-Daniel TROYAT,
Secrétaire général adjoint AFCAN.

DANGERS IN THE USE OF VHF RADIO IN COLLISION AVOIDANCE

Notice to Owners, Masters, Skippers, Officers and Pilots of Merchant Ships, Yachts, Fishing Vessels and other Vessels fitted with VHF Radio Telephone Installations

1. The Department wishes to draw the attention of all concerned to the risks involved when VHF radio is used as a collision avoidance aid. In an increasing number of cases it has been found that at some stage before the collision VHF radio was being used by one or both parties in an attempt to avoid collision. The use of VHF radio in this role is not always helpful and may even prove dangerous.
2. Uncertainties can arise over the identification of vessels and the interpretation of messages received. At night, in restricted visibility or when there are more than two vessels in the vicinity the need for positive identification of the two vessels is essential but this can rarely be guaranteed. Even where positive identification has been achieved there is still the possibility of a misunderstanding between the parties concerned due to language difficulties however fluent they are in the language being used. An imprecise, or ambiguously expressed, message can have serious consequences.
3. Valuable time can be wasted while mariners on vessels approaching each other try to make contact on VHF radio instead of complying with the requirements of the Collision Regulations. There is the further danger that if contact has been established, identification has been achieved and no language or message difficulty exists, a course of action is chosen which does not comply with the Collision Regulations. This can lead to the collision it was intended to avoid.
4. The Department of Trade recognises that most ships are now fitted with VHF radio facilities* and are capable of bridge to bridge communication. Although the practice of using VHF radio as a collision avoidance aid may be resorted to on occasion, especially in pilotage waters, the risks described in this Notice should be clearly understood and the Collision Regulations complied with.

Department of Trade
Marine Division
London WC1V 6LP
May 1978

* Certain vessels are required to be fitted with a VHF radiotelephone when navigating in harbours, rivers and inland waterways of the United States (See Admiralty List of Radio Signals, Vol. 1.)

IFSMA

Rapport du groupe de travail pour la sécurité des navires Ro-Ro

par Captain COLSON

Antwerp, May 1989

Report to IFSMA from the
« Working Group for Roro-vessel's
safety ».

Mister President and Colleagues
Members,

First of all my apologies for not
being with you. After so many years,
this is the first time I have to admit
to reduce speed.

Pertaining the subject we had to
deal with, you all remember how slow
progress were booked, if any.

Since « Le Havre », though, things
are moving at a better space, howe-
ver slow it would seem to be.

What was qualified as a much « to
theoretical » approach during the
IMO meeting in 1988, came out to be
a most appreciated tool.

Several demonstrations were held
to prove it.

The base of this computerized
solution for the safe operation of the
vessels we are concerned with, is an
imaginary ship having the following
characteristics.

M/V « SAILS SAFE »

L.O.A.	: 118,40 m
L.B.P.	: 110,75 m
Moulded Breadth	: 23,00 m
Maximum Breadth	: 23,32 m
Loaded draught (incl. passengers, trucks, cars)	4,744 m
corresponding displacement	: 6.916 M.T.
corresponding deadweight	: 1.236 M.T.
or loaded draft (incl. passengers, trucks, cars)	5,144 m
corresponding displacement	: 7.719 M.T.
corresponding deadweight	: 2.039 M.T.
The vessel can be operated in C.1. (2 compartments) or C.2. (1 compartment)	

These safety procedures monito-
ring services for Ro-ro passenger fer-
ries and Roro-freighters by compu-
ter aided ship's loading condition
prior to departure have been realized

by the International S.G.S. (known
to us specially since Le Havre
& London).

BESMA and K.B.Z. had the privilege
to view a full demonstration. So did
IFSMA.

My personal opinion, this is a posi-
tive approach to what we at IFSMA,
have tried to enhance, including weigh-
ing, in this particular matter.

D.O.T. has visioned a demonstra-
tion and found it acceptable.

The Ministry of Merchant Marine
in France has found the proposed
system commendable. So did the Bel-
gian Authorities.

Several private firms were enthous-
iast about the presented solution.

Indeed, we have control on :

- Pre stowage
- Positioning of all hazardous and
dangerous cargo
- Continuous calculation of total
weight per deck and grand total
in order to avoid overloading in
terms of permissible GM
- **Static** intact stability determina-
tion (GMf. KGf. Trim.) with
maximum KG/minimum GM
warning.
- **Dynamic** stability determination
by calculation of the dynamical
surface under the stability curve
for heeling angles between 0°-30°,
30°-40° or flood angle, and
0°-40° in line with the relevant
IMO regulations
- Wind effect criteria
- Calculation of roll period in still
water
- Calculation of heel angle resulting
from an hard-over manoeuvre
Note : In this instance, it is to be
noted that the R (radius) used in
the demo is only guessed per case
because « SAILS SAFE » is an
imaginary vessel and therefore no
« Dieudonné Spiral » is available.
Thus in real, when adapted to a
well defined vessel, the heel angle
will be accurately determined and
so will the R.O.T.)
- Determination of permissible rudder
angle for a proposed maxi-
mum heel angle (Very important
to the Master.)

Note : Our Secretary, Capt. Ruther-
ford will remember the momo I
remitted to N.A. Mr Spencer of
U.S.C.G. on this subject during our
Dec 88 meeting at IMO.

- Final Cross-check by means of
draft-survey, using electronic
draft transducers, if fitted.
Note : Weights loaded, GMf and
KGf values are continuously avai-
lable throughout the loading pro-
cess, allowing for corrective
action by the ship's staff if dee-
med necessary.
- Alarm(s) fonctionning where per-
missible values are exceeded.
Supervision and control by Matsr
and/or Chief-officer can be car-
ried out by a remote activated
Panel Control placed in the most
efficient location, at the Master's
discretion
- Checking of closing of bow
and/or side, and/or stern doors
- Once the operations completed,
the master possesses a **hard copy**
of all data pertaining the condi-
tions of his vessel
 - a) allowed numbers of boarded
passengers
 - b) detailed list of number of dif-
ferent vehicles on board (cars,
coaches, trailers, larries, artics,
etc.)
 - c) total weight (displacement),
positioning & identification
 - d) hazardous & dangerous goods,
positioning & identification
 - e) stability conditions :
 - 1) KG fluid (with appro-
priate free surface effect
for all tanks condition
taken care of)
 - 2) GM fluid
 - 3) Trim
 - 4) Draught
 - 5) Calculation of maximum
heel angle at service speed
and full rudder
 - 6) Permissible rudder angle
in relation to speed in
function of :
abt 8° heel = immersion
of margin line
abt 11° heel = « panic
angle » for passengers

- 7) Dynamic stability expressed in meter radian
- 8) Maximum GZ at 30°
- 9) Heel angle at maximum GZ
- 10) Wind Criteria (heel & righting moment)
- 11) Heel due to crowding of boarded passengers on one side of the vessel
- 12) Damage condition KGf.

The prints out, are to my opinion, designed by seamen (Captain Verneve, Chief-Officer Clement, both seconded by most efficient computer software technicians.) for the benefit of seamen.

As for auditing of the herewith submitted solution to our long suffering to achieve our aim tending towards an improved basic security for the shoreside and sea operations of Ro-ro vessels (passenger-ferries and/or freight), it has been done by Naval Architecture of the University of Ghent.

This should be considered as a guaranty for the used method and principles of basic ship theory identical to the ones we referred to sustain our position as per our reports and argumentations. Of course, the accuracy of the results of the whole operation rests upon the feeding of exact data into the software system especially pertaining the weight and R (gyration radius)

We know, not only through our very thorough study of the « Herald of Free Enterprise's » tragedy, but also through our discreet enquiry (although as complete as possible) that the operators show reticence to accept any serious attempt of weighing the cargo shipped, this for commercial reasons of competition, as already reported to you. Such attitude, notwithstanding the D.O.T. MARINE DIRECTORATE « Merchant Shipping Regulations 1988 » which came into force in 1-2-1989.

Relevant to the exact weight, in my opinion, it remains only to achieve or press on for the obligatory installation or fitting up weigh-bridges in specialized port areas handling Ro-ro shipped cargo.

Such requirement depends upon an International Agreement amongst concerned parties i.e. : both shippers and transporters.

As for « R. » and its eventual repercussion upon the involved heel angle, for one, I have expressed my views here above as well as to the producers, promoters of the herewith submitted software solution.

No doubt, as said above, that when dealing with a « real » vessel, the most exactly possible data, whether based on observed adequate Dieu-

donné Spiral or other relevant mathematically established form, the pertaining software shall be made available by the specialized and commercially interested makers.

The amelioration certainly expected on this software system is that it should include the vessel's possible worst conditions of expected accelerations to be sustained in a sea way. To my knowledge, this is feasible, indeed :

1. The Swedish Shipowners Association through Mariterm A.B. published a complete technico-scientific report on the subject i.e. : Safe stowage and securing of cargo on board ship 1982 (3 volumes, of which one on trailers)
2. A.B. Aalbers (Marin) and C. Lee-naars (Dock Express Shipping) presented a very interesting study on : Previsions for maximum accelerations on cargo induced by ship's six motions.
3. Class Societies (L.R. - B.V. - G.L. - D.N.V., etc.) have established relevant Rules and Recommendations to consider when faced with this problem.

Therefore, with goodwill from concerned parties, an inclusion of such elements of need for the security of a vessel's passage, can be worked into the appropriate software menu, prepared by conversant specialists, this mainly for roll motion and pitch motion accelerations.

The remaining motions sway, yaw, surge, heave being only of scientific importance.

May I conclude this report Mister President, by expressing my thanks to all those who have given their support to our way of looking at this particular problem and on the whole subject of the Ro-ro's.

Captain Rutherford and Captain Evans know how difficult the way towards our general goal is hard to travel on. It is sawn with administrative and technical thorns on the one hand as well as unwillingness, aloofness with a zest of scientific disdainfulness on the other hand.

To my amazement and dismay, such are the feelings I went home with from the few IMO meetings I was allowed to witness, the last dated in december 1988.

My special thanks go to co-members of this working group, to you Connellan, O'Keefe, Leprêtre, goes my gratitude for your patience, your understanding and encouragement to persist in my search to find a reasonable, acceptable solution for all parties concerned, enhancing thus increased safety for this specific king of sea transport.

It is wished for, that the next IMO W.G. on stability and/or design would give positive consideration to our several propositions included in the reports we wrote on the subject.

COLSON Eugène,
Master Mariner M.N.I.

VAL ID -SOF	VAL ID IC12	0	0	0ms	SAILS SAFE	/OOSTENDE	/DOVER	/18.04.89/11.07	DM02
VAL ID -C-5									
VAL ID .V03/05/88	1A-E-B	5715000200002000	1B						
VAL ID .V03/05/88	2A-E-B	8215000200008000	1B						
VAL ID .V03/05/88	3A-E-B	10715000200002000	1D	6.1				19351.5.2.1.Y.4.R.0.G.0.B.3.W.O.Y	
VAL ID .V03/05/88	4A-E-D	5715000200002000	1D	B				25811.4.2.5.X.6.R.4.3.B.3.W.O.Y	
VAL ID .V03/05/88	5A-E-D	8215000200002000	1G						
VAL ID .V03/05/88	6A-E-D	10715000200002000	1G						
VAL ID .V03/05/88	7L-D-A	3211000150002000	2G						
VAL ID .V03/05/88	8L-D-A	5011000150002000	2G						
VAL ID .V03/05/88	9L-D-A	6711000150004000	2H						
VAL ID .V03/05/88	10L-D-E	3211000150002000	2G						
VAL ID .V03/05/88	11L-D-E	5011000150002000	2G						
VAL ID .V03/05/88	12L-D-E	6711000150004000	2H						
VAL ID .V03/05/88	13L-D-D	10511000150002000	2G						
VAL ID .V03/05/88	14D-E-A	2712000200002000	0G						
VAL ID .V03/05/88	15D-E-A	4712000200002000	0D	3.3				11791.8.2.4.X.6.R.3.G.0.B.1.H.O.Y	
VAL ID .V03/05/88	16D-E-E	2712000200002000	0G						
VAL ID .V03/05/88	17D-E-E	4712000200002000	0E						
VAL ID .V03/05/88	18C-E-A	67.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	19C-E-A	74.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	20C-E-E	67.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	21C-E-E	74.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	22A-D-C	4315000250002000	2B						
VAL ID .V03/05/88	23A-D-C	4315000250002000	2B						
VAL ID .V03/05/88	24C-D-C	70.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	25C-D-C	77.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	26C-D-C	84.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	27C-D-C	51.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	28C-D-C	98.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	29C-D-D	70.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	30C-D-D	77.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	31C-D-D	84.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	32C-D-D	51.4000.1250.700	2F						
VAL ID .V03/05/88	33C-D-D	98.4000.1250.700	2F						
VAL ID T001C	5761.0250								
VAL ID T003C	3871.0250								
VAL ID T005E	20811.0000								
VAL ID T005S	20811.0000								
VAL ID T007C	10470.9330								
VAL ID T008C	10560.9330								
VAL ID T010C	2700.9330								
VAL ID T011P	10300.8165								
VAL ID T011S	12000.8165								
VAL ID T012S	2160.8165								
VAL ID T018E	7001.0250								
VAL ID T018S	01.0250								
VAL ID T021C	5630.8165								
VAL ID T022C	00.8165								
VAL ID T026C	2871.0250								
VAL ID T027C	01.0250								
VAL ID .E.F. 890									
VAL ID X	1+	900006147516800	05PROVISIONS 1	DECK A/B					
VAL ID X	2+	100006147516800	05PROVISIONS 2	DECK A/B					
VAL ID X	3+	9000061475 2432	05STORES 1	DECK F/G					
VAL ID X	4+	9000061475 2432	05STORES 2	DECK F/G					
VAL ID X	5+	9000061475 2432	05STORES 3	DECK F/G					

ms_SAILSAFE /OOSTENDE /DOVER /18.04.89/11.00/DMO2

Condition C1	Displ. 6629.3 < 6916.3	Draft fwd 4.524 < 5.900	Draft mean 4.598 < 4.744	Draft aft 4.660 < 5.900	Crosscheck 0.020 < 0.000	Trim 0.136 < 0.886 > 0.000
STATIC	KGf 10.548	GMf 2.281	List(-) -3.25	List(0) -0.94	List(+) 2.58	Periodroll 11.42
INTACT	> 10.511	> 1.401				> 16.10
STABILITY	< 11.428	< 2.318	< 5.00	< 1.00	< 5.00	STIFF
DYNAMIC	DS_0°/30° 0.205	DS_30°/40° 0.053	DS_0°/40° 0.257	max.GZ_30° 0.528	max.GZ_40° 0.197	Ang.GZ_max 26.40
INTACT	> 0.055	> 0.030	> 0.090	> 0.200	> 0.200	> 25.00
Windcriteria	Heel Pass 2.918	Heel hardP 6.137	Heel hardS -6.137	DAMAGE CONDITION	KG H15	KG H7
Heeling m 0.119	Righting m 0.109	< 10.000	< 10.000	< 10.000	< 11.505	< 11.984
Rud Ang P 31.764	Rud Ang S 32.757	ROT 86.8	Radius 424.814		KG GM 5	< 11.681
Num Pass	Displ	KGf	GMf	Draft Mn	Trim	List S.G.S.

ms_SAILSAFE /OOSTENDE /DOVER /18.04.89/11.00/DMO2

DECK NUMBER	FILLING(%)	WEIGHT (T)	
A+B	977 /1475	66.24	82

Results worked out on basis of stability and hydrostatic curve calculated for SAILSAFE

	DECK C	DECK D	DECK E	
A	/ 86.0	33.0 / 74.5	32.0 / 97.5	
B	/ 86.0	/ 87.0	45.0 / 90.0	
C	/ 86.0	35.0 / 87.0	/ 101.5	
D	/ 36.0	46.0 / 84.5	45.0 / 88.5	
E	/ 78.5	33.0 / 75.0	32.0 / 98.0	
F	/ 86.0			
(%)	% < %	45 % < 45 %	55 % < 55 %	% < %
(T)	T / 369 T	165 T / 369 T	204 T / 369 T	T / T
R	T / 287 T	129 T / 287 T	158 T / 287 T	T / T

Num Pass	Displ	KGf	GMf	Draft Mn	Trim	List	S.G.S.
----------	-------	-----	-----	----------	------	------	--------

ms_SAILSAFE /OOSTENDE /DOVER /18.04.89/11.00/

Tkid Liquid	Fr. (%)	Fil (T)	Wght (T)	Tkid Liquid	Fr. (%)	Fil (T)	Wght (T)	Tkid Liquid	Fr. (%)	Fil (T)	Wght (T)
001C WB/ZW	154	7	7	003C WB/ZW	142	5	5	005P DW	126	83	15
005S DW	126	83	15	007C DB/HFO	117	87	45	008C DB/HFO	111	87	41
010C DB/HFO	107	20	2	011P DB/DO	103	85	19	011S DB/DO	103	100	22
012S DB/DO	97	14	3	018P RT	80	8	5	018S RT	80		
021C DB/HFO	64	44	16	022C DB/HFO	57			026C WB	32	3	3
027C WB	19										

Num Pass	Displ	KGf	GMf	Draft Mn	Trim	List	S.G.S.
----------	-------	-----	-----	----------	------	------	--------

ms_SAILSAFE /OOSTENDE /DOVER /18.04.89/11.00/DMO2

DANGEROUS GOODS										
Type	N°	Deck	Lane	Frame	Class	UN	Stor. cond.	Safety prevent.	Lab	
A	3	E	B	107	6.1	1935	1.5 2.1 X.4	R.0 G.0 B.3 W.0	Y	
A	4	E	D	57	8	2581	1.4 2.5 X.6	R.4 G.3 B.3 W.0	Y	
D	15	E	A	47	3.3	1199	1.8 2.4 X.6	R.3 G.0 B.1 W.0	Y	

Num Pass	Displ	KGf	GMf	Draft Mn	Trim	List	S.G.S.
----------	-------	-----	-----	----------	------	------	--------

FORMATION MARITIME

Rapport Loquet : Augmenter l'évaporation...

Par le Commandant A. TROCHERIS

Monsieur le Ministre,

Dans votre lettre du 22 février, vous nous invitez à vous faire part de nos observations à propos du rapport de M. Loquet sur la formation maritime. Afin de vous donner le point de vue d'un échantillon d'officiers aussi large que possible, plusieurs associations se sont réunies le 18 mars dernier à l'école de la Marine Marchande du Havre. Vous avez donc dû recevoir les commentaires communs des associations : A.E.A.M.M., AFCAN, ANOIMM, CLC. Dans cette lettre je voudrais surtout vous faire part de notre réflexion vis-à-vis du contexte qui entoure ce projet de réforme.

Nous regrettons tout d'abord que cette réforme de l'enseignement n'ait pas été précédée par une étude tendant à définir ce que devra être l'officier de la Marine Marchande des années à venir, autrement dit, n'est-on pas en train de fixer les moyens avant d'avoir une bonne définition de l'objectif. L'éditorial du « J.M.M. » du 3 mars 1988 signalait que trois armateurs s'interrogeaient sur le rôle des futurs capitaines. Il aurait été intéressant de connaître les résultats de leur recherche, la fonction de capitaine étant l'aboutissement normal d'une carrière maritime.

Il est certain que le rapport de M. Le Drian aura une influence déterminante sur les réactions des armateurs, mais cependant nous pensons qu'avant de s'engager dans une carrière maritime ou de la recommander, il est normal de se poser des questions sur :

— L'état de la flotte sous pavillon national dans une dizaine d'années.

- Les caractéristiques des navires.
- La composition des états-majors et équipages qui armeront ces navires.
- L'organisation du travail à bord.
- Le rôle du Capitaine.

Il est bien évident que l'on ne pourra apporter que des réponses partielles à toutes ces interrogations, il n'en est pas moins vrai qu'elles devraient avoir une grande influence sur le recrutement et sur les programmes de formation.

En ce qui concerne le rapport lui-même, et parmi les points déjà évoqués dans la réponse commune du 18 mars, nous pensons devoir préciser notre position sur :

1° Les conditions d'admission

Il nous paraît nécessaire que les élèves rentrent avec des connaissances mathématiques suffisantes pour suivre le programme et que le concours d'entrée ne soit pas dévalué. Si ces deux principes sont sauvegardés, nous sommes prêts à accepter l'idée d'un concours moins porté sur les maths, rejoignant ainsi une tendance générale qui commence à admettre qu'il existe d'autres critères de sélection.

2° La navigation entre la troisième et la quatrième année

Nous sommes opposés à la réforme proposée par M. Loquet. Il s'agit en effet de former des marins et non des universitaires. Le sens marin (la pratique) s'acquiert sur une passerelle. La formation actuelle a déjà tendance à produire des officiers qui au départ font trop facilement confiance aux seuls instruments, et l'on sait ce qui peut en résulter. Quatre années de formation scolaire suivies éventuellement d'un stage dans un CROSS donneront des jeunes gens de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ
CHARGÉ DE LA MER

LE MINISTRE

3, PLACE DE FONTENOY
75700 PARIS

TELEPHONE : 42.73.55.05
TELEX : MIMER 250823 PARIS

CAB/M R - - 175

PARIS, LE 22 FEV. 1989

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, j'ai demandé à M. Patrick LOQUET, chargé de mission à mon Cabinet, de réfléchir, en étroite concertation avec les partenaires sociaux du Monde maritime, aux mesures à prendre pour promouvoir les formations maritimes.

Il vient de me remettre un premier rapport, consacré à la formation des officiers de la Marine Marchande.

J'ai décidé de vous le transmettre immédiatement, comme à l'ensemble des organismes professionnels et syndicaux, et des institutions qui portent intérêt au problème essentiel de la formation.

La situation appelant, sur certains points, des mesures urgentes, je vous invite à me faire part, le plus rapidement possible, des réactions, observations ou propositions complémentaires qu'appelle ce travail.

Je vous en remercie à l'avance, et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Commandant TROCHERIS
Président de l'Association
Française des Capitaines
de Navires
11, avenue du Maréchal Leclerc

92210 SAINT CLOUD

Jacques MELLICK

25 à 27 ans sans grande expérience pratique de passerelle ni de machine d'ailleurs et surtout qui n'auront exercé aucune responsabilité dans ces domaines. Il ne faut pas oublier que sur les navires modernes à équipage réduit, d'une part la formation des élèves est assurée par des officiers qui ne disposent que de peu de temps à cet effet, d'autre part une fois officier sur ce type de navire, vous êtes encore plus seul qu'auparavant devant vos responsabilités. En tant que responsables de navires nous ne pouvons que vous mettre en garde contre le risque que cette réforme ne manquera pas de créer.

Carrière alternée

Nous sommes très favorables à cette notion. Il semble cependant nécessaire de préciser que pour nous cela ne veut pas dire un temps de navigation suivi d'un reclassement définitif, mais une succession de périodes embarquées et de missions de longue durée à terre pouvant d'ailleurs se terminer par une sédentarisation définitive à un certain stade de la carrière. La mise en pratique de cette formule devrait permettre d'offrir dès le départ une possibilité de carrière plus attractive et aussi de conserver dans le domaine paramaritime une expérience acquise en naviguant.

Nous pensons également attirer l'attention sur l'inadéquation qui consisterait à attirer les candidats dans les écoles, principalement en leur offrant des facilités pour quitter le métier. Nous ne pouvons nous empêcher de penser qu'une réforme basée sur ce principe satisferait :

- a) L'enseignement maritime qui verrait le niveau de ses écoles sauvegardé.
- b) Le paramaritime qui trouvera les éléments dont il a besoin parmi les jeunes venus pour une expérience maritime avec l'intention de se dégager rapidement.
- c) Les jeunes désireux de se reclasser après avoir tâté de la mer.

Mais par contre on peut se demander si elle sera vraiment profitable à la profession des officiers de la Marine Marchande elle-même. La polyvalence est unanimement reconnue comme une excellente formation, mais il faut bien constater que le taux d'évaporation y est déjà très important. Une statistique établie par l'association des Rimains fait état de 268 CINM navigants sur les 2821 admis aux concours depuis l'origine, mais ce qui est pire, 12 seulement restent sur les 210 du concours de 1977.

Nous craignons que la réforme actuelle en accentuant le caractère universitaire des études, principalement en reportant la navigation en fin de cursus, ne produise des éléments de haut niveau mais finalement peu motivés par un métier dont ils n'auront qu'un aperçu théorique.

Ne peut-on craindre en effet que ces officiers qui pendant près de cinq ans auront reçu une formation plus universitaire que pragmatique et maritime, découvrant très tard les réalités d'un métier qu'ils n'auront appréhendé que très partiellement à l'occasion des stages d'élève, ne désertent très rapidement.

Il ne faut pas perdre de vue que ces futurs polyvalents seront sans doute confrontés à des conditions d'emplois plus dures que celles qui ont prévalu jusqu'à ces dernières années (avant la récession).

Il est malheureusement très probable que le noyau de navires sous pavillon français reste faible. A bord des unités sophistiquées qui le constitueront il ne faudra qu'un nombre restreint d'officiers de haut niveau. Ceux qui ne trouveront pas d'emploi sur les bateaux français seront obligés de chercher des embarquements à l'étranger. Là encore ils seront pénalisés vis-à-vis de leurs collègues étrangers, Européens principalement, qui auront acquis de la pratique avant les Français, or dans un curriculum vitae l'expérience acquise est très importante. Si l'on ajoute à cet handicap le fait que les conditions sous pavillon étranger sont moins bonnes qu'en France, leur niveau d'études facilitant un reclassement à terre, les candidats à la navigation se trouvent une nouvelle fois tentés de partir.

Paradoxalement, ces jeunes gens formés pour exercer les plus hautes fonctions à bord des navires n'y parviendront vraisemblablement qu'en très petit nombre, ce phénomène qui existe déjà sera encore accentué en retardant la mise en activité réelle des élèves. Finalement les écoles produiront principalement des cadres paramaritimes. Le rapport 1988 du C.C.A.F. fait déjà état de 2200 inscrits maritimes employés dans les activités portuaires. En soi cela n'a rien de choquant si ce n'est que l'on risque de voir disparaître ce savoir-faire que tout le monde affirme vouloir conserver.

Cette réflexion serait incomplète si l'on ne se posait pas le problème de savoir qui naviguera en définitive. L'expérience passée montre que les C2 NM restent davantage dans le métier. Ils ont relativement moins de facilités pour se reclasser à terre. Leur motivation en venant dans la marine est peut-être plus profonde. Leur brevet bien qu'au moins égal à certains niveaux 1 délivrés dans la C.E.E. est inférieur à C1 NM leurs exigences seront certainement moindres de sorte qu'ils accepteront plus facilement les conditions des marines étrangères. Peut-être seront-ils plus nombreux à garder la flamme.

En résumé, Monsieur le Ministre, nous craignons que cette partie de la réforme n'accroisse encore un déséquilibre qui existe déjà. Elle demande aux gens de rester des élèves jusqu'à un âge avancé, ce n'est pas bon, c'est même démotivant. Il faut également savoir que certains seront déjà installés dans la vie familiale, commencer à naviguer vraiment leur sera d'autant plus difficile.

Du point de vue de la sécurité et malgré la valeur incontestable de la formation sur simulateurs, la navigation maritime telle qu'elle est encore conçue nécessite toujours de la pratique (sens marin). Celle-ci ne s'acquiert réellement qu'en exerçant soi-même des responsabilités. Se trouver débutant à 27 ans n'est sécurisant ni pour les responsables ni pour l'intéressé qui par ailleurs se retrouve au niveau de gens beaucoup moins diplômés.

Le métier de la mer a encore des particularités qu'il est impossible d'ignorer.

Espérant que nos remarques seront utiles à la réforme que vous entreprenez, je me tiens à votre entière disposition pour éventuellement les compléter et vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le Président, Cdt A. TROCHERIS.

Réunion du « E.E.C. Group » de l'IFSMA

à Anvers le 27 janvier 1989

La décision de former ce groupe d'Européens au sein de l'I.F.S.M.A. avait été prise lors de l'Assemblée générale de cette dernière au Havre les 1^{er} et 2 juin 1988.

Etaient représentés :

- l'Allemagne Fédérale : Capitaine Kiehne : V.D.K.S.
- la Belgique : Capitaines Blondé, Colson, Hauchart : B.E.S.M.A.
Capitaines Lannoy, Smet, Vingerhoets : K.B.Z.
- le Danemark : Capitaine Fischer : D.A.S.K.
- la France : Capitaines Chennevière, Trocheris : A.F.C.A.N.
- la Hollande : Capitaine Boer : N.V.K.K.

Les Portugais s'étaient excusés par lettre.

La réunion se tenait dans les locaux de la B.E.S.M.A. à Anvers.

Après l'accueil des participants par le capitaine Colson, l'assemblée coopta le Capitaine Boer comme Président du groupe.

Le premier sujet discuté fut celui des relations du groupe avec l'I.F.S.M.A. L'opinion générale étant que le groupe devait travailler au sein de l'I.F.S.M.A. sans interférer avec la politique de cette dernière. Cependant, dans le but de rendre plus faciles les contacts à l'intérieur du groupe, et pour éviter les pertes de temps, il fut décidé de former un comité restreint composé de Belges et/ou Hollandais sous la présidence du Capitaine Boer, les raisons de ce choix étant de limiter au maximum les frais de déplacement. Le secrétariat serait assuré par le Commandant Vingerhoets dans les locaux de la B.E.S.M.A.

Les documents émis seront expédiés à toutes les associations de la E.E.C., membres de l'I.F.S.M.A., ainsi qu'au secrétariat de l'I.F.S.M.A. à Londres.

Le groupe n'accepte pas d'observateurs de pays qui n'ont pas encore fait une demande officielle d'adhésion à la C.E.E.

Communication des travaux sera faite aux membres individuels de l'I.F.S.M.A. appartenant à des pays membres de la C.E.E.

La répartition des coûts sera étudiée ultérieurement quand il sera possible de faire une estimation plus exacte. Le groupe va également demander que ceci soit mis à l'ordre du jour de la prochaine Assemblée générale de l'I.F.S.M.A.

Les conditions de vote à l'intérieur du groupe furent évoquées. Il devrait être possible de se baser sur le nombre de membres de chaque association. Néanmoins il fut décidé de repousser la discussion de ce problème à plus tard, et pour l'instant de miser sur la volonté des participants de dégager un consensus.

STRATEGIE

Tous s'accordèrent à admettre qu'il fallait d'abord réunir des informations, celles-ci émanant principalement :

- du comité DG.7 à Bruxelles
- du groupe de 27 parlementaires européens étudiant les problèmes du transport maritime
- du C.A.A.C.E., association d'armateurs européens
- de la commission des transports.

Les contacts personnels doivent être recherchés, les publications de la C.E.E. seront évidemment une bonne source d'information.

Une fois ces principes de travail posés et acceptés, on en vint à l'étude des objectifs à atteindre avec comme base de travail le document préparé par le Président du groupe le Capitaine Boer.

Notre groupe ne doit pas s'impliquer dans des questions commerciales mais se réserver pour les problèmes **sociaux, juridiques, et de formation.**

Le problème des brevets semblant primordial au Capitaine Kiehne, ce dernier mentionne les colloques du Havre en février, et d'Amsterdam en juin 1989.

Les buts à atteindre dans ce domaine sont fixés comme suit par les participants :

- Un niveau supérieur aux standards définis par S.T.C.W.
- Un capitaine de la nationalité du pavillon du navire.
- Des officiers appartenant à la C.E.E.
- Des équipages de la C.E.E. pour les navires à haute technicité.

Le groupe exprime son désir de participer aux discussions de Bruxelles, ceci semble d'autant plus important que nous ne pourrions certainement pas accepter les standards minimum que les armateurs cherchent à promouvoir.

Il est considéré de la plus haute importance de continuer l'enseignement maritime dans des écoles nationales ainsi que cela a été fait jusqu'à maintenant.

La question du « ONE MAN-BRIDGE » est considérée comme du ressort de l'I.F.S.M.A.

Le concept des « CRUISING CREWS » (Equipages embarquant en fin de grande traversée) ayant été abordé par la C.A.A.C.E., le Capitaine Kiehne va se renseigner sur la signification exacte de cette expression.

La synthèse des réponses des différents membres du groupe sur les conditions sociales et de formation dans leurs pays respectifs va être effectuée par le Capitaine Hauchart, et ensuite distribuée.

La date de la prochaine réunion sera fixée par le comité du groupe quand il jugera avoir réuni suffisamment de matériel.

A la prochaine assemblée de l'I.F.S.M.A., le Capitaine Boer représentera à la fois la Hollande et le E.E.C. GROUP.

Dans la perspective de 1993 il me semble que la formation d'un groupe de travail tel que celui-ci peut grandement faciliter notre insertion dans la C.E.E., ne serait-ce que par la connaissance réciproque des autres membres de la communauté européenne que nous aurons ainsi acquise. Naturellement son influence sera d'autant plus forte que nous aurons pu obtenir des contacts avec des parlementaires de la C.E.E. ou des officiels de Bruxelles.

A. TROCHERIS.

D'ASSEZ SOMBRES PERSPECTIVES...

L'enseignement maritime français ne va pas bien ; la multiplicité des spécialistes récemment consultés laisse même craindre l'imminence d'un collapsus fatal.

Certains officiers de la Marine Marchande qui exercent leur métier depuis plusieurs années et qui connaissent bien l'enseignement maritime pour l'avoir fréquenté des années durant sur les bancs d'une « hydro » (1), se demandent d'ailleurs pourquoi ce n'est pas à un groupe des leurs qu'a été demandé un rapport sur l'enseignement maritime et son avenir.

Etant du métier, ils sont tout à fait qualifiés pour dire comment l'enseigner et parler du mal qui mine actuellement cet enseignement et ses structures.

Un observateur peu averti pourrait penser que l'enseignement maritime se porte bien puisqu'il recrute régulièrement des professeurs.

Malheureusement, en contrepartie, la courbe de fréquentation des Ecoles Nationales de la Marine Marchande par des étudiants recevant un enseignement de ces mêmes professeurs, tend, elle, vers zéro.

Ceci démontre, incidemment, une loi générale qui veut que toute organisation humaine dont l'activité n'est pas soumise à certaines obligations de résultat arrive tout naturellement à vivre davantage pour elle-même que pour ceux qu'elle est supposée servir.

La Cour des Comptes avait relevé ce point il y a quelques années en exprimant sa surprise devant un coût de formation plus élevé pour un officier de la Marine Marchande que pour un ingénieur de Polytechnique.

Cette observation n'eut qu'un faible écho, rapidement étouffé car il aurait pu mener à une trop douloureuse réflexion.

Si à l'« X » on forme des poly-techniciens, dans les écoles de la Marine Marchande on forme des poly-valents. En fait, il s'agit plutôt de la juxtaposition d'une formation « pont » et d'une formation « machine » qu'on pourrait plus justement qualifier de formation bi-valente. On peut, d'ailleurs, se demander si l'adoption, à la fin des années 60, de cette double formation n'a pas un peu contribué au surcoût mentionné plus haut.

Au demeurant, cette bi ou poly-valence est une idée intellectuellement séduisante qui ne pouvait que plaire aux hautes instances chargées de conduire l'enseignement maritime. Elle paraît également agréable aux gestionnaires des armements maritimes qui espèrent (ou ont espéré lorsque l'enseignement polyvalent fut lancé) qu'un seul et même homme pourrait tenir le rôle de chef mécanicien et de commandant.

Toutefois, pour tous ceux qui naviguent, qui vivent la navigation et le travail du marin au quotidien et non au travers de spéculations intellectuelles et terriennes, le hiatus est évident. Même à bord des navires les plus automatisés, un Chef mécanicien est indispensable ; d'autant que, du fait même de cette automatisation, le personnel machine est de

(1) « Hydro » : terme courant chez le marin français pour désigner une Ecole Nationale de la Marine Marchande, autrefois appelée Ecole d'Hydrographie.

moins en moins nombreux et que le Chef mécanicien est souvent en réalité l'ouvrier en chef d'une équipe réduite à 3 ou 4 hommes.

Il y a donc un décalage non négligeable entre la réalité du métier de marin et les objectifs que l'enseignement maritime se fixe au travers de la polyvalence.

Ce décalage ne signifie pas qu'il faille abandonner la polyvalence de l'enseignement maritime, mais plutôt qu'il faut l'amender afin que la « polyvalence » ne soit plus un but — former un homme-orchestre commandant le navire et assurant la tâche de chef-mécanicien — mais simplement un moyen : former des marins qui, une fois officiers-mécaniciens, connaîtront le travail du pont tout en étant capables de l'accomplir et des officiers pont sachant ce qu'est le travail à la machine et capables de l'exécuter.

Cette inadéquation partielle de l'enseignement maritime aux besoins réels de connaissances nécessaires à l'officier Marine Marchande se trouve confirmée par les efforts que doivent consentir les armements pour apporter un supplément de formation à leurs officiers dans des domaines qui semblent pourtant élémentaires :

- lutte contre l'incendie avec formation de spécialistes du feu ;
- gestes d'urgence et d'attente des secours lors d'un accident corporel, avec formation au Brevet National de Secouriste et à la pratique de consultations radio-médicales ;
- conduite et manœuvre de navires sur simulateur de passerelle et à bord de modèles de navires réduits au 1/40^e ;
- transports de matières dangereuses ;
- pratique de l'anglais...

La liste est malheureusement non exhaustive et, dans d'autres domaines encore, on a le sentiment que l'enseignement maritime délivre aux armateurs des produits parfois brillants mais jamais finis.

On peut se demander si l'enseignement maritime ne sacrifie pas trop facilement à des gourmandises intellectuelles du temps qui devrait être consacré à une formation plus pragmatique.

A cet égard, la manière d'aborder l'enseignement maritime en Grande-Bretagne est fort intéressante. Il faut noter, d'abord, que les Britanniques considèrent avec curiosité l'enseignement maritime polyvalent tel que pratiqué en France depuis 20 ans, mais le tiennent néanmoins, comme les escargots, pour une spécialité typiquement française.

Bien que plus exotique, la polyvalence à la japonaise (un tronc commun d'enseignement polyvalent durant deux ans, suivi d'une spécialisation pont ou machine pendant un an) leur paraît déjà sinon plus comestible, du moins plus envisageable, le cas échéant, en Grande-Bretagne.

On observe ensuite que l'enseignement maritime en Grande-Bretagne est dispensé dans trois « grandes » écoles. Il serait plus juste de parler d'universités maritimes tant y sont nombreux les domaines du maritime et du para-maritime abordés dans les différents départements et vaste l'étendue des « campus » où elles sont installées.

Dans ces écoles, on ne prépare pas seulement aux examens permettant d'obtenir les diplômes ou brevets des différents échelons de la hiérarchie de la Marine Marchande ; on forme également les futurs cadres des entreprises du transport maritime, les futurs pilotes portuaires ou de haute mer, les équipes de sécurité de raffineries ou de grands complexes chimiques, etc.

Le corps enseignant est en majorité constitué d'anciens navigants qui apportent un indéniable professionnalisme d'hommes du métier.

On n'hésite pas à faire appel à des professeurs extérieurs, souvent de haut niveau, pour certaines matières scientifiques et à des navigants actifs pour apporter un peu d'air du large et surtout des informations sur les nouvelles techniques et les nouveaux aspects du métier de marin.

L'enseignement apparaît extrêmement vivant et mobile, tout en respectant les programmes officiels qui sont des cadres et non des carcans et en tenant compte des souhaits armatoriaux.

La baisse des effectifs des étudiants futurs officiers étant aussi sévère qu'en France, de nombreux enseignements para-maritimes se sont développés, ce qui permet à ces trois principales écoles de vivre fort correctement. De plus, elles ne sont pas réellement une charge pour le contribuable anglais car elles fonctionnent pratiquement comme des entreprises privées. En effet, l'Etat ne prend à sa charge que les deux-tiers des frais de scolarité et ce, uniquement pour les cours de formation aux certificats et brevets de la Marine Marchande.

Il est permis de se demander si on ne tient pas là l'une des raisons primordiales de l'étonnante adaptabilité de ces « universités de la mer » aux données sans cesse changeantes dans l'enseignement des métiers du maritime, du para-maritime et de la sécurité industrielle.

L'existence de ces écoles est liée à la qualité et à l'adéquation aux besoins réels des enseignements qu'elles proposent. On y trouve comme étudiants ou stagiaires, outre des ressortissants du Commonwealth, ceux de pays du Marché commun y compris des Français.

Ce sont les armateurs et les professionnels du para-maritime qui financent en grande partie ces écoles, au travers de leurs budgets formation, en fonction de la valeur des enseignements dispensés et de celle des officiers ou cadres qui en sortent. Dans certains cas, les étudiants paient une partie de leur enseignement par le biais de « prêts pour études » qu'ils remboursent lorsqu'ils sont installés dans la vie professionnelle.

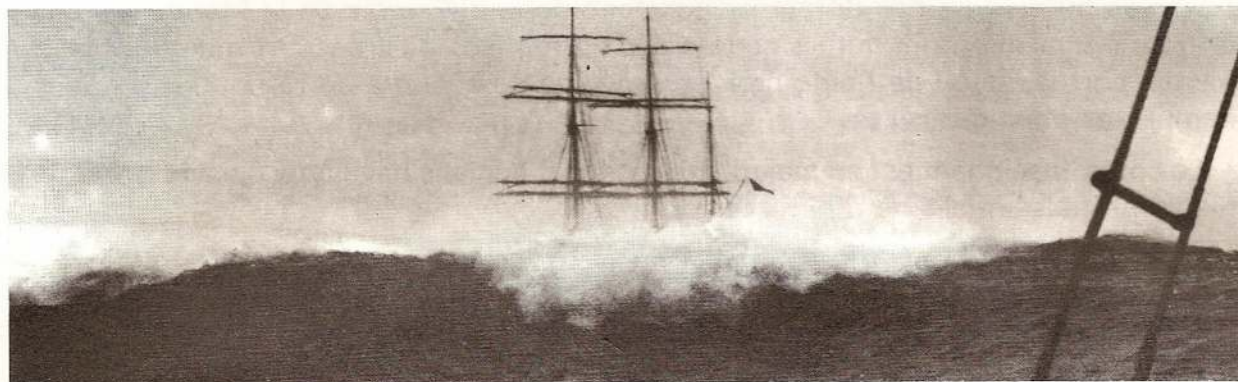
Il est certain que, même en cette année du bicentenaire, tout cela est trop « révolutionnaire » pour pouvoir envisager de le mettre rapidement en pratique en France.

Il faut néanmoins y réfléchir sans délais : des infrastructures valables existent en France, des enseignants de qualité également ; mais le temps presse et les demi ou fausses mesures doivent être évitées. Les pesanteurs structurelles de l'enseignement maritime sont trop importantes chez nous pour qu'une réelle réforme puisse être envisagée sans une volonté politique marquée et soutenue intervenant au niveau du ministère des Transports via le secrétariat d'Etat à la Mer.

Faute de cela, l'enseignement maritime français finira par s'asphyxier et les futurs officiers iront se former ailleurs et de préférence en Grande-Bretagne — ce qui leur assurerait de surcroît un excellent bilinguisme.

Au seuil de l'Europe de 1993, prenons garde qu'un tel « Trafalgar » ne se produise pour notre enseignement maritime lequel, à un coût au demeurant fort élevé pour la collectivité, vivoterait en préparant à la reconversion à terre des officiers qui ne navigueront jamais.

Jean-Daniel TROYAT,
Secrétaire général adjoint
Association Française des
Capitaines de Navires.



SOMNIFERES - TRANQUILLISANTS ET MARINE MARCHANDE

Au moment où je m'apprêtais à conclure mes fiches sur le sommeil et la vigilance par le problème posé au personnel de quart par la prise de drogues facilitant le repos, voici qu'une vaste campagne médiatique se développe sur ce sujet.

On ne peut que s'en réjouir.

Si l'on comptabilise soigneusement certaines causes d'accidents, sur la route, au travail ou à la maison, on avait oublié la prise de tranquillisants et somnifères... On évalue maintenant à 700 le nombre de morts sur les routes françaises dû à cette cause. Naturellement la prise d'alcool en parallèle, qui n'est pas rare, n'arrange pas les choses.

Les capitaines de navires sont directement concernés puisqu'il est reconnu que la prise de certaines drogues peut entraîner des trous de mémoire et être sédative et myorelaxante.

Ceci est d'autant plus important que les diminutions d'effectifs amènent officiers et marins à exercer souvent seuls des opérations importantes pour la sécurité du navire.

Par expérience personnelle j'ai pu constater que certains médecins que nous consultons, soit directement, soit par l'intermédiaire des agences ou des armements, ne sont pas toujours bien informés de notre système de travail. Si certaines ordonnances « chargeant » lourdement le patient se conçoivent à la rigueur lorsqu'on veut éviter un débarquement lointain inopportun pour le patient alors que l'on a sous la main de possibles remplaçants, que dire lorsque cette situation survient dans un port européen ?

Comme d'aucuns opposent le secret médical le capitaine n'est pas forcément averti. Sur un voyage au long-cours où en général tout finit par s'apprendre le capitaine est à cet égard mieux armé que sur les navires à voyages courts et embarquements cadencés où chacun est forcément plus indépendant.

Par ailleurs, vu les antécédents de rythmes d'horaires irréguliers avec des charges de travail s'alourdissant avec l'ancienneté, il est médicalement normal que des troubles du sommeil apparaissent à partir de la quarantaine.

Naturellement ce problème n'avait pas échappé aux chercheurs de... l'aéronautique.

En particulier le groupe consultatif pour la recherche et les réalisations aérospatiales a publié une intéressante brochure en août 1987 : « SOMMEIL ET VIGILANCE », Manuel à l'usage des médecins de l'aéronautique par le Group-Captain A.-N. NICHOLSON et Barbara M. STONE (Institut de la Médecine Aéronautique de la R.A.F.).

Outre certaines informations du plus haut intérêt (qui feront l'objet d'une autre communication), ces auteurs font une étude pratique des diverses drogues sur le marché (dont certaines ne sont pas encore en vente en France).

Le médicament idéal vers lequel on tend étant celui qui permet un endormissement rapide provoquant ainsi le

sommeil réparateur et qui est éliminé très rapidement, permettant ainsi à l'individu réveillé d'avoir sa performance habituelle, sans entraîner pour autant de dépendance vis-à-vis de cette drogue.

Certaines substances existent aussi, c'est vrai, permettant de maintenir la vigilance pendant de longues périodes de travail ou pendant des périodes de travail de nuit. Mais ceci est un autre problème d'autant plus que la connaissance de ces médicaments n'est pas encore suffisante pour conseiller leur utilisation.

Donc, puisqu'un homme bien informé en vaut deux, voici un tableau donnant les propriétés de certains hypnotiques disponibles actuellement. Non pour les prescrire bien évidemment, mais pour mieux comprendre la complexité de la question et les réactions éventuelles des personnes qui les absorbent.

Naturellement les noms cités sont ceux de la molécule efficace et non ceux des marques commerciales. Une lecture des composants sur l'emballage des spécialités, françaises ou étrangères, permettra de s'y retrouver.

La figure 1 permet de comprendre les colonnes 4 et 5 des tableaux.

P. MASSEIN.

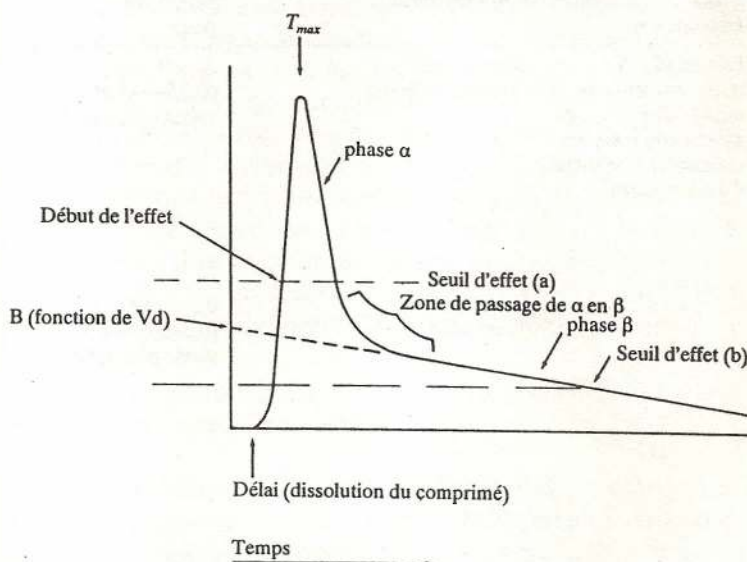


Fig. 1 Profil de la concentration plasmatique (représentation semi-logarithmique) pour une substance dont l'élimination après absorption par voie orale présente une allure bi-exponentielle. L'effet persiste tant que la concentration reste au-dessus d'un certain niveau. Le seuil peut être lié aux phases de distribution ou d'élimination. S'il se situe au-dessus de la concentration à laquelle se produit l'inflexion de la distribution et des demi-vies, il sera apparenté à la phase de distribution, et tout effet sera de courte durée.

TABLEAU III Propriétés de certains hypnotiques actuellement disponibles

Caractéristiques pharmacocinétiques importantes	Substance (groupe chimique)	Dose conseillée (mg)	t_{max} (heures)	$t_{1/2\beta}$ (heures)	Commentaires/indications
Absorption lente	Mesylate de loprazolam (imidazobenzodiazépine)	1,0–2,0* (1,0 maxi chez les sujets plus âgés)	5,0 ±3,6	8,0 ±3,4	Absorption lente et variable avec des effets persistants le jour suivant. L'indication clinique précise est incertaine. *Des doses dépassant 1,0 mg engendrent des effets résiduels.
	Oxazépam (benzodiazépine)	15–20 (10–20 chez les sujets plus âgés)	2,2 ±1,0	7,8 ±1,7	Sans effets résiduels, mais à absorption plutôt lente. Utilisé essentiellement comme un anxiolytique, mais facilite également le sommeil.
Élimination lente de la substance mère ou du métabolite	Chlorhydrate de flurazépam (benzodiazépine)	15–30* (15 mg chez les sujets plus âgés)	1,4 ±0,7	1,0 ±0,1	Effet hypnotique lié à l'activité des deux métabolites. Effet résiduel vraisemblable, et accumulation inévitable lors d'une prise quotidienne. Utile dans le cas de réveil nocturne fréquent avec sédation acceptable pendant le jour. 7,5 mg peuvent être utiles pour les sujets plus âgés. *Des doses dépassant 15 mg risquent de ne pas être appropriées.
	Métabolites actifs: l-hydroxyéthyl-flurazépam desalkylflurazépam				
	Chlorazépate dipotassique (benzodiazépine)	15,00–22,5 (7,5–15,0 chez les sujets plus âgés)			
	Métabolite actif: desméthylidiazépam		0,9 ±0,3	63,7 ±9,5	

TABLEAU III (Suite)

Caractéristiques pharmacocinétiques importantes	Substance (groupe chimique)	Dose conseillée (mg)	t_{max} (heures)	$t_{1/2\beta}$ (heures)	Commentaires/indications
L'élimination relativement lente mais la distribution assez nette peuvent conduire à une durée d'action courte.	Diazépam (benzodiazépine)	5–10 (0,25–0,5 chez les sujets plus âgés)	1,1 ±0,3	32,0 ±11,0	Du fait de la phase de distribution assez marquée, il est sans effet résiduel lorsqu'il est administré de façon occasionnelle. L'élimination lente de la substance mère et du métabolite actif (le desméthylidiazépam) conduisant à une accumulation et à un effet anxiolytique pendant le jour en cas d'ingestion répétée.
	Flunitrazépam (benzodiazépine)	0,5–1,0* (0,5 chez les sujets plus âgés)	1,0 ±0,5	15,5 ±4,8	Rapidement absorbé, avec phase de distribution marquée mais élimination relativement lente. À administrer en faible dose (0,5 mg) lorsqu'il s'agit de trouver le sommeil. Des doses de plus de 1,0 mg sont utilisées dans certains pays, mais même 1,0 mg risque de conduire à certains effets résiduels et à une accumulation lors d'une ingestion quotidienne. *Des doses de plus de 1,0 mg risquent de conduire à un retour des insomnies à l'arrêt du traitement.
	Nitrazépam (benzodiazépine)	5–10* (2,5–5,0 chez les sujets plus âgés)	1,4 ±1,0	30,0 ±5,0	Effets résiduels vraisemblables et accumulation inévitable en cas d'ingestion quotidienne. Utile dans le cas de réveils nocturnes fréquents lorsqu'une certaine sédation pendant le jour peut être acceptable. *Des doses de plus de 5 mg ne sont généralement pas appropriées.

TABLEAU III (Suite)

Caractéristiques pharmacocinétiques importantes	Substance (groupe chimique)	Dose conseillée (mg)	t_{max} (heures)	$t_{1/2}$ (heures)	Commentaires/indications
Élimination relativement rapide et phase de distribution assez marquée dans les présentations appropriées.	Lormétazépam gélules comprimés (benzodiazépine)	1,0—2,0* (1,0 chez les sujets plus âgés)	1,0 ±0,2 1,4 ±0,4	10,3 ±1,4 8,9 ±1,0	Présentation sous forme de gélules lorsqu'il s'agit de trouver le sommeil. Autre présentation possible en comprimés caractérisée par une absorption relativement lente. *Des doses de plus de 1,0 mg risquent de conduire à une reprise des insomnies à la fin du traitement et de n'être donc pas appropriées.
	Témazépam gelule	10—60* (10—20 chez les sujets plus âgés)	0,8 ±0,3	8,4 ±0,6	La solution de la gelule (formule Normison-Wyeth) dans la dose de 10 à 20 mg ne laisse aucun effet résiduel et ne se caractérise pas par une accumulation importante même dans le cas d'une ingestion quotidienne.
	capsule (benzodiazépine)	15—30*	2,2 0,8 ±4,0	12,8 9,4 ±23,3	Utile en cas de problème pour trouver le sommeil. La solution de la capsule existe également, mais la vitesse d'absorption est plus lente. *Des doses de plus de 20 mg ne sont pas conseillées.
Élimination rapide	Brotizolam (triazolothio-nodiazépine)	0,125—0,25 (0,125 chez les sujets plus âgés)	1,1 ±1,0	5,1 ±1,2	Substance permettant un sommeil plus régulier. Sans effets résiduels et sans accumulation même en cas d'ingestion chaque soir. On le trouve dans certains pays européens (Lendormin-Boeringer).
	Zopiclone (cyclopyrrolone)	3,75—7,5 (3,75 chez les sujets plus âgés)	1,4 ±0,6	5,3 ±0,8	Substance permettant un sommeil plus régulier, bien que la quantité de 7,5 mg risque d'engendrer de légers effets résiduels chez certains individus. Un ingestion continue chaque soir n'engendre pas d'accumulation. En cours de développement.

TABLEAU III (Suite)

Caractéristiques pharmacocinétiques importantes	Substance (groupe chimique)	Dose conseillée (mg)	t_{max} (heures)	$t_{1/2}$ (heures)	Commentaires/indications
Élimination ultra-rapide	Midazolam (imidazobenzodiazépine)	7,5—15,0	0,3 ±0,11	1,9 ±0,4	*La dose n'est pas encore définitive, mais 7,5 mg correspondent à une dose vraisemblablement adéquate lorsqu'il s'agit de problèmes de début de sommeil. Des doses de plus de 15 mg risquent de conduire à une reprise des insomnies après le traitement. En cours de développement.
	Triazolam (triazoloben-zodiazépine)	0,25* (0,125 chez les sujets plus âgés)	1,2 ±0,5	2,6 ±0,7	Dans certains pays, la dose prescrite va 0,25 à 0,5 mg, mais la dose plus élevée conduit à des effets résiduels et à une reprise des insomnies à la fin du traitement. Utile en cas de problème pour trouver le sommeil. *0,125 mg peut être une dose appropriée pour des adultes autres que des personnes âgées.
	Zolpidem (imidazopyridine)	10	0,5—20	1,7 ±0,1	De 10 à 30 mg sans effets résiduels. En cours de développement.

AFCAN - PLAISANCE

Résultat du questionnaire proposé aux plaisanciers

SALON NAUTIQUE DE DECEMBRE 1988

L'échantillon de personnes interrogées se répartit :

En tranches d'âge

- 8 % ont entre 10 et 18 ans inclus.
- **22 % ont entre 20 et 29 ans inclus.**
- 19 % ont entre 30 et 39 ans inclus.
- **22 % ont entre 40 et 49 ans inclus.**
- 16 % ont entre 50 et 59 ans inclus.
- 13 % ont au-delà de 60 ans.

En tranches d'expériences déclarée

- 8 % ont moins de 5 ans.
- 11 % ont entre 5 et 10 ans.
- 17 % ont entre 10 et 15 ans.
- 11 % ont entre 15 et 20 ans.
- 14 % ont entre 20 et 25 ans.
- 11 % ont entre 25 et 30 ans.
- **27 % ont au-dessus de 30 ans.**

Il est intéressant de noter que 14 % connaissaient déjà l'AFCAN !

- 64 % font de la navigation côtière.
- **50 % font de la navigation hauturière.**
- 31 % font de la régates en amateur.
- 3 % font de la régates en professionnel.
- **6 % sont des navigateurs professionnels de la plaisance** (Convoyeurs ou Charters).

Les lignes inscrites en traits gras sont les caractéristiques les plus remarquables de ce sondage, et le lecteur pourra s'y référer au cours de sa lecture.

Le questionnaire, selon les vœux de la commission AFCAN PLAISANCE, a évolué cette année, dans le sens d'une **sensibilisation du public vis-à-vis des problèmes de la Marine Marchande.**

RESULTATS ET COMMENTAIRES

QUESTION N° 1

La notion de **DANGER POTENTIEL** du style « *écraseur de crabes ou écraseur de voiliers* », nous fournissant une image de marque négative joyeusement entretenue par quelques célébrités, tend à s'amenuiser avec seulement 14 % des réponses dans ce sens.

La notion de **CAPITAINE FRANÇAIS** paraît *plutôt sécurisante* dans l'esprit de 61 % des plaisanciers interrogés. Ceci pourrait s'expliquer par les difficultés que ressentent la plupart des personnes, à communiquer en anglais avec un navire étranger.

La notion de **POLLUEUR**, dont nous affublent régulièrement quelques ignorants célèbres, tend aussi à disparaître. Le pourcentage n'est que de 5 %. *Notre image de marque sur ce point est en constante amélioration* et nous osons espérer que ceci est un des résultats du travail de l'AFCAN...

La notion de **CAPITAINE RESPONSABLE** est fort bien ancrée dans les esprits. On peut interpréter cette notion par : Une responsabilité qui échoit à un capitaine français par la *confiance que lui allouent ses concitoyens*, pour transporter les gens et les produits, parfois ceux qui sont nécessaires aux échanges, ou à la stratégie... Ou par *Une responsabilité qui serait incontournable* dans le cas d'une pollution, et que les concitoyens considéreraient comme une faute grave vis-à-vis de leur environnement. Pour résumer, on fait confiance à priori, *mais attention si cette confiance est flouée !*

QUESTION N° 2

100 % des personnes interrogées pensent que **LEUR SECURITE en mer** peut être *améliorée si des navires français croisent dans les parages.*

QUESTION N° 3

Si un Capitaine français représente une sécurité en cas de naufrage, le concept des **navires qui ne s'arrêtent pas** est bien passé dans 71 % des esprits des personnes interrogées.

Les médias ont suffisamment montré cette lamentable réalité des boat people. Certains, en France, en ont même tiré quelques avantages... en éclipsant (volontairement ?) les milliers de gens sauvés par des navires battant pavillon français ou contrôlés par des Officiers français. La notion de « navire marchand qui ne s'arrête pas » a aussi fait son chemin, ce qui reviendrait à dire que pour sauver des boat people, il faut une « campagne »... qui n'est pas attendue par ces pauvres gens pour fuir leur pays, où ils ne peuvent plus vivre. Alors, les marins français ont été encore trop modestes, trop discrets, comme d'habitude ? pour qu'un ministre se permette de faire cet amalgame entre navires français et autres... mais c'est à leurs dépens dans une période orchestrée par les médias !

QUESTION N° 4

Elle commence le « sondage » sur ce que les FRANÇAIS qui fréquentent la MER LOISIR, PENSENT DE LA SITUATION ACTUELLE DE LEUR MARINE MARCHANDE, et sur leurs préoccupations concernant ce problème.

On est surpris par les réponses qui montrent que la plupart des personnes interrogées sont bien au fait des réalités.

Les mots **LOGIQUE** et **ALARMANT** sont toujours cités ensemble. Ceci est la constatation d'un fait inéluctable qui pourrait se traduire par : *Dans les conditions d'exploitation actuelle de la Flotte Marchande Française, il n'y a aucune chance de survie ; et il ne peut en résulter qu'une dégradation alarmante de cette flotte.*

Personne n'a souligné que cette dégradation était ressentie comme quelque chose de **NORMAL** et de **NON INQUIETANT**. Autrement dit, toutes les personnes interrogées sauf une (un jeune homme de 17 ans !) connaissent, ou sont préoccupées par les problèmes graves dans lesquels se débat la Marine Marchande d'aujourd'hui. Ceci peut paraître **encourageant**, à priori, car le public est **SENSIBILISE** et souhaite qu'une **réaction positive** se produise en faveur de cette industrie. 39 % trouvent la situation **préoccupante**, mais 58 % trouvent la situation **alarmante** et souhaitent qu'un remède soit apporté immédiatement !

On est encore plus surpris quand on sait que : 45 % des personnes interrogées ont une **opinion sur une SOLUTION** telles que :

- EXONERATION DES TAXES ET SUPPRESSION DES SUPER TRACAS ADMINISTRATIFS...
- SUBVENTION COMME DANS D'AUTRES SECTEURS, PLUS D'AMENAGEMENTS...
- QUE LES SYNDICATS FASSENT UNE POLITIQUE DU TRAVAIL ET NON UNE POLITIQUE AU TRAVAIL...
- DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME.
- ALARME GENERALE DU PAYS DEJA ENVISAGEE.
- FLOTTE D'ETAT (COMME EN RUSSIE, POLOGNE, ETC.) AVEC DES PARTICIPATIONS BANCAIRES PRIVEES...
- A PROBLEMES ECONOMIQUES DE DIMENSIONS MONDIALES = RENTABILITE
- FRANCISATION TROP CHERE
- EVITER LA NOTION DE PROFIT MAXI DES ARMATEURS.
- DIMINUTION DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE.
- REVOIR LE PROBLEME DES FRAIS AFFERANT A LA FRANCISATION.
- METTRE DE BONS COMMERCIAUX DANS LES COMPAGNIES DE NAVIGATION.
- SUPPRIMER LES DIFFERENTES TAXES IMPOSEES PAR L'ETAT FRANÇAIS...
- ABAISSER LES COUTS DES ARMATEURS FRANÇAIS.
- PAS DE SOLUTION TANT QUE LA NOTION DE RENTABILITE IMMEDIATE EST PRIORITAIRE...
- * IL PARAIT DIFFICILE DE CHANGER LE SYSTEME FRANÇAIS DANS SON ENSEMBLE.

— REDUIRE LES CONTRAINTES.

* **LES EQUIPAGES ETRANGERS SONT SOUS-PAYES, DONC RIEN A FAIRE HELAS !**

Les deux réponses marquées de * ne font pas partie des 48 % ayant émis une idée constructive, mais sont les 2 % de fatalistes qui ont aussi répondu.

Au total 50 % des personnes interrogées se sont exprimées ! Le légendaire désintérêt des Français vis-à-vis de leur Marine Marchande tendrait-il à s'estomper ?

Les solutions proposées ou les maux mis en exergue sont intéressants, car ils reflètent une bonne connaissance du problème dans son ensemble. On est tenté de penser qu'une action du genre « défilé dans la rue » serait comprise du public malgré notre petit nombre...

Ceci prouve que l'échantillon des Français interrogés n'est *absolument pas dupe*, et ceci pourrait bien servir de base de réflexion à nos dirigeants de Compagnies de navigation ou à nos **politiques**, car certaines solutions proposées sont les seules solutions possibles et logiques (que devrait proposer l'AFCAN elle-même avant que tout ne s'écroule).

QUESTION N° 7

84 % des gens ressentent le besoin d'entrer en contact plus souvent avec les navires marchands rencontrés.

8 % ne veulent pas.

8 % ne savent pas.

QUESTION N° 8

58 % des gens pensent que l'AFCAN peut les aider et que cette aide peut se matérialiser par les réponses à la **QUESTION N° 5**.

- STAGES SUR CARGOS MARCHANDS.
- COURS.
- COMME VOUS FAITES AVEC CE LIVRE...
- OUVRAGES PRATIQUES A UTILISER.
- D'AUTRES FICHIERS POUR SAVOIR LE NECESSAIRE.
- FORMATION CONTINUE.
- INITIATION PAR DES PROFESSIONNELS TELS QUE LES CAPITAINES DE NAVIRES.
- DIALOGUES AVEC DES OFFICIERS, SEMINAIRES.
- BEAUCOUP NAVIGUER.
- STAGES PRATIQUES SURTOUT.
- ROUTAGES, RADIO, ETC., TERMINOLOGIE.
- POSSIBILITES DE CONFRONTATION AVEC DES CAPITAINES DE LA MARINE MARCHANDE.
- 16 MOIS DE SERVICE NATIONAL !
- PLUS D'INFORMATIONS.
- DES COURS DE CULTURE MARITIME, NAVIGATION, VIE EN MER, REGLEMENTS, METEO.
- COURS DE NAVIGATION HAUTURIERE.
- STAGES.
- COURS DE NAVIGATION.
- STAGES + PRATIQUE PERSONNELLE.

Plus de 50 % ont exprimé clairement leur **DESIR D'APPRENDRE**. Il n'existerait pas de plaisancier conscient qui n'aurait jamais ressenti l'angoisse de « NE PAS SAVOIR » lors d'une manœuvre ou d'une

prise de décision difficile ? Et peut-être que les cours ou les ouvrages dispensés aujourd'hui ne répondent pas nécessairement tout à fait à la disparition de cette angoisse.

Il semblerait que les **ECOLES DE NAVIGATION DE PLAISANCE**, tenues par des « pros » qui auront su **RASSURER** les plaisanciers, puissent augurer d'un bel avenir.

QUESTION N° 9

83 % des personnes interrogées savent que les loisirs de Capitaines de navires passent parfois aussi, par la plaisance et que, donc, leurs préoccupations ne sont pas diamétralement opposées de celles des plaisanciers.

QUESTION N° 6

C'est une invitation à feuilleter notre ouvrage « NAVIGUEZ PLUS ». Elle a été volontairement noyée dans le milieu du questionnaire.

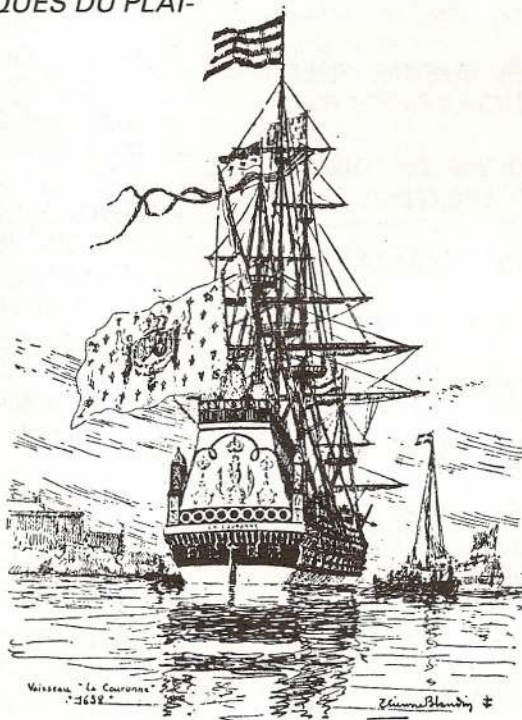
97 % des personnes qui ont feuilleté « NAVIGUEZ PLUS » pensent que cet ouvrage répond aux questions qu'ils se posaient. 55 % ont émis des commentaires dont la teneur est laissée à l'appréciation et à la critique du lecteur...

- J'AI TOUJOURS EU D'EXCELLENTS CONTACTS AVEC TOUS LES CARGOS DE RENCONTRE, ET PLUS PARTICULIEREMENT AVEC QUELQUES FRANÇAIS AUX ESCALES (LAVAL, Skipper convoyeur).
- C'EST BIEN D'ESSAYER D'AMELIORER LA SECURITE DES PLAISANCIERS.
- LES FORMATIONS REGIONALES VOILE PEUVENT RECEVOIR DANS LEURS STRUCTURES DES REPRESENTANTS DE L'AFCAN.
- EXCELLENTE INITIATIVE.
- INSTAURATION D'UN PERMIS MINIMUM COMME POUR NOS VOISINS VOILIERS.
- LA COMPREHENSION ENTRE PLAISANCIERS ET NAVIRES MARCHANDS DEPEND BEAUCOUP DES CONNAISSANCES TECHNIQUES DU PLA-

SANCIER. S'EXPRIMER PAR LES PAVILLONS EST REVOLU, IL DEVRAIT ETRE OBLIGATOIRE DE POSSEDER UNE V.H.F. QUELLE QUE SOIT LA TAILLE DU BATEAU.

- UNE METHODE SIMPLE, PRECISE, CONCISE, UN FASCICULE FACILEMENT UTILISABLE EN MER ETAIT NECESSAIRE. CET OUVRAGE EST UN « PLUS ».
- IL EST REGRETTABLE QUE LES CAPITAINES DE PORT NE S'INTERESSENT AUX PLAISANCIERS QUE POUR DES RAISONS DE CONTROLE DE SECURITE OU DE SANCTIONS.
- POURQUOI NE PAS RENDRE LA V.H.F. OBLIGATOIRE DES LA 4^e CATEGORIE ?
- CONTINUEZ LE COMBAT ET BON VENT A TOUS !
- CONTINUEZ ! IL FAUT SENSIBILISER.
- TOUTE COOPERATION ENTRE GENS DE MER EST UTILE A TOUS.
- VOTRE OUVRAGE ME PARAIT EXCELLENT. LES POUVOIRS PUBLICS DEVRAIENT AIDER A LA DIFFUSION DES CONNAISSANCES QUI Y SONT RESUMEEES. UNE MEILLEURE ENTENTE S'IMPOSE ENTRE PROFESSIONNELS ET AMATEURS (Jean GAUDIN, Bordeaux).
- FORMAT PRATIQUE, PRESENTATION AGREABLE, FACILE A REACTUALISER = EXCELLENTE FORMULE.
- IL FAUT COHABITER.
- JE SUIS HEUREUX DE SAVOIR QUE LES « GROS » PENSENT AUX « PETITS ».
- EXCELLENT OUVRAGE QUE TOUT PLAISANCIER RESPONSABLE DOIT POSSEDER DANS SA BIBLIOTHEQUE DE BORD.
- EN DEPIT DE LA REGLEMENTATION QUI ACCORDE CERTAINS DROITS AU PLAISANCIER EN MER LIBRE, IL EST BON D'AVOIR SOULIGNE COMBIEN IL EST DIFFICILE A UN GROS NAVIRE DE MODIFIER SA ROUTE POUR UN PLAISANCIER (Jean-Paul BINOT, Paris).

Commandant YVONNOU.



LA VIE DE L'ASSOCIATION

Si le mois de mars a été calme, celui d'avril par contre a marqué une reprise certaine des activités de l'AFCAN.

- VANDAMME participe avec la délégation française aux travaux du Comité de la Sécurité Maritime à l'OMI du 3 au 12 avril.
- FOSSAERT pour IAPH/EHM et HOCHET pour IFSMA et AFCAN, dans le cadre des travaux de IALA (International Association for Light-house Administration) ont assisté à Ijmuiden à une présentation grandeur nature du fonctionnement de transpondeurs pour l'identification des navires, le 13 mars.
- L'AFCAN était présente aux Océanides de Brest du 7 au 10 avril, permettant ainsi à toute une population maritime intéressée de discuter de divers sujets avec les Capitaines de navires.
- CHARLOT et STEPHANY ont assisté à la réunion annuelle du CLIAMA (Comité de Liaison et d'Information des Associations de la Marine), 2, rue Royale, sous la présidence de l'Amiral BONBON, Inspecteur des Réserves. A notre question de savoir si la Marine exigerait des Capitaines français sur les navires français, la réponse a été très prudente, laissant au gouvernement la responsabilité de cette décision.
- CHARLOT et STEPHANY à l'invitation de la Fédération des Pilotes Maritimes se sont rendus au cocktail offert au « Pavillon Dauphine ».
- CHENNEVIÈRE a rencontré M. RUFFENACH au Havre, Président des élus du littoral, il doit nous mettre en relation avec les députés européens français afin de ne pas travailler seulement à Bruxelles par l'intermédiaire de nos collègues Belges et Hollandais.
- CHARLOT soutenu par CHENNEVIÈRE répond aux questions posées par Radio France Normandie, lors d'un colloque avec la S.N.S.M., l'Administrateur des Affaires Maritimes FERTIL et le skipper VATINE de « Jet Service ».
- CHARLOT pour l'AFCAN et CHENNEVIÈRE pour l'IFSMA assistent à un colloque sur la sécurité en mer, organisé par la S.N.S.M. au Havre.
- TROCHERIS poursuit sa mission demandée par le CEDRE, pour faire une évaluation qualitative et quantitative des marchandises dangereuses transitant chaque jour en Manche.
- LOUVET commandant du « Penhors » fait flotter avec bonheur le pavillon français sur les côtes du Liban pour le ravitaillement en fuel de la centrale électrique de Beyrouth.
- GADA après HERBELIN est en congé après une mission en mer de Chine pour la récupération des boat people.

- LE PIVERT participe les 18 avril et 23 mai aux travaux de la Commission Centrale de Sécurité (C.C.S.).
- LE FUR épouse le 13 mai au Havre, Mlle Thi Huong Huynh ; tous les Capitaines de l'Association leur présentent leurs meilleurs vœux de bonheur.
- PELLICOT appareille le 9 mai avec le « Danielle Casanova » dernier-né de la S.N.C.M. : 2600 passagers, 800 voitures, 26 nœuds, un très bel outil. Nous lui adressons nos félicitations pour ce difficile mais magnifique commandement ; n'oublions pas que ce navire est prévu pour naviguer aussi en l'an 2000, la marine du futur c'est donc maintenant.
- Le 12 mai, nous recevons au Secrétariat une journaliste qui pour une étude inspirée par la Cour des Comptes étudie le cheminement qui a conduit à envisager puis à abandonner l'aide majeure à la navigation au large d'Ouessant.
- Le 17 mai, notre Président prenait un an de plus.
- Enfin, trois événements d'importance :
 - Le 31 mars, Conseil d'Administration de l'AFCAN au Havre.
 - Les 18 et 19 mai, Assemblée générale de l'AFCAN à Nantes. A cette occasion nous avons très aimablement été reçus par le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, où nous avons été informés des développements commerciaux de cet actif ensemble et entendu un exposé très intéressant sur la partie nautique des accès en Loire, en particulier les solutions originales créées et mises en place par ce port.

A l'issue de ces exposés nous étions conviés à un pot fort sympathique que nous avons dû accélérer un peu, car nous recevions ensuite M. Courtel, Président du port, M. Sandrin, directeur commercial, et Madame, à Sucé-sur-Erdre où dans un cadre fort agréable, nous avons apprécié le beurre nantais !...

- Les 25 et 26 mai, Assemblée générale de l'IFSMA à Stockholm. CHENNEVIÈRE y participait en temps que premier Vice-Président, et CHARLOT y représentait l'AFCAN. (Signalons le coût de la vie très élevé en Suède ; pour ceux qui seraient intéressés par un voyage dans ce pays, de grosses réductions sont faites pendant les week-ends et en été du 19 juin au 18 août.).

Nous souhaitons d'agréables vacances à tous ceux qui pourront en profiter, une heureuse navigation aux autres, et n'oubliez pas que le secrétariat fonctionne tout l'été ainsi que notre banque où nous pouvons déposer vos chèques...



La mer,

**une passion,
des solutions**

CAP SUR LE CRÉDIT MARITIME

5, avenue Jean-Jaurès - B.P. 34
35041 SAINT-MALO CEDEX
Tél. 99 56 31 73



Amis Capitaines, bien que la traversée du Pot-au-Noir ne vous permette plus de vacquer à des occupations de loisirs, tel ce marin qui « tue le temps » à repeindre la figure de proue de son navire, pensez cependant à utiliser quelques temps libres à la rédaction de « papiers » que les responsables de votre revue seraient très heureux de recevoir...

Château Valvignes

BORDEAUX

APPELLATION BORDEAUX CONTRÔLÉE

M. et Mme RIVIERE, PROPRIETAIRES A SAINT-ANDRE-DU-BOIS (GIRONDE)

Mis en bouteille au Château - PRODUCE OF FRANCE

☎ **56.63.70.19.**

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE