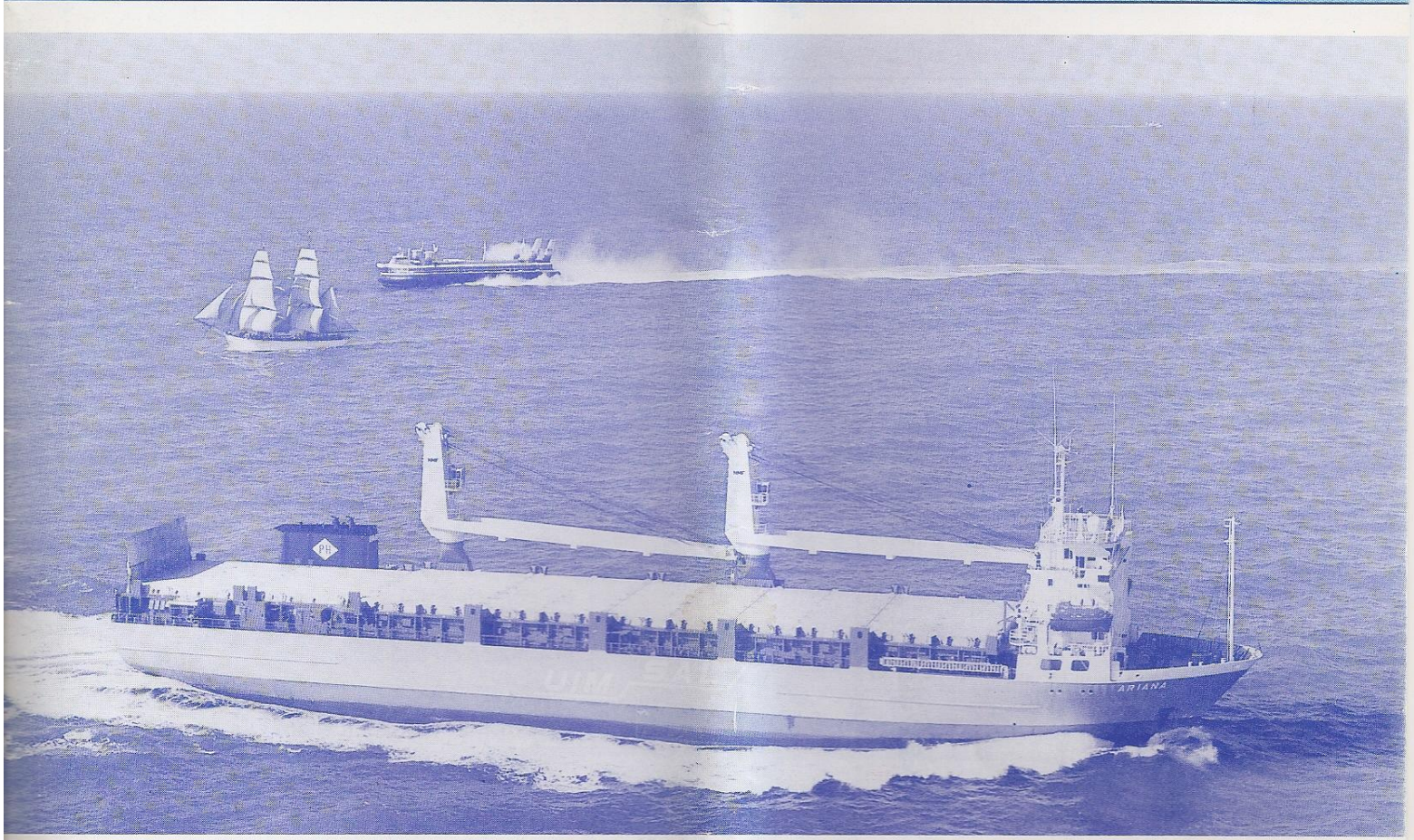


AFCAN INFORMATIONNS



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

I AFCAN F O

Direction publication : Cdt LE GALL
Rédaction en chef : Cdt TROYAT
Comité de rédaction : Groupe évolutif de Capitaines (GECAP)

SOMMAIRE

Editorial	P.3
Communiqué aux adhérents de la région	
Bretagne.....	P.4
Protection juridique	P.4
L'Europe et les pavillons "Bis"	P.5
Projet de création d'un pavillon communautaire	P.6
Cabotage maritime communautaire.....	P.11
Afcan et Euros	P.12
Warning about pirates.....	P.13
Navigation internationale	P.14
Pour une police des assurances.....	P.16
Chartering FYG.....	P.19
Relations Shom/Afcan.....	P.21
Commission plaisance.....	P.25
L'impact des mesures de sûreté sur les car-ferries	P.26
Libres propos	P.29
Transport des marchandises dangereuses	P.31
L'informatique à bord des navires	P.32
Petites annonces d'Afcan	P.34
Bibliographie	P.35
Petites nouvelles de l'an 2000.....	P.35

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

IL FAUT LE DIRE

Tous les rapports sur la marine marchande constatent que le transport maritime mondial a manifestement un bel avenir devant lui. C'est une évidence : les échanges mondiaux par voie maritime frôlent les quatre milliards de tonnes par an et dépassent les quinze mille milliards de tonnes/milles, au rythme de croissance annuelle de 3%.

Les auteurs de ces rapports sont unanimes ensuite pour dire qu'il est nécessaire à la France - et à l'Europe - d'avoir une marine marchande et ils entreprennent de le démontrer.

Sont-ils convaincants ? Apparemment non puisqu'aucune mesure d'envergure ne vient ralentir le déclin de nos flottes de commerce.

Ont-ils raison ? Voilà bien la question : la France a besoin de transports par mer mais a-t-elle besoin d'une marine marchande française ? Après tout, les navires étrangers ne manquent pas. Il suffit de les payer pour qu'ils nous approvisionnent en pétrole ou qu'ils exportent notre blé. Quant au rôle d'industrie exportatrice que joue la flotte employée au trafic tiers, on peut y renoncer si par ailleurs les rentrées de devises de notre commerce extérieur sont suffisantes...

Mais alors qui peut dire si oui ou non une marine marchande est nécessaire à la France ?

Pas les amateurs, qui de tous temps ont demandé des aides à l'Etat.

Pas les marins, qu'on taxerait de corporatisme, déjà qu'ils sont accusés de couler la flotte par des salaires et des congés exorbitants.

Les industriels, les agriculteurs, les commerçants, en un mot les chargeurs ? oui sans aucun doute car ils sont en position d'apprécier l'impact du transport maritime sur le développement de leurs affaires. Mais en bons marchands, ils sont plus sensibles aux tarifs qu'à l'intérêt général.

Le gouvernement ? sûrement pas, obéré qu'il est par la super puissance du ministère des Finances et par la dictature de Bruxelles.

Il n'y a que la POLITIQUE qui puisse dire si la France doit avoir sa place dans le transport maritime mondial. La Politique, c'est-à-dire l'Art d'administrer l'Etat, la philosophie qui définit les grandes orientations de la Cité, la Politique, perpétuelle remise en question.

Je ne dis pas à priori que la France doit avoir une marine marchande. Je dis que l'Histoire a montré que la fortune, la prospérité, la liberté ont toujours souri aux peuples maîtres de la mer. Je dis qu'à l'aube du XXIème siècle et face aux grands bouleversements planétaires d'aujourd'hui il ne faut pas oublier les leçons du passé. Il faut les méditer pour dire si les conditions politiques et économiques actuelles dans le monde diminuent l'importance de la mer ou si au contraire elles en renforcent le rôle.

Il faut qu'un grand débat politique s'instaure en France - et dans la CEE - pour dire si notre pays - et notre Communauté - ont encore besoin d'armateurs, de marins et de navires français et européens. Il faut dire si la maîtrise du transport maritime doit s'inscrire parmi les grands desseins de l'Europe comme la conquête de l'espace, les technologies de pointe, la recherche, l'aéronautique, les télécommunications, l'audiovisuel, etc.

Il faut le dire avant qu'il ne soit trop tard.

*Cdt Caron
Président adjoint*

COMMUNIQUE AUX ADHERENTS DE LA REGION BRETAGNE

Dans le cadre de la réorganisation des régions-Afcan, décidée par le dernier Conseil d'Administration, la Région BRETAGNE comprend le Finistère, les Côtes-du-Nord, l'Ille-et-Vilaine. La Région est placée sous la responsabilité du Cdt Jacques LOISEAU, assisté des Cdts Roger BARIOU à Brest, René BURELLIER à Paimpol, François MARY à Saint-Malo. A noter que le Morbihan (Cdt NAU) est rattaché par Nantes (Cdt PINCZON DU SEL) à la Région ATLANTIQUE (Cdt HUYARD).

Les **réunions mensuelles** sont modifiées comme suit :

BREST : 1er jeudi du mois, 15 h 30, foyer des Gens de Mer.

PAIMPOL : 1er jeudi du mois, 15 h, sur le caboteur Mad Atao amarré dans les bassins.

SAINT-MALO : 1er mercredi du mois, 15 h, au siège de la SNBSM (Société Nautique de la Baie de Saint-Malo), quai du Bajoyer.

Des réunions "BRETAGNE" seront organisées périodiquement sur un thème précis ou à l'occasion d'une visite.

D'autre part, "PAIMPOL" assure une **permanence** à son local du centre Dunant, le troisième jeudi du mois à 11 h. Cette permanence donne l'occasion aux capitaines en activité de reprendre contact avec l'association dès leur arrivée en congés.

Le courrier peut être adressé comme suit :

• **à BREST :**

AFCAN c/o Cdt GOURMELON 28, rue de Denver
29200 BREST

Téléphone bureau : 98.44.07.03.

Cdt LOISEAU : 98.45.87.66.

Cdt BARIOU : 98.49.64.01.

• **à PAIMPOL :**

AFCAN Centre Henry Dunant 22500 PAIMPOL

Téléphones :

Cdt BURELLIER : 96.20.89.15.

Cdt BUSIAU : 96.55.87.45.

Cdt CARON : 96.20.85.10.

AFCAN-INFORMATIONS :

Centre Henry Dunant 22500 PAIMPOL

Téléphone :

Cdt LE GALL : 96.20.62.31.

• **à SAINT-MALO :**

AFCAN c/o Cdt MARY
5, rue des Orioux
35400 SAINT-MALO

Téléphones :

Cdt MARY : 99.81.81.21.

Cdt TROYAT : 99.56.90.38.

PROTECTION JURIDIQUE

Nous rappelons ci-dessous la procédure à suivre en cas de sinistre pouvant donner lieu à intervention de nos assureurs.

ASSUREURS : D.A.S. LE MANS

CABINET : AUDRAIN - HERVIOU - TREVOU

24, rue du 18 juin

22500 PAIMPOL

Téléphone : 96.20.81.69.

Téléphone : 96.20.55.42.

Responsable AFCAN : Cdt Ph. BUSIAU

L'Arcouest

22620 PLOUBAZLANEC

Téléphone : 96.55.87.45.

Procédure : Dès survenance d'un sinistre, ou dès connaissance d'une inculpation, **télégraphier (ou télécopier)** au cabinet d'assurances, en utilisant au besoin le code suivant pour plus de discrétion :

UN Pollution

DEUX Abordage-échouement

TROIS Infraction aux règles de circulation

QUATRE Infraction aux règles portuaires

CINQ Conflit avec l'armateur

Exemple de télégramme :

Adresse :

AUDRAIN HERVIOU BP3A
22500 PAIMPOL

TEXTE :

*Commandant X... M/V adhérent
AFCAN vous informe événement numéro
... (en toutes lettres) ... le à
(lieu). Vous demande intervenir.*

ou vous informera suites et confirmerai

*si votre intervention nécessaire. Rapport
suit via AFCAN*

signature

si contact par téléphone, demander M. HERVIOU (capitaine au long cours, il a rédigé notre contrat et connaît bien les problèmes maritimes).

Rapport : le **plus rapidement possible**, adresser un rapport détaillé au commandant Philippe BUSIAU (adresse ci-dessus) qui assurera sur place la liaison indispensable avec les Assureurs. Quelque soit par la suite le développement de l'affaire, merci de l'en informer. En particulier dès qu'elle est close.

L'EUROPE ET LES PAVILLONS "BIS"

Devant l'âpreté de la concurrence que les pays en voie de développement font aux marines marchandes occidentales, ces dernières, soucieuses de résister en essayant de diminuer le surcoût provenant de charges inhérentes à leur développement, se tournent vers des pavillons "bis" qui leur permettent de contourner une législation trop contraignante.

Les pays d'Europe, en particulier, font appel à ce stratagème et il faut reconnaître que le Danemark et la Norvège, par exemple, ont réussi à conserver un bon nombre de navires qui, autrement, seraient passés sous pavillon étranger.

L'Europe des 12 qui commence à prendre conscience de la nécessité de garder une flotte armée par des ressortissants de la communauté et, donc, battant leur pavillon, a préparé un projet EUROS qui, c'est le moins que l'on puisse dire, ne tient pas très bien la route. Il s'agit d'un pavillon Européen que pourraient arborer des navires déjà immatriculés dans un pays de la communauté et satisfaisant à certaines normes européennes. Il serait trop long d'en faire ici une analyse détaillée mais en voici, cependant, quelques points importants. En ce qui concerne les effectifs : tous les officiers et la moitié de l'équipage devraient appartenir à la communauté. Les non-Européens seraient couverts par le régime social de leur pays de résidence. Mais, pas plus pour les Européens que pour les autres, le Docteur ERDMINGER, interrogé, n'a été capable de donner des précisions sur le fonctionnement des régimes sociaux.

La définition de l'armateur EUROS laisse pensif. Il suffirait d'avoir une résidence en Europe.

La communauté n'envisage aucune aide financière.

Dans ces conditions, personne ne voit très bien ce que ce pavillon EUROS, tel que conçu actuellement apporterait, si ce n'est peut-être une mainmise de la commission sur les marines d'Etat qui, eux, ne veulent absolument pas de ce contrôle, surtout quand il s'agit des aides officielles ou occultes distribuées par certains pays.

LE PAVILLON KERGUELEN.

Il est évident qu'il représente un certain recul quant aux avantages sociaux acquis par les marins français, mais faute de mieux, devons-nous l'abandonner ?

Les dispositions budgétaires qui viennent d'être prises par le Gouvernement montrent clairement que l'état français ne considère pas comme prioritaire le besoin d'une flotte marchande sous pavillon national. Les aides allouées permettront tout au plus de conserver un noyau sans doute moins important qu'il ne l'est actuellement.

D'autre part, sur les navires modernes qui restent en flotte, les effectifs diminuent de plus en plus.

Dans ces conditions, devons-nous négliger les possibilités offertes par ce pavillon bis qui, actuellement, représente environ cinq cents emplois, dont une centaine pour le personnel de maîtrise.

Les réductions de personnel sur les navires modernes font malheureusement que l'effectif français Kerguelen se rapproche de plus en plus d'une équipe nationale.

Vaut-il mieux être acculés à rechercher des emplois sur des navires étrangers dans des conditions moins bonnes ? Actuellement, les armateurs français contrôlent 200 navires sous pavillon étranger. N'y a-t-il aucune chance qu'un certain nombre de ces navires soient récupérés par un pavillon TAAF ?

Les attitudes "jusqueboutistes" nous ont généralement desservis dans le passé. Il est, en effet, difficile d'oublier que le "France" navigue toujours avec des Norvégiens à bord.

Il est également difficile d'oublier que pendant la guerre Iran/Irak des Français ont navigué sans protection directe de notre marine nationale parce qu'ils étaient sur des navires immatriculés au Vanuatu.

Enfin, on ne peut pas ignorer non plus les résultats positifs obtenus par les pavillons bis Danois et Norvégiens, ni la création d'autres registres Européens.

Si nous voulons conserver des navires français sur lesquels on trouve encore des marins français, il nous faut peut-être changer notre état d'esprit. Cela rejoint d'ailleurs ce que j'avais écrit dans AFCAN INFO N° 1 sur les capitaines de demain. Dans tout ce contexte, il semble que l'on puisse abandonner purement et simplement la possibilité de faire naviguer plusieurs centaines de français, à condition, bien entendu, que des butoirs suffisants soient placés pour éviter l'effet inverse, c'est-à-dire l'évaporation de la flotte sous pavillon national vers le pavillon bis.

Cdt A. TROCHERIS, Président de l'AFCAN

P ROJET DE CREATION D'UN P AVILLON COMMUNAUTAIRE

Le précédent numéro de notre revue, sous le titre "Pour un nouveau pavillon européen", publiait un plaidoyer du Groupe de Réflexion sur l'Economie Maritime présidée par Monsieur Pierre Léonard en faveur de la création d'un pavillon luxembourgeois, susceptible d'accueillir des navires des pays de la CEE.

Il s'agit cette fois d'une proposition de la COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES de créer un pavillon communautaire parallèle aux pavillons nationaux.

Dans le texte qui suit, nous résumons la communication publiée à Bruxelles par la Commission le 3 août 1989 mais qui a été l'objet d'un premier échange de vues lors d'une session "TRANSPORTS" du Conseil des Ministres des Douze le 5 juin dernier.

I. INTRODUCTION

La Commission des Communautés Européennes a présenté au Conseil des Ministres des Douze, à Bruxelles, une communication intitulée :

*UN AVENIR POUR LES
TRANSPORTS MARITIMES DE
LA COMMUNAUTÉ :
MESURES DESTINÉES À
AMÉLIORER LES CONDITIONS
D'EXPLOITATION DES
TRANSPORTS MARITIMES DE
LA COMMUNAUTÉ*

Après une analyse de la situation du secteur maritime, la Commission conclut à la nécessité de prendre des mesures énergiques "pour réduire les disparités en matière de conditions d'exploitation et de coûts entre la flotte de la Communauté et ses concurrents étrangers". "Il s'agit de prendre des mesures suffisantes pour que les armateurs communautaires immatriculent leurs navires dans la Communauté et aient recours, dans toute la mesure du possible, aux ser-

vices de marins de la Communauté".

La Commission propose donc de créer un registre communautaire parallèle aux registres nationaux ainsi que de promouvoir un certain nombre d'actions et de mesures d'accompagnement en vue d'améliorer la compétitivité de la flotte communautaire.

II. CHANGEMENTS INTERVENUS DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX ET EUROPÉENS.

A. Quelques chiffres significatifs.

Sur le plan mondial, la demande de transport par mer a baissé de 9% de 1980 à 1988, après avoir connu un effondrement de 24% entre 1980 et 1983. Dans le même temps la capacité de la flotte mondiale (l'offre de transport) n'a baissé que de 5%. En 1988 l'excédent de capacité

était encore évalué à 20%. Actuellement une reprise du trafic maritime se fait sentir et s'accompagne d'une hausse des taux de fret, au fur et à mesure que le marché mondial tend vers l'équilibre entre l'offre et la demande de transport par mer.

La flotte communautaire s'est fortement réduite pendant ces années 80.

"Le tonnage immatriculé dans les onze états membres maritimes est passé de 117 millions de tonnes brutes en 1980 à 59 millions de tonnes en 1988, ce qui représente une chute d'environ 50%, tandis que le nombre de navires a été ramené de 11 218 à 6 512. Le tonnage immatriculé dans la Communauté ne représentait plus que 15,4% de la flotte mondiale en 1988, contre plus de 29,7% en 1980".

"Dans une large mesure, cette réduction résulte des transferts de pavillon effectués par les armateurs. Cependant, la flotte appartenant à la Communauté, y compris les navires qui sont la propriété effective d'armateurs de la Communauté, a également fortement baissé. En 1981, cette

flotte appartenant à la Communauté représentait plus de 34% de la flotte mondiale ; en 1987, elle se situait à 27%. Alors que la flotte mondiale, mesurée en tonnes de port en lourd, a baissé de 8% de 1981 à 1987, la flotte appartenant à la Communauté s'est réduite de 28%.

La part de l'OCDE dans la flotte mondiale est passée de 53% en 1980 à 34% en 1988. La flotte du COMECON représente 7% (stable), et les flottes des pays en développement un peu plus de 20%. Parmi celles-ci quatre pays asiatiques (Chine populaire, Hong-Kong, Singapour, Corée du sud) possèdent 6,8% de la capacité maritime mondiale contre 3,9% en 1980.

Quant aux registres de libre immatriculation (Libéria, Panama, Chypre, Vanuatu, St-Vincent, Antigua, etc.) leur flotte est passée de 27 à 35%.

Cependant le changement le plus remarquable survenu ces dernières années a été le développement des registres "off-shore". Ceux-ci se distinguent des registres de libre immatriculation par le fait que leurs navires battent le pavillon de leur propre pays. Outre les pavillons-bis norvégien et danois, citons les registres de l'Île-de-Man, de Hong-Kong, des Îles Caïmans, des Bermudes, des Kerguelen, des Antilles néerlandaises. Des registres internationaux danois et allemands ont été constitués. Un nouveau registre est également en cours de création au Luxembourg.

Enfin les chiffres concernant la **baisse de l'emploi** sont dramatiques : en gros le nombre de marins communautaires est passé de 300 000 en 1979 à 150 000 en 1989. Les pertes d'emplois chez les sédentaires et dans les industries connexes ne sont pas chiffrées mais on sait qu'elles sont importantes.

B - Handicaps actuels de la flotte communautaire.

Le marché mondial est en plein redressement mais la flotte communautaire voit son possible redressement compromis par un certain nombre de "désavantages concurrentiels" :

- les flottes des pays-tiers sont dotées de navires modernes

qui les hissent au niveau de l'Europe pour la technicité et la qualité de service ;

- les équipages des pays-tiers sont beaucoup meilleur marché que les équipages communautaires ;

- les armateurs utilisant les registres de libre immatriculation bénéficient de régimes fiscaux avantageux.

III. NECESSITE D'UNE FLOTTE COMMUNAUTAIRE.

La Communauté Européenne est la première puissance commerciale du monde.

La Commission estime que "...la perte de la flotte communautaire pourrait avoir des effets néfastes sur la qualité et le coût du transport au départ et à destination de la Communauté et porter atteinte aux intérêts commerciaux de la Communauté".

"...la flotte communautaire crée des emplois. Stratégiquement, il est nécessaire non seulement de conserver des navires communautaires, mais aussi de disposer d'un contingent de marins bien formés et expérimentés".

"Il importe également de ne pas perdre de vue l'emploi dans les industries connexes".

Les flottes des Etats membres contribuent directement à la balance des paiements.

"Outre ces considérations économiques et sociales, des Etats membres ont des politiques de défense qui postulent la disponibilité de navires communautaires et de marins communautaires expérimentés.

IV - MESURES POUR ARRETER LE REcul DE LA FLOTTE COMMUNAUTAIRE.

"Le secteur maritime doit faire face, comme d'autres secteurs de la Communauté, à une vive concurrence de la part de pays tiers. Cependant, la navigation maritime est plus vulnérable que le textile, la sidérurgie ou l'agriculture, car elle doit faire face à la concurrence internationale sans bénéficier de la protection de frontières douanières communau-

taires ou de mesures en matière de commerce extérieur. Même le transport maritime entre les Etats membres de la Communauté est accessible à n'importe quelle compagnie d'un pays tiers".

En conséquence la Commission propose trois types de mesures :

A - création d'un registre communautaire

B - autres actions et mesures d'accompagnement

C - mesures financières et fiscales.

A - Registre communautaire.

La création d'un registre communautaire unique (véritable pavillon européen) poserait d'importants problèmes techniques et juridiques qui retarderait sa mise en place.

Par contre il est tout à fait possible de réaliser rapidement un **registre parallèle** : les navires immatriculés dans un registre national restent immatriculés sous leur pavillon mais peuvent également être immatriculés dans le registre communautaire (dénommé registre EUROS).

Le pavillon EUROS fixe le nombre de marins communautaires qui doivent être employés à bord. Ces règles relatives à la nationalité des marins visent à faire employer des Européens dans les fonctions exigeant des qualifications élevées. Les tâches moins qualifiées pourraient être remplies par des marins de pays tiers payés aux conditions O.I.T.. Si des marins européens étaient employés pour ces tâches moins qualifiées, "...il ne serait pas réaliste de garantir que ces marins pourraient dans tous les cas conserver le niveau de salaire de l'Etat membre, du moins pas pour l'ensemble de la Communauté".

A l'intérieur du registre communautaire, la reconnaissance mutuelle des équipements techniques permettrait de transférer facilement des navires d'un Etat membre à un autre.

De même la reconnaissance mutuelle des qualifications des marins faciliterait leur libre circulation sur les navires EUROS.

B - Possibilités d'action et mesures d'accompagnement.

1 - Equipages et recherche :

- recherche pour accroître la compétitivité de la flotte communautaire par une meilleure efficacité technique des navires, une diminution des coûts d'entretien, la réduction des effectifs, la rationalisation du travail à bord,

- programmes de recherche sur le navire de demain déjà lancés par certains Etats membres,

- dans le cadre du programme quadriennal de recherche et de développement dans le domaine des transports, un volet sera consacré aux transports maritimes,

- intégration, automatisation de certaines tâches : recherche sur le travail des marins embarqués, en vue d'optimiser les équipages en fonction des types de navires,

- programme BRITE/EURAM sur les matériaux avancés,

- les actions COST : COST 301 sur les systèmes d'aide à la navigation depuis le littoral ; COST 311 sur la simulation du trafic maritime ; COST 308 relatif à l'entretien des navires.

2 - Harmonisation technique et normalisation :

La Commission propose la reconnaissance mutuelle des équipements techniques des navires par tous les Etats membres, de façon à faciliter le transfert de navires d'un pavillon à l'autre entre armateurs communautaires. Un navire couvert par ses certificats de classification et de sécurité doit pouvoir être transféré d'un Etat membre à un autre sans devoir satisfaire à des exigences complémentaires.

3 - Mesures sociales :

- reconnaissance mutuelle des diplômes, brevets, certificats,

- programmes de formation en vue de la rationalisation du travail à bord et de la mise en place du travail multifonctionnel,

- libre circulation des marins de la Communauté pour leur permettre de travailler sur n'importe quel navire EUROS sous réserves qu'ils satisfassent aux normes

STCW minimales.

4 - Respect des normes OM/UIT/MARPOL :

- renforcement de la lutte contre les navires sous normes,
- renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port.

5 - Elimination des restrictions en matière de cabotage :

C'est-à-dire du cabotage national aux navires battant pavillon communautaire.

6 - Acheminement de l'aide alimentaire sous pavillon EUROS.

7 - Enfin des mesures diverses

devront être prises pour définir le concept de compagnie maritime communautaire, l'accès des consortiums au pavillon EUROS, l'élimination des barrières fiscales à l'intérieur du marché unique.

C - Mesures financières et fiscales.

L'important domaine des mesures de soutien à leur flotte nationale consenties par les Etats fait l'objet d'un Document d'Information présenté au Conseil par la Commission des Communautés Européennes. Après inventaire des différentes aides déjà attribuées, le document analyse "les moyens dont les Etats membres disposent pour accroître la compétitivité des flottes communautaires".

Et la Commission définit la "discipline" applicable aux aides d'Etat aux compagnies maritimes de la Communauté puis établit une liste de différentes catégories d'aides compatibles avec les règles du Marché Commun, à savoir :

1 - Aides visant à réduire les coûts d'équipage : réductions des cotisations sociales ; exonérations de l'impôt sur le revenu des marins.

2 - Aides à la relève des équipages : remboursement des coûts à hauteur de 50%.

3 - Aides à la formation : prise en charge du coût des élèves embarqués.

4 - Allègements fiscaux : réductions des taxes et impôts sur

les recettes des armateurs communautaires.

5 - Aides au fonctionnement : sont en principe incompatibles avec le marché commun. La Commission examinerait ces aides au cas par cas, s'il s'agissait de restructuration ou de sauvetage de compagnies en difficulté.

6 - Investissements : possibilité d'aides à la construction navale, en faveur des chantiers nationaux.

7 - Participation des pouvoirs publics dans les capitaux des entreprises : compatible avec le marché commun à condition que l'investissement s'effectue au taux normal d'une économie de marché.

V - REGLEMENTS

Enfin, la Commission des Communautés Européennes propose trois règlements concernant respectivement le Registre Communautaire, la définition de la notion d'armateur de la Communauté, la liberté de cabotage. Elle formule également une recommandation sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

A - Pavillon EUROS

- le registre communautaire est accessible aux navires de plus de 500 tjb, de moins de 20 ans d'âge, déjà immatriculés dans un Etat membre. Les navires affrétés coque-nue peuvent y être admis. Le navire EUROS reste immatriculé dans son registre national.

- nationalité de l'équipage : article 7

"Sur les navires immatriculés dans le registre EUROS, tous les officiers et au moins la moitié du reste de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté. Les stagiaires ne sont pas pris en compte dans les effectifs indiqués ci-dessus".

- salaires, travail, sécurité sociale des marins non communautaires doivent être conformes à la recommandation n° 109 de l'O.I.T.. Ces marins seront embauchés uniquement sur la base de conventions collectives conclues avec leurs syndicats. Ils seront couverts par la sécurité sociale de leur pays de résidence.

- pavillon : les navires EUROS

devront battre pavillon européen en plus de leur pavillon national et porter une identification spéciale en-dessous du nom de leur port d'immatriculation.

B - Armateur communautaire :

succinctement sont considérés comme armateurs communautaires :

- les armateurs établis dans un Etat membre (siège social et contrôle effectif dans un Etat membre, majorité du conseil d'administration ou des actionnaires constituée de ressortissants d'un Etat membre et ayant leur domicile dans un Etat membre),

- les armateurs hors Communauté mais contrôlés par des ressortissants communautaires et ayant leurs navires immatriculés dans un Etat membre.

C - Liberté de cabotage :

la mise en place progressive du marché intérieur d'ici au 31 décembre 1992 rend nécessaire "l'abolition des restrictions à la prestation des services de transports maritimes à l'intérieur des Etats membres". En conséquence, le cabotage entre ports d'un Etat membre (y compris ses ports d'outre-mer) est ouvert aux navires EUROS ne dépassant pas 6 000 tjb. Il en est de même des services d'approvisionnements off-shore.

D - Contrôle des navires :

la Commission a élaboré une "recommandation" concernant l'amélioration de l'efficacité du contrôle des navires par l'Etat du port dans la Communauté. Les Etats membres doivent prendre les dispositions nécessaires pour faire inspecter chaque année un

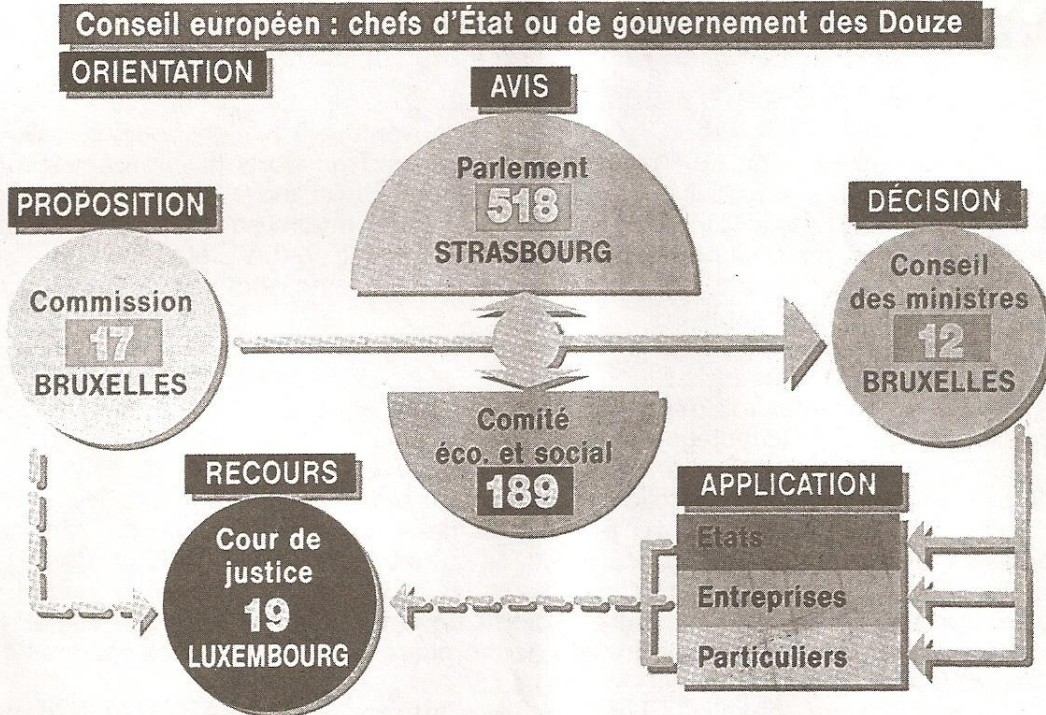
quart au minimum des navires étrangers escalant dans leurs ports et appliquer avec rigueur les procédures d'inspection définies par le Mémorandum. Ils ont également à dégager des ressources suffisantes sur le plan financier et sur le plan des effectifs pour satisfaire les obligations du Mémorandum et à assurer la formation des contrôleurs notamment dans le domaine social : "la Commission accorde une importance prioritaire à l'application effective de la Convention 147 de l'O.I.T. (1976) concernant les normes minima à observer à bord des navires marchands..."

Selon le règlement instaurant un registre communautaire, le pavillon EUROS devrait entrer en vigueur au 1er janvier 1991.

**LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPEENNES :
Le carburateur de l'Europe**

Alors que le Conseil européen, composé des Chefs d'Etats, fixe les grandes orientations, c'est la Commission qui élabore les **propositions** qui, après examen pour **avis** par le Parlement et le Comité Economique et Social, vont faire l'objet de **décisions** de la part du Conseil des Ministres.

Les seize commissaires européens, sous la présidence de Jacques Delors, sont chacun spécialisés dans un domaine différent. Le Belge Karel Van Miert est Commissaire aux Transports.



les institutions européennes
avec pour chacune le nombre de membres

(d'après le quotidien Ouest-France)

Flotte marchande mondiale 1970-1988 (1)

Années	Monde (1)	OCDE (y compris CEE)		CEE (2)		PAYS DE LIBRE IMMATRICULA TION (3)		COMECON (4)		AUTRES		dont					
		MTJB	MTJG	%	MTJB	%	MTJB	%	MTJB	%	MTJB	%	TNI (5)		Chine (RP), Israël Afrique du Sud		
												MTJB	%	MTJB	%		
1970	211.9	141.4	66.7	68.5	32.3	40.2	19.0	13.0	6.1	17.3	8.2						
1975	325.6	193.8	59.5	100.4	30.8	84.2	25.9	17.7	5.5	29.9	9.2	7.0	2.1	3.6	1.1		
1979	393.0	208.5	53.0	116.6	29.7	107.7	27.4	22.7	5.8	54.1	13.8	14.8	3.8	7.2	1.8		
1980	398.8	210.5	52.8	117.2	29.4	108.0	27.1	23.2	5.8	57.1	14.3	15.2	3.8	7.6	1.9		
1981	399.7	209.4	52.4	116.1	29.0	104.8	26.2	25.5	6.4	60.0	15.0	15.9	4.0	8.5	2.1		
1982	403.0	205.3	50.9	110.6	27.4	106.3	26.4	23.9	5.9	67.5	16.7	17.8	4.4	9.0	2.2		
1983	400.0	193.0	48.3	101.4	25.4	108.1	27.0	24.7	6.2	74.2	18.6	20.0	5.0	9.7	2.4		
1984	396.0	180.4	45.6	92.7	23.4	111.3	28.1	24.9	6.3	79.4	20.0	22.3	5.6	10.1	2.6		
1985	392.9	169.5	43.1	84.5	21.5	114.2	29.1	25.4	6.5	83.8	21.3	24.1	6.1	11.2	2.9		
1986	381.4	150.5	39.5	74.0	19.4	116.5	30.5	25.8	6.7	88.6	23.2	25.1	6.6	12.1	3.2		
1987	379.6	133.7	35.2	63.2	16.6	126.9	33.4	26.2	6.9	92.8	24.5	26.1	6.9	12.8	3.4		
1988	378.9	128.1	33.8	58.5	15.4	132.5	35.0	26.3	6.9	92.0	24.3	25.8	6.8	13.3	3.5		

SOURCE : EUROSTAT Annuaire statistique - Transport, Communication, Tourisme et tableaux statistiques de Lloyds
 . MTJB : Million de tonneaux de jauge brute - tous les navires de 100 TJB et plus
 . % : pourcentage du total mondial.

- (1) Flotte marchande : à l'exclusion de la flotte de pêche, des remorqueurs, des dragueurs, des brise-glace, des navires de recherche, des ravitailleurs et annexes, divers.
 (2) Les chiffres indiqués pour la CEE indiquent les "Douze". Le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande ont adhéré à la CEE en 1973, la Grèce en 1981, l'Espagne et le Portugal en 1986, mais ces tonnages sont inclus à compter de 1970 pour des raisons statistiques.
 (3) Antigua, Bahamas, Bermudes, îles Cayman, Chypre, Gibraltar, Liban, Libéria, Malte, Panama, Saint-Vincent, Vanuatu (les chiffres des années jusqu'à 1983 indiqués dans le document COM(85)90 ne sont pas directement comparables en raison du reclassement d'un certain nombre de pays).
 (4) Pays socialistes d'Europe de l'Est : Albanie, Bulgarie, Tchécoslovaquie, RDA, Hongrie, Pologne, Roumanie, URSS.
 (5) PNI (pays nouvellement industrialisés) de l'Extrême-Orient : république de Chine, Hong-Kong, Singapour et Corée du Sud.

EUROS-CABOTAGE-DROIT MARITIME

Pas simple la naissance juridique du registre EUROS !...

Juristes et professionnels du transport, réunis à la mi-novembre à Rouen pour un colloque sur le CABOTAGE organisé par l'Institut du Droit International des Transports (IDIT), ont examiné article par article les trois règlements proposés par la Commission de Bruxelles.

Les juristes condamnent l'usage du double pavillon comme contraire au droit international. Le seul pavillon européen n'est pas possible non plus puisque la CEE n'est pas un Etat.

La définition de l'armateur communautaire soulève quant à elle de nombreuses questions, relatives entre autres à la transparence du capital.

En ce qui concerne le cabotage maritime proprement dit, Bruxelles propose que la liberté de cabotage soit subordonnée à l'immatriculation EUROS. De ce fait les navires de moins de 500 tjb en sont exclus par le premier règlement (registre communautaire) ainsi que les navires de plus de 6 000 tjb par le troisième règlement (cabotage communautaire). La nombreuse flottille de petits caboteurs n'aura donc pas accès à tous les trafics de la CEE... pas plus que les transbordeurs.

Le volet le plus délicat étudié lors du colloque semble être celui de la desserte des îles : il y a en effet opposition, à première vue, entre la **libre prestation** de services et la notion de **service public**, celui-ci introduisant des restrictions à la concurrence, ce qui est contraire au Traité de Rome.

Le colloque de Rouen a montré en tout cas que si les critiques des propositions de la CEE sont nombreuses, ces propositions n'en suscitent pas moins un grand intérêt chez les transporteurs. Il est vrai que le cabotage maritime présente un enjeu économique conséquent : 215 millions de tonnes, 1 000 navires, 90 000 emplois.

A noter que ce colloque, baptisé EURIDIT-89, s'intéressait au CABOTAGE dans le sens communautaire du terme, c'est-à-dire au droit accordé à un transporteur d'un pays membre de participer au transport intérieur d'un autre Etat membre. On parle donc de cabotage routier, de cabotage aérien, de cabotage fluvial, comme de cabotage maritime.

CABOTAGE MARITIME COMMUNAUTAIRE

Bruxelles s'apprête à libéraliser le cabotage. Le dossier EUROS, comme nous l'avons vu, est accompagné d'une proposition de règlement "concernant l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres".

Dans la Communauté, deux camps s'opposent à propos du cabotage : les Nordistes libéraux emmenés par l'Angleterre de Madame Thatcher (Belgique, Irlande, Pays-Bas) et les Sudistes protectionnistes (France, Espagne, Portugal, Italie, Grèce). Allemands et Danois pencheraient plutôt du côté des protectionnistes. Les premiers veulent l'application pur et simple du Traité de Rome : libre circulation des personnes, des services et des capitaux. Les autres veulent protéger leur cabotage national, surtout la Grèce avec sa myriade d'îles. En France on craint l'arrivée des Européens sur la desserte de la Corse et des Antilles/Guyane, et le CCAF a émis des réserves sur l'opportunité d'ouvrir notre cabotage à la concurrence de nos partenaires européens.

Nous venons d'avoir connaissance d'un dossier qui apporte un autre point de vue dans ce débat : celui d'une communauté urbaine et portuaire qui voudrait bien, en tant que telle, voir revivre le cabotage pour dynamiser son économie locale.

Il s'agit du rapport publié par le CESAM (Comité d'Expansion Economique et Sociale de l'Arrondissement de Saint-Malo), intitulé :



PROPOSITION

POUR LA CREATION MATERIELLE ET JURIDIQUE DU CABOTAGE MARITIME COMMUNAUTAIRE

Ce comité constate que tous les pays membres de la CEE ont des ports propices au cabotage (exception faite bien évidemment du Luxembourg), que le transport maritime offre des prix de revient à la tonne/kilomètre inférieurs à ceux des autres moyens de transport, qu'il est moins gourmand en énergie, qu'il est moins dangereux pour l'environnement (moindre fragmentation des cargaisons, diminution du nombre de véhicules lourds sur les routes, itinéraire hors environnement humain).

"Dans ces conditions, il est paradoxal de constater l'indigence des flottes de caboteurs européens, et le manque à gagner consécutif pour l'économie européenne".

Paradoxe encore aggravé par un programme d'actions communautaires dans le domaine des infrastructures terrestres qui ignore les infrastructures portuaires et la flotte de caboteurs.

En conséquence le CESAM propose de considérer juridiquement le cabotage communautaire comme "NAVIGATION INTERIEURE". Il se placerait ainsi en concurrence avec les autres moyens de transport terrestres et aériens et serait donc soumis aux mêmes taxations.

Protection du cabotage communautaire.

Ces taxations (TVA, droits d'accises) s'appliquant aux caboteurs communautaires mais pas aux navires tiers, le CESAM propose de protéger cette navigation intérieure par l'affirmation du principe de SUPRANATIONALITE, qui permettrait :

- la réservation exclusive du trafic de cabotage européen aux pavillons de la CEE ;
- la taxation des navires des pays tiers obtenant des dérogations de transport intérieur ;
- des mesures fiscales liées au principe de la continuité territoriale pour la desserte des îles proches ou lointaines des pays de la Communauté.

Le CESAM envisage l'immatriculation des caboteurs au

registre EUROS : équipages exclusivement communautaires, harmonisation des prélèvements fiscaux et sociaux, reconnaissance mutuelle des brevets. "Les effectifs des équipages devront être étudiés en prenant pour base les normes les plus favorables à la compétitivité qui existent chez les douze pays membres de la CEE".

Politique coordonnée des aides.

Le CESAM plaide en faveur d'une politique coordonnée des aides : constatant que dans les transports terrestres, les interventions des pouvoirs publics couvrent la totalité des itinéraires empruntés, alors qu'en matière de navigation elles sont limitées aux installations portuaires et aux systèmes de surveillance et de sécurité, il suggère, pour rétablir un bon équilibre concurrentiel entre les différents modes de transport, de créer une "AIDE A LA COQUE", la coque du navire étant considérée comme l'infrastructure du cabotage maritime communautaire. Cette forme d'aide aurait également le mérite de promouvoir l'activité des chantiers navals de la Communauté. Elle permettrait enfin de mettre de l'ordre dans les critères d'interventions, directes ou indirectes, des Etats, Régions et Collectivités locales et d'applanir ainsi les distorsions de concurrence.

Conclusion.

La proposition du CESAM se traduirait donc par "la mise en place d'un régime institutionnalisé pour le cabotage maritime communautaire". Ses auteurs, en l'adressant aux responsables politiques et socio-économiques de la CEE, des Etats et des Collectivités locales, en espèrent une mise en œuvre rapide.

Le Comité malouin ne manque pas d'observer que la relance du cabotage européen contribuerait au rééquilibrage de l'ARC ATLANTIQUE, par rapport à la zone la plus favorisée économiquement de l'Europe des Douze, l'axe Londres/Francfort/Milan, surnommée la BANANE BLEUE.

Quelques réflexions recueillies près d'un groupe de capitaines de la région de Paimpol...

Certains pensent que le registre EUROS ne sera jamais ouvert. Pourtant l'Europe est en marche, le Marché unique deviendra réalité le 1er janvier 1993, la volonté du Conseil des Communautés Européennes d'avoir une politique maritime communautaire s'est clairement exprimée. Cette politique s'inscrit nécessairement dans le cadre du Traité de Rome : concurrence libre et loyale sur le marché mondial des transports maritimes (pas de protectionnisme), harmonisation des conditions de concurrence entre les Etats membres de la CEE (aides directes interdites), libre circulation des personnes, des biens et des services (pas de discrimination de nationalité).

Nous ne sommes ni juristes, ni économistes, ni experts fiscaux pour juger si telle ou telle mesure proposée est fondée en droit, ou bénéfique à la flotte, ou techniquement réalisable. Nous n'allons pas, par exemple, risquer l'échouement sur le récif Fiscalité en nous demandant comment il serait possible d'exonérer les marins de l'impôt sur le revenu dans le cas d'un célibataire puis dans le cas d'un père de famille... dont la femme travaille ! Impossible dites-vous ? L'achèvement du marché commun agricole se poursuit en surmontant chaque fois des obstacles... insurmontables.

Contentons-nous de dire que, globalement, nous estimons les propositions de Bruxelles insuffisantes. La mesure essentielle réside dans la possibilité d'embarquer un certain nombre de marins de pays tiers. Sur un navire à 18, on aurait 6 officiers et 6 équipages originaires de la Communauté et 6 équipages non communautaires. Soit une proportion de 33% de marins bon marché. Les pavillons-bis actuels sont plus "généreux" : 65% par exemple sous Kerguelen nouveau. Il faut donc d'autres mesures pour rendre le pavillon EUROS attractif aux armateurs qui voudraient y rapatrier des navires.

Or, les aides dites "financières et fiscales" paraissent tout à fait restreintes et aléatoires. On sait par exemple que la France n'est pas disposée à sacrifier un peu de ses recettes fiscales. Les "subventions" étant quasiment interdites par Bruxelles, on voit que les mesures financières se réduisent à peu de choses.

Quant aux "possibilités d'action et mesures d'accompagnement", si certaines d'entre elles relèvent de l'Acte unique (harmonisation, reconnaissances mutuelles, libre circulation), les autres relèvent de l'Acte de Foi (le pavillon en tête de mât montrera aux chargeurs du monde entier qu'ils peuvent avoir confiance dans ce navire).

Au cabotage communautaire, dont la libre prestation des services s'inscrit dans la logique du marché unique, il faut surtout donner les moyens structurels et financiers de se développer rapidement car indéniablement l'Europe a besoin pour ses échanges d'une flotte nombreuse et moderne de caboteurs.

Maintenant si nous considérons qu'un registre européen finira par être ouvert, vers quelles réflexions l'AFCAN doit-elle s'orienter ?

- composition des équipages : le capitaine et son suppléant de même nationalité que le centre de décision commerciale de l'armateur. Le chef du service machine de même nationalité que le service Technique/armement. Tous les postes de maistrance occupés par des marins communautaires. Marins non communautaires tous originaires du même pays. Création d'un Bureau Central Européen de Main d'Œuvre Maritime (recrutement, contrats d'embauche, qualification, contrôle médical, rapatriement, etc.).

A propos de composition des équipages, l'un de nous propose que sur les navires EUROS français, on puisse embarquer des marins effectuant leur service national à la place de marins de pays tiers...

- Formation : notre association s'est déjà largement exprimée sur le sujet dans cette revue. Il faut promouvoir l'idée de "brevets maritimes européens" et celle d'Université Maritime Européenne. Officiers et équipages doivent être bilingues anglais : exiger un certificat de stage d'anglais pour embarquer sur un navire EUROS. Documents, y compris documents nautiques, notices techniques, consignes de sécurité, plaques des appareils, coffres à médicaments, tout doit être en anglais ou bilingue.

- équipements et matériels : la CEE doit montrer l'exemple en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer et de protection de l'environnement. Les équipements et matériels susceptibles d'une homologation communautaire ou d'une reconnaissance mutuelle des pays membres doivent être du standard le plus élevé. Ils devraient par la suite devenir la norme internationale. Une pareille démarche permettrait à l'Europe des Douze de lutter efficacement contre les navires sous normes.

Pour le contrôle de la circulation des navires et de la sécurité en général, l'AFCAN doit continuer à promouvoir l'idée d'une Garde-Côte Européenne.

- Recherche : certains collègues pensent que la haute technicité n'est pas forcément un gage de maintien d'une flotte européenne avec marins européens. Les pays asiatiques sont très largement capables de construire et d'armer des navires très "pointus". Ils pensent qu'on s'achemine vers deux sortes de navires : des navires très sophistiqués à équipage fortement réduit mais hautement qualifié et des navires très simples, très sûrs mais exigeant encore un "équipage d'entretien". La préparation du colloque de Marseille sur ce thème va nous permettre de nous exprimer dans le domaine très spécifique de l'organisation et de la rationalisation du travail à bord et de l'utilisation des équipages selon le type de navires, domaine qu'il est préférable de ne pas laisser aux seuls soins des "terriens". Une bonne occasion également pour reparler du "facteur fatigue".

Michel CARON, décembre 1989

WARNING ABOUT PIRATES !...

WARNING FOR CREWS ABOUT PIRATES

CREWS ARE being warned to take protective measures against pirates around the Anambas Islands, between Borneo and Malaysia, following a number of attacks in the area.

One of the ships which was attacked was a Saudi-Arabian flag chemical tanker. Two members of the crew were threatened with machetes before being robbed of personal effects and being forced to open the ship's safe.

Risk area

After the incident the British officers union, NUMAST, expressed concern because although the Strait of Malacca is a well-known risk area, this attack took place some 130 miles NNE of the strait when the crew had every reason to believe they were safe.

Five more attacks have taken place since, says NUMAST, suggesting that some pirates may have moved their base of operations.

Alarm

According to a report by a crew member of the Saudi-Arabian ship the men tied up the chief engineer and master at knife point and then ransacked the ship's safe of cash and other valuables. Other crew members were unaware that anything was amiss until after the raiders had gone and the two officers had managed to free themselves and raise the alarm.

Rope

A thorough search was made of the ship but nobody else had been disturbed or molested in any way. The search revealed a 30 foot piece of rope tied to the quarter/stern area where it is assumed the pirates gained access and left the vessel.

(The Sea - Nov.89)

JAPAN WARNS SHIPS AGAINST PIRATES

TOKYO - Japan has cautioned ships to guard against pirates in the South China Sea after Liberian and Panamanian vessels were reported attacked this month, the Maritime Safety Agency said yesterday.

Japan's Kyodo news service said pirates took a total of about \$6,700 from the captains of the two ships. It said pirates also attacked Greek and Norwegian vessels last Tuesday and Wednesday in the South China Sea off Indonesia's Anambas Islands, but it had no details on those cases.

The pirates, in high-speed boats, catch up with a cargo ship, hook a rope to it and climb aboard while most crew members are sleeping, Kyodo said.

It said the nationality of the pirates has not been determined.

Hitoshi Nogami, an official of the MSA, Japan's coast guard, said the agency issued a navigation warning on Tuesday after pirates reportedly attacked the Liberian tanker last Sunday and the Panamanian freighter on Monday.

Nogami said there were no reports of injuries to any crew members. He had no details on the attacks.

He said the vessels were operated by Japanese shipping firms, but declined to identify the ships or the Japanese firms.

Kyodo said a 55,954-ton Liberian liquefied petroleum gas tanker with 26 South Korean crew members was attacked last Sunday by sword-wielding pirates in the South China Sea about 50 km north of the Anambas Islands.

Kyodo said the pirates tied the ship's captain with a rope and robbed him of about 560 000 yen (\$4,000) in cash and his watch.

On Monday, it added, pirates attacked a 15,248-ton Panamanian freighter with two Japanese and 16 Filipino crew members about 17 km northwest of the Anambas Islands.

It said the pirates also tied up the captain and robbed him of 300,000 yen (\$2,142) and \$600 in cash.

Kyodo also did not identify the vessels or their owners.

It said there were 14 pirate attacks in 1987 on Japanese ships or ships operated by Japanese, but the number declined to three in 1988. - AP.

ZAIRE SHIP ROBBERIES 'ARE UNACCEPTABLE'

THE Baltic and International Maritime Council (BIMCO) has made a second protest in two months to the authorities at Matadi, Zaire that conditions in the port - armed robberies, attacks on crew members and the general lack of security - are "completely unbearable and unacceptable".

Reports received by BIMCO indicate that gangs of robbers armed with knives and iron bars are boarding vessels and stealing from them. These attacks occur both at night and during the day and in one recent incident a seaman was seriously injured. BIMCO has issued all its members with a warning of the lack of security in Zaire's largest port for non-oil cargo.

Following BIMCO's first protest in August, transport authorities in Matadi promised to reinforce police patrols in the port, particularly at night, and to instruct security to redouble their efforts.

However, dissatisfaction with the measures prompted a further protest from BIMCO which calls for urgent action from the authorities guaranteeing the safety of crews and vessels.

(The Sea - Nov.89)

NAVIGATION INTERNATIONALE

En 1986, un Capitaine-Armateur grec, commandant un navire de marchandises diverses, rencontré à COTONOU (Bénin), pouvait donner les chiffres suivants concernant les coûts mensuels tout compris de son équipage de 22 personnes, en fonction de la nationalité retenue :

- Burma	9 825 U.S. \$
- Philippine	13 750 U.S. \$
- Grèce	35 000 U.S. \$
- W. Europe	42 000 U.S. \$

Il y a eu de l'inflation depuis 1986, mais la fourchette de tarif reste intéressante !!!

Les pavillons bis ou économiques sont donc devenus habituels, et il est maintenant aisé de comprendre pourquoi d'un point de vue de stricte gestion financière. La qualité des prestations fournies est une autre histoire sur laquelle il y aura à revenir.

Voici quelques exemples de salaires actuels, relevés sous pavillon Français-Bis pour un équipage de 12 personnes, dont 8 de nationalité Yougoslave :

- Lieutenant	1 545 U.S. \$
- Pompiste	1 285 U.S. \$
- Ouvrier mécanicien	1 230 U.S. \$
- Maître d'équipage	1 090 U.S. \$ /
- Matelot	940 U.S. \$ mois
- Cuisinier	1 285 U.S. \$
- Garçon	980 U.S. \$

Pour information - Commandant 2 830 U.S. \$

Ces chiffres correspondent à un salaire de base, abondé d'un forfait d'heures supplémentaires, de 6 jours de congés, parfois d'un bonus et de primes d'ancienneté.

9 mois à bord, et le billet d'avion retour est payé.

Entre 6 et 9 mois à bord le billet d'avion retour est à la charge du navigant.

Avant 6 mois de bord, non seulement le billet d'avion retour est à la charge du navigant, mais également celui de son remplaçant.

Les navigants doivent 44 heures de travail par semaine du lundi au samedi midi. Le forfait H.S. couvre généralement les 4 heures du samedi après-midi, ainsi que les 8 heures de quart du dimanche et des jours fériés yougoslaves. Les décomptes d'heures de travail doivent être gérés avec diplomatie, car la définition est floue, et les abus possibles.

Les navigants bénéficient d'une assurance maladie et/ou décès à bord.

Le Lieutenant effectue la comptabilité de bord en U.S. \$ et en F.F. Il effectue aussi les corrections de cartes marines et documents nautiques à l'aide des documents (Avis aux Navigateurs) fournis par l'E.P.S.H.O.M. ce qui n'est pas toujours absolument évident pour un Yougoslave non francophone !! La pharmacie et l'infirmerie engendrent, elles aussi, des problèmes similaires.

Les "Notes de l'Equipe" permettent de sélectionner... et les qualités professionnelles s'en

ressentent et sont très correctes.

Pour en revenir aux navigants Yougoslaves, ils ne payent pas d'impôts sur le revenu, ni en France, ni en Yougoslavie. Un Lieutenant, avec son salaire en U.S. \$ est protégé de l'inflation importante dans son pays, et ne change ses dollars que selon ses besoins. Il gagne environ 10 fois ce que gagne un employé de banque 1er niveau. Il lui en coûte à peu près l'équivalent de 150 F.F. pour avoir le bénéfice d'une mutuelle complémentaire. Par contre, il n'a pas accès aux prêts bancaires Yougoslaves destinés à la construction, ou pour d'autres achats, en raison de ses revenus "délocalisés".

N'est-il donc pas injuste de dire que l'on paye mal ces étrangers ? Ils vivent plutôt bien de retour chez eux. Les tenants du pavillon Français-Bis acceptent en fait le travail "au noir" et le favorisent...

Pour en revenir à la qualité des prestations professionnelles sur les navires à équipages économiques, voici quelques réflexions recueillies à bord d'un gros navire citerne, armé sous pavillon exotique, et comprenant un équipage de 4 Français et de 25 Pakistanais.

Les 4 Français : Commandant
Chef Mécanicien
Second Capitaine
Second Mécanicien

sont prêtés et gérés par une Société Française.

Les 7 Officiers Pakistanais :
3 Lieutenants
1 Radio-Commissaire
2 Mécaniciens
1 Electricien

et le personnel d'exécution (18), lui aussi Pakistanais, sont prêtés par un "Marchand d'Hommes" Pakistanais et gérés par une société suisse.

NIVEAU DES OFFICIERS DE PONT PAKISTANAIS :

Musulmans, ils ne boivent pas mais fêtent le "Ramadan" dans des conditions qui sont inacceptables pour un rendement et un jugement normal dont un Officier doit faire preuve. Ils ont fait leur cours de Lieutenant en Angleterre ou dans un pays du Commonwealth. Certains iront faire leur cours de Capitaine en Australie ou à Singapour.

Ils sont en général assez habitués à la manœuvre à la mer, ils parlent parfaitement l'anglais mais manquent de tout sens critique pour raison de civilisation. Ce sont de bons exécutants quand tout va bien, mais ils sont très vite dépassés par une situation particulière non prévue. Pour eux la sécurité à bord n'est pas une notion essentielle. Ils ont fait la navette entre Kharg Island (Iran) et le Déroit d'Ormuz pendant la "Guerre du Golfe"... et on les comprendrait à moins, mais il n'en reste pas moins vrai également que la sécurité doit restée primordiale sur un navire citerne, et ce quel que soit son pavillon, et fût-il

commandé, ou non, "à la française" !!!

Paradoxalement, ils sont très fiers et acceptent mal certaines remarques qui leur sont faites sur leur travail. Entre eux les questions d'honneur peuvent atteindre des pics insoupçonnés... et dangereux.

Le Radio est généralement un manipulateur correct, mais il est incapable de dépanner un radar ou le moindre appareil électronique en panne. Il est chargé de la gestion des vivres et du personnel Pakistanais. Sa discrétion est toute relative, et un système de renseignements fonctionne à bord... en Pakistanais !

NIVEAU DES OFFICIERS MECANICIENS PAKISTANAIS :

La religion et les pratiques humaines sont les mêmes que celles de leurs homologues de la Passerelle. Ils ne sont pas habitués à travailler avec des automatismes. Leur savoir-faire vient plus de l'expérience que d'une réelle formation que leur fait cruellement défaut. Il peut arriver que leur niveau technique et technologique soit vraiment très bas, et peu en rapport avec les tâches qui leur sont demandées. Les certificats d'aptitude qu'ils présentent ont le plus souvent été établis "sur le tas". Ils arrivent toutefois, par réflexe, à connaître une machine et à en assurer les travaux courants de conduite et d'entretien.

Comme au pont, le sens critique n'existe pas. Une situation non prévue les dépasse, et le Chef Mécanicien ou le Second Mécanicien sont très souvent obligés d'intervenir en urgence pour éviter l'aggravation de problèmes techniques, en fait non-majeurs.

La confiance que le Chef Mécanicien peut accorder à ses Officiers Pakistanais est toute relative, et dépend essentiellement de la technicité des travaux à effectuer.

Niveau des Maîtres Pakistanais (Maître d'Equipage, Pompiste et Cuisinier) :

Ils viennent souvent du même village du Nord-Pakistan. Ils ont une autorité naturelle, en douceur, et les compagnies qui les ont recrutés, les ont formés dans des centres locaux de leur région. Ils connaissent bien le travail courant à bord des navires, ainsi que ce qui concerne la sécurité du travail proprement dite, et les droits et les termes de leur contrat. Il n'en va pas du tout de même pour leur connaissance très limitée de la sécurité générale du navire.

Ils parlent un anglais généralement correct, mais tout comme leurs compatriotes Officiers, ils sont dépassés par toute situation particulière non prévue à l'avance. Des réactions urgentes sont demandées très souvent au Commandant et à son Second Capitaine.

Le cuisinier, souvent chrétien, peut dans ce cas toucher à la viande de porc et verser du vin rouge !! Ses connaissances en cuisine Européenne sont des plus limitées, mais sa bonne volonté et son travail sont réguliers.

LE PERSONNEL D'EXECUTION PAKISTANAIS :

Ce sont des exécutants courageux, pas du tout formés ou spécialisés au travail maritime. Ils parlent l'anglais mal ou pas du tout. Pleins de bonne volonté quand ils ont compris ce que l'on attend d'eux, ils restent très lents. La hiérarchie doit s'adapter au rythme ou le temps gagné n'a absolument aucune

importance.

Vu de l'extérieur le navire rempli son contrat de travail à peu près aussi bien que le navire du même type armé à la française, mais pas dans les mêmes conditions de sécurité. Le travail de l'Etat-Major Français est plus important, et la tranquillité d'esprit est complètement bannie. Il faut TOUT voir, TOUT contrôler. Déléguer, ou faire confiance pour un travail autre que de routine absolue relève de la faute grave, le plus souvent sanctionnée par une avarie.

Quelques Officiers Européens supplémentaires sembleraient souhaitables à bord, d'autant plus que leur pérennité est en cause. Il paraît évident que pour assurer le futur même des navires de ce type gérés par des intérêts Européens, il faut que de jeunes Officiers Européens viennent apprendre leur métier et conforter leurs connaissances sur ces mêmes navires. La pratique de l'anglais maritime est nécessaire et doit se situer à un très bon niveau. On peut aussi souhaiter à bord une plus grande centralisation des postes de commandes, une plus grande fiabilité de fonctionnement passant peut-être par une informatisation poussée tant dans les transmissions, la téléinformation que dans les télécommandes.

Les Officiers Européens et/ou Français ont ou auront à souffrir dans ce mode d'exploitation des navires à équipages économiques du niveau général de sécurité très bas, des difficultés de compréhension qui peuvent apparaître en situations d'urgences, de la nécessité de réactions très rapides et solitaires dans ces situations.

La perte de temps pendant toutes manœuvres due à la lenteur ambiante et générale, la religion musulmane pure et dure peu adaptée ou adaptable à la vie du bord, l'état sanitaire, la nourriture mal adaptée peuvent aussi poser problème.

Il n'en reste pas moins que le commandement de subordonnés courageux et surtout nombreux facilite avec une grande surveillance l'entretien anticorrosion et la propreté du navire.

Et c'est cela, la navigation d'aujourd'hui ! Y a-t-il un autre choix ?

Il y a des annonces pour recrutements aux postes de Commandants et de Chefs Mécaniciens, notamment par compilations de presse spécialisée internationale. Que la revue "JEUNE MARINE" soit remerciée ici pour ce gros travail plutôt ingrat.

A titre d'indication, le salaire d'un Commandant Polonais sous pavillon Polonais est de 250 000 zlotys par mois... Il faut savoir que le salaire de 1 500 U.S. \$ d'un Lieutenant Polonais sous pavillon exotique peut s'échanger contre 9 000 000 de zlotys, sans compter quelques avantages annexes... et que le salaire proposé par mois en "Free Lance" (sans congés, sans E.N.I.M. ou équivalent) à des Capitaines Français pour des navires Supply opérés en Off-Shore est de 36 000 F.F. sous pavillon Français-Bis, et peuvent se négocier à 42/43 000 F.F. sous pavillon G.B.-Bis sur la Côte d'Afrique ! Les équipages réduits sont Africains ou Asiatiques.

Toutes réflexions, informations, anecdotes sur la navigation internationale sont les bienvenues. Ecrivez à l'AFCAN, commission de la Navigation Internationale, B.P. 1114, 76063 LE HAVRE CEDEX ou bien à moi-même, auteur de ces lignes :

*Michel SALVY
15, rue Saint Yon
17000 La Rochelle
Tél.46.41.42.47.*

POUR UNE POLICE DES ASSURANCES...

Nous sommes heureux de reproduire ici, in-extenso, et tel qu'il a été présenté par la rédaction du "Journal de la Marine Marchande", un article rédigé par J.D. Troyat. Le texte a été publié dans le numéro spécial bilingue (français-anglais) du "Journal de la Marine Marchande" consacré à "L'assurance maritime"

*La rédaction d'AFCAN
Informations*

Sous ce titre à double sens, nous avons choisi de présenter une réflexion du Commandant J.D. Troyat, Secrétaire Général Adjoint de l'Association Française des Capitaines de Navires, à propos du rôle que pourraient jouer, selon lui, les assureurs maritimes dans la valorisation du pavillon des pays dits d'ancienne tradition maritime et le renforcement de la sécurité sur mer.

L'idée nous a paru séduisante et susceptible de développements, même si sa réalisation paraît une tâche considérable.

La "fortune de mer" est à la portée de tous...

La haute mer est un espace où la circulation ne connaît guère d'autres entraves que celles générées par le milieu lui-même.

Liberté entière y est même laissée à chacun d'y périr ou d'y voir engloutir son bien : la "fortune de mer" est à la portée de tous !

Il était donc naturel que, dès les débuts de la navigation commerciale, l'on s'efforçât de limiter les risques de "l'expédition maritime".

La première voie pour y parvenir fut de rendre plus sûrs les navires et plus qualifiés les hommes qui les conduisent. On est ainsi arrivé à ce que nous connaissons actuellement, c'est-à-dire d'une part à des sociétés de classification (Lloyd's, Veritas, American Bureau, etc.) s'assurant de la qualité des navires et, d'autre part, à des brevets de compétence pour les marins, en particulier pour les officiers assurant l'encadrement et la navigation proprement dite.

Une telle organisation peut être considérée comme satisfaisante dans la mesure où les représentants locaux des sociétés de classification exécutent leur tâche avec une scrupuleuse vigilance et où les brevets délivrés aux futurs officiers le sont en fonction d'une somme non de devises fortes mais de connaissances et d'expérience.

La seconde voie pour alléger les risques de l'expédition maritime a été la mise en commun des intérêts pécuniaires liés à la bonne fin de l'expédition.

Les différentes parties prenantes dans l'expédition convenaient de se partager les fruits de la réussite au prorata de leur engagement ; elles acceptaient également de mutuellement se soutenir au cas où un sinistre affecterait les biens de l'un des participants, qu'il s'agisse de la cargaison ou du navire lui-même.

Cette forme d'assurance maritime mutuelle a, bien sûr, beaucoup évolué et de nos jours la cargaison est assurée séparément, dans son ensemble ou par lots, tandis que le navire est assuré par ailleurs et que la perte d'exploitation qui résulterait de son éventuelle immobilisation ou disparition peut également faire l'objet d'un contrat d'assurance.

Il faut toutefois noter que la notion du risque mutuellement partagé dans l'expédition maritime n'a pas disparu du droit maritime et des techniques d'assurances qui en découlent.

Un commandant de navire peut, en effet, toujours décider - sous certaines conditions bien précises - la mise en "avarie commune" de son navire et de la cargaison transportée.

Au demeurant, l'assurance maritime, tout en conservant certaines particularités, s'est à bien des égards rapprochée des autres formes d'assurance que nous connaissons. Notamment, du fait de la masse des capitaux garantis, la réassurance du risque auprès d'autres

compagnies est pratiquement toujours réalisée par la compagnie d'assurance tête de file.

Il apparaît donc que, de nos jours et dans les pays d'ancienne tradition maritime, les acheminements de biens ou de personnes par voie de mer peuvent être effectués par des navires sûrs, armés par du personnel compétent et correctement assurés contre les aléas susceptibles de néanmoins survenir.

Mortelle différence...

Toutefois, les vieilles nations maritimes ne constituent plus le monde tel qu'on le concevait autrefois. D'autres nations de la planète sont désormais devenues, elles aussi, des nations maritimes. Le processus a pu être naturel : existence d'une façade maritime et de possibilités portuaires, nécessité de disposer d'une flotte de navire arborant son pavillon afin de pourvoir à des approvisionnements de plus en plus importants, au rythme de son développement.

Le phénomène peut également être totalement artificiel : attirer des capitaux destinés au maritime par une fiscalité légère, l'absence de coûteuses contraintes de sécurité et une protection sociale gratuite puisqu'inexistante.

N'oublions pas, enfin, les pays non capitalistes, dits de l'Est, qui font supporter à leurs citoyens l'absence de productivité ou des taux de fret à perte.

Le caractère intrinsèquement international du commerce maritime va entraîner la confrontation sur le marché mondial des navires des flottes des nations précitées avec ceux des flottes des nations maritimes développées.

Partant d'un prix d'achat plus élevé pour un navire en accord avec les normes nationales et internationales et les spécifications des sociétés de classification, on va lui ajouter des coûts d'exploitation également plus élevés (entretien de haut niveau et maintien en côte, amélioration régulière des conditions de sécurité, salaires, protection sociale et retraite des navigants des pays développés, etc).

Quels que puissent être les gains de productivité obtenue, il est clair que ce navire aura un coût d'exploitation (amortissement + frais financiers + exploitation) bien supérieur à celui d'un navire du même type exploité sous pavillon "bis" - type Kerguelen - ou de complaisance - type Vanuatu. Selon certains, cette différence de coût serait dans le rapport du simple au double, voire parfois au triple ; elle sera rapidement mortelle pour toutes les flottes des nations industrialisées armées sous leur propre pavillon.

On peut avancer que la seule charge qui soit à peu près identique quelle que soit la nationalité du navire est celle représentée par le coût des soutes.

En ce qui concerne les frais financiers, par contre, ceux-ci ne seront pas uniquement fonction du montant et de la durée de prêt consenti mais également, par exemple, des garanties de droit accordées au prêteur par la législation du pays du pavillon. Ceci est particulièrement sensible en ce qui concerne les différents régimes d'hypothèque maritime.

Un poste de dépense également non négligeable est celui de l'assurance ; il l'est d'autant moins qu'il recèle, au-delà de sa réalité économique, une potentialité régulatrice et moralisatrice. Cette potentialité mériterait d'être développée.

Rassurants assureurs...

Ce n'est un secret pour personne que des navires tellement peu sûrs qu'ils devraient être interdits à la navigation sillonnent néanmoins les océans.

Ce qui va généralement de pair, c'est qu'ils sont armés par du personnel - y compris au niveau de l'encadrement - qui ne vaut guère mieux.

Aussi longtemps que cela se passe à l'écart des passages les plus fréquentés et loin des côtes des pays industrialisés, ceux-ci n'y prêtent guère attention.

Il faut déjà qu'un naufrage survienne, entraînant quelques conséquences néfastes pour l'environnement, pour que l'opinion

publique s'émeuve.

Cela oblige généralement quelques responsables des pays dont les côtes sont saccagées et la mer polluée à faire des déclarations sur les mesures qui seront désormais prises pour que cela ne se reproduise plus... et cela se reproduit... et l'on recommence... et les assurances paient, avec difficultés, des sommes considérables.

Car les navires en cause sont assurés. Qui accepterait, d'ailleurs, de voir sa marchandise chargée sur un navire qui ne le serait point ?

Les Assureurs maritimes ont là, indéniablement - et parce qu'il s'agit d'un élément nécessaire du contrat de transport - des possibilités de persuasion que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) n'aura jamais.

Il existe déjà une modulation du tarif de l'assurance maritime en fonction des parages fréquentés ; n'est-il pas possible d'envisager l'extension de cette modulation de la prime ? Ne pourrait-on également l'appliquer en fonction de la plus ou moins grande fiabilité du navire et de ses systèmes de sécurité, comme du plus ou moins grand sérieux de la formation maritime reçue par l'équipage chargé de son entretien et de sa conduite ?

Il faudrait pour cela concevoir une collaboration plus étroite entre les sociétés de classification et les compagnies d'assurances. Ces dernières auraient à mettre au point un système de cotation leur permettant d'apprécier le "risque" que représente chaque navire selon des critères qui pourraient être :

- qualité du navire en fonction de la cote attribuée par les sociétés de classification, de l'âge du navire, de la fréquence des arrêts techniques d'entretien, etc.
- équipements de sécurité, au sens large, installés à bord du navire ;
- appareils de navigation : nombre de VHF, de radars (avec fonction anti-collision ou non), existence de systèmes de positionnement ;
- nombre d'officiers dûment brevetés embarqués à bord (respect des normes STCW 78 (*), degré de confiance pouvant être accordé à la valeur du brevet.

Un navire récent, ayant opté pour la classification continue, qui se serait mis en conformité avec les moindres recommandations de l'OMI concernant certains dispositifs de sécurité et qui, de surcroît, serait armé par du personnel d'encadrement titulaire de brevets conformes aux directives STCW 78 délivrés par des écoles à la valeur reconnue, deviendrait ainsi, pour un capital garanti identique, beaucoup moins cher à assurer qu'un navire ancien, hors cote, mal entretenu et armé de manière douteuse.

Les assureurs maritimes auraient également à mettre sur pied, au niveau mondial, un répertoire des navires ainsi cotés et délivreraient à chaque navire un "label de fiabilité" avec la valeur de sa cote.

Ce "label de fiabilité" devrait apparaître non seulement sur les documents propres au navire mais également sur les documents commerciaux (connaissements ou chartes parties) concernant le navire.

Le propriétaire de la marchandise pourrait ainsi connaître le degré de fiabilité du navire sur lequel sa marchandise est chargée et, par là même, éventuellement influencer le choix du chargeur.

La mise en place, certes complexes, d'un tel système permettrait de faire payer moins cher leur assurance aux navires des armateurs renouvelant leur flotte, investissant pour leur entretien et employant du personnel qualifié.

Il permettrait également d'inciter les chargeurs à préférer, même à taux de fret légèrement supérieur, des navires au "label de fiabilité" élevé.

Il permettrait, enfin, de réduire les risques de navigation.

Par un tel ambitieux projet, que l'on pourrait résumer par la formule "pas de police sans enquête", les assureurs feraient mieux qu'assurer : ils rassureraient tous ceux que préoccupe le maintien dans nos pays et sous leur pavillon d'une flotte moderne, performante et sûre.

(*) STCW 78 : *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*. Mises au point par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ces normes ont fait l'objet, en 1978, d'une convention internationale entre les Etats membres (plus de 70) de l'OMI.

CHARTERING FYG

Pour tous ceux qui ont l'habitude des échanges télex en anglais - et bon gré, mal gré, il faut reconnaître que c'est la langue de plus en plus utilisée pour la mer et les transports -, ce sigle bizarre "FYG" signifie : "For Your Guidance" : pour votre gouverne.

Le glossaire succinct qui suit regroupe quelques termes et abréviations couramment employées dans les négociations d'affrètement.

Nous espérons que nos lecteurs apprécieront de pouvoir disposer d'un lexique répertoriant ainsi les abréviations les plus usuelles.

La Rédaction

A

AA : Always Afloat
AAAA : Always Afloat And Accessible.
ADCOM : Address Commission.
AH : Antwerp/Hamburg Range.
APS : Arrival Pilot Station.
AR : Antwerp/Rotterdam Range.
ARA : Antwep - Rotterdam - Amsterdam.
ASAP : As Soon As Possible.
A/S : Alongside.
ATDNS : Any Time Day Or Night Shinc.

B

BA : Buenos Aires.
BB : Ballast Bonus.
BB : Bare Boat.
BB : Below Bridge.
BBB : Before Breaking Bulk.
BBCP : Bare Boat Charter Party.
B/C : Bulk Carrier.
BDI : Both Dates Included.
BENDS : Both Ends.
BIZ : Business.
BKRS : Bunkers.
B/L : Bill of Lading.
BW : Brackish Water.
BWAD : Brackish Water Arrival Draft.
BWT : Bleeding Wing Tanks.

C

CAD : Cash Against Documents.
CAN : Canadian/Canada.
CANDF : Cost And Freight.
CC : Cubic Capacity
CHOP : Charterers'Option.
CHOPT : Charterers'Option.
CHTRS : Charterers.
CIF : Cost Insurance And Freight.
CIF & E. : Cost, Insurance, Freight And Exchange.
C/O : Certificate Of Origin.
COD : Cash On Delivery.
COM : Commission.
CONSECS : Consecutive Voyages.
C/P : Charter Party.
CPDD : Charter Party Dated.
CQD : Customaru Quick Despatch.
CT : Contract.
CUFT : Cubic Feet.
CU : Cubic Feet.

D

DAP : Days All Purposes.
DD : Dated.
DD : Drydocking.
DELY : Delivery.
DES/DEM : Despatch/Demurrage.
DHDATSBE : Demurrage Half Despatch All Time Saved Both Ends.
DHDWTSBE : Demurrage Half Despatch Working Time Saved Both Ends.
DISCH : Discharge.
DISOPS : Discharging Operations.
DO : Diesel Oil.
DO : Delivery Order.
DOP : Dropping Outward Pilot.
DT : Deep Tank.

E

EIU : Even If Used.
ERTL : Expected Ready To Load.
ETA : Expected Time Of Arrival.
ETC : Expected To Complete.
ETD : Expected Time Of Departure.
ETR : Expected To Be Ready.
EXCL : Excluding.
EXPLIFT : Expected To Lift.
EXPLOAD : Expected To Load.

F

FAA : Free Of All Average.
FAE : Free Alongside Elevator.
FAS : Free Alongside Ship.
FD : Free Discharge.
FDD : Freight Demurrage Despatch.
FH : First Half.
FHEX : Fridays And Holidays Excepted.
FIFO : First In, First Out.
FIO : Free In And Out.
FIOS : Free In And Out And Stowed.
FIOT : Free In And Out And Trimmed.
FLOP : Full Loading Option.
FO : Fuel Oil.
FOB : Free On Board.
FIOST : Free In And Out, Stowed And Trimmed.
FOC : Flag Of Convenience.
FOG : For Our Guidance.
FOLL : Following.
FOQ : Free On Quay.
FOW : First Opening Water.

FPA : Free Of Particular Average.
FRT : Freight.
FWAD : Fresh Water Arrival Draft.
FYG : For Your Guidance.

G

GA : General Average.
GD : Geared Vessel.
GRN : Grain Cubic.
GRT : Gross Register Tonnage.
GTEE : Guarantee.
GW : Gross Weight.

H

HDWTSBE : Half Despatch Working Time Saved Both Ends.
H/H : Holds/Hatches.
HM : Hull And Machinery.
HR : Hampton Roads.
HRS : Hours.
HSS : Heavy Sorthums And/Or Soyas.

I

IFO : Intermediate Fuel Oil.
INC : Including.
INFO : Information.
IWL : Institute Warranty Limits.

L

LAYCAN : Laydays/Cancelling.
LB : Pound.
LBS : Pound Sterling.
LDG : Loading.
LDN : London.
LDYS : Laydays.
LH : Last Half.
LL : Lakes. St Lawrence.
LOA : Length Over All.
LPP : Length Between Perpendiculars.
LT : Long Tons.
LTSBE : Laytime Saved Both Ends.

M

ML : More Or Less.
M/N : Minimum/Maximum.
MIN/MAX : Minimum/Maximum.
MOL : More Or Less.
MOLOO : More Or Less Owner's Option.
M/R : Mate 's Receipt.
M/S : Motor Ship.

MT : Metric Ton.
M/T : Motor Tanker.
M/V : Motor Vessel.

N

NAABSA : Not Always Afloat But Safe Aground.
NOLA : New Orleans.
NOPAC : North Pacific.
NOR : Notice Of Readiness.
NRT : Net Register Tonnage.
NWP : Next Working Period.
NYPE : New York Produce Exchange.

O

OBO : Ore Bulk Oil.
OO : Ore/Oil.
OO : Owners' Option.
OSO : Ore, Slurry, Oil.
O/T : Overtime.

P

PC : Per Cent
P AND C : Private And Confidential.
PD : Port Dues.
POD : Paid On Delivery.
PPT : Prompt.
PT : Port.
PUT : Port Utilization Tax.

R

RC : Running Costs.
RDAM : Rotterdam.
REDELY : Redelivery.

REF : Reference.
REV : Reverting Or Revert.
RGDS : Regards.
RGE : Range.
RPT : Repeat.
RV : Round Voyage.

S

SATAFEX : Saturday Afternoon Excepted.
SAVED BENDS : Saved Both Ends.
SB : Safe Berth.
SBAA : One Safe Berth Always Afloat.
SHEX : Sundays And Holidays Excepted.
SHINC : Sundays And Holidays Included.
S/O : Sellers' Option.
SOF : Statement Of Facts.
SOL : Shipowners' Liability.
SP : Safe Port.
SR & CC : Strike, Riot And Civil Commotion.
SS : Steam Ship.
SSW : Summer Salt Water.
ST : Short Ton.
ST : Straight Time.
ST : Self-Trimming.
STEM : Subject To Enough Merchandise.
SUB : Subject.
SUB : Substitute.
SW : Salf Water.
SWAD : Salt Water On Arrival Draft.

T

TARV : Transatlantic Round Voyage.
TBA : To Be Advised.
TBC : To Be Chartered.

TBN : To Be Nominated.
T/C : Time Charter.
TDA : To Day.
TDY : To Day.
TDW : Ton Deadweight.
THKS : Thanks.
TIP : Taking Inward Pilot.
TOM : Tomorrow.
TPI : Ton Per Inch.
TST : Top Side Tanks.

U

UU : Unless Used.
USD : United States Dollar

V

VOY : Voyage.
VSL : Vessel

W

WA : With Average.
WCCON : Whether Customs Cleared Or Not.
WGT : Weight.
WHR : Warehouse Receipt.
WIBON : Whether In Berth Or Not.
WIPON : Whether In Port Or Not.
WIFPON : Whether In Free Pratique Or Not.
WOG : Without Guarantee.
WP : Weather Permitting.
WPA : With Particular Average.
WPAGW : Weather Permitting All Going Well.
WRO : War Risks Only.
WWR : When Where Ready.

SIGNIFICATION DES PRINCIPALES ABREVIATIONS UTILISEES POUR DESIGNER LES ORGANISATIONS SIEGEANT A L'OMI

IMO : International Maritime Organization
ACOPS : Advisory Committee On Pollution of the Sea.
AISM : Association Internationale de Signalisation Maritime.
ASE : Agence Spatiale Européenne.
AWES : Association des Constructeurs de Navires de l'Europe Occidentale.
CCE : Commission des Communautés Européennes.
CCI : Chambre de Commerce Internationale.
CEFIC : Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique.
CIRM : Comité International Radio-Maritime.
CISL : Confédération Internationale des Syndicats Libres.
E AND P forum : Oil Industry International Exploration And Production Forum.
ETA : Association Européenne des Propriétaires de Remorqueurs.
FAO : Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture.
FIPOL : Fond International d'Indemnisation pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures.
FOEI : Internationale des Amis de la Terre.
IACS : Association Internationale des Sociétés de Classification
IADC : International Association of Drilling Contractors.
IAIN : Association Internationale des Instituts de Navigation.
IALA : Association Internationale des Phares et Balises
IAPH : Association Internationale des Ports.

ICHCA : Association Internationale de Coordination de la Manipulation des Chargements.
ICOMIA : Conseil International des Associations des Industries Nautiques.
ICS : Chambre Internationale de la Marine Marchande.
IFSMA : Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires.
IICL : Institute of International Container Lessors.
ILAMA : International Livesaving Applicane Manufacturers' Association.
ILC : Conférence internationale pour les bateaux de sauvetage.
IMPA : Association Internationale des Pilotes Maritimes.
INMARSAT : Organisation Internationale de Télécommunications Maritimes par Satellites.
INTERTANKO : Association Internationale des Armateurs Pétroliers Indépendants.
ISF : Fédération Internationale des Armateurs.
ISO : Organisation Internationale de Normalisation.
MINCOMAR : Conférence Ministérielle des Pays de l'Afrique Occidentale et Centrale sur les Transports Maritimes.
OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
OCIMF : Oil Companies International Marine Forum.
OHI : Organisation Hydrographique Internationale.
OIT : Organisation Internationale du Travail.
OMM : Organisation Météorologique Mondiale.
UIT : Union Internationale des Télécommunications.
UMM : Université Maritime Mondiale.

RELATIONS SHOM/AFCAN

LA CARTE MARINE : SITUATION ACTUELLE ET DEVELOPPEMENTS

par l'ingénieur général de l'armement Pasquay
Directeur de l'Etablissement principal
du service hydrographique et océanographique de la
marine

La carte marine constitue depuis ses origines un outil déterminant pour la sécurité de la navigation. Il y a encore deux siècles, les cartes marines étaient des documents secrets, car leurs détenteurs disposaient ainsi de la connaissance exclusive de routes de navigation nécessaires à la conquête militaire ou économique des terres lointaines. Les grandes nations maritimes avaient, par des expéditions successives, laborieusement accumulé une somme de connaissances déterminantes pour le succès de leurs actions outre-mer.

La carte marine actuelle est un document toujours coûteux, car ses éléments de base sont le fruit de levés en mer. Sous sa forme courante, la carte marine est un "document ouvert" destiné à la navigation de surface. Les utilisateurs sont divers : navigateurs de commerce, pêcheurs, plaisanciers, militaires.

Bien entendu, les marines militaires ont aussi des besoins spécifiques que la carte marine ordinaire ne saurait satisfaire. Ainsi, la navigation sous-marine nécessite une description détaillée et sûre du relief sous-marin au-delà du plateau continental (isobathes serrées, attention particulière aux monts sous-marins...). La guerre des mines exige la connaissance détaillée du plateau continental (y compris la nature des fonds). La lutte ASM requiert un inventaire complet des épaves et obstructions diverses

"Nous ne pouvons pas admettre que l'AFCAN soit encalminée !"

Nous venons de fêter le 10^{ème} anniversaire de notre association, 10 années sans aucun doute riches et bénéfiques tant pour nous-mêmes les capitaines que pour tout le métier de la mer.

Et, pourtant, malgré ce bilan très positif, l'heure n'est-elle pas venue de s'interroger devant certains signes, de se demander si ces vents portants qui, jusqu'à présent, faisaient voguer notre navire grand large, n'ont pas tendance à mollir et si le "vaisseau AFCAN" ne continue de faire route que par l'action de quelques "galériens", anciens pour la plupart, toujours aussi fermement décidés à souquer sur le bois mort, certes, mais qui aimeraient bien voir de plus jeunes, des actifs grimper à leur tour dans la nature pour venir les aider à établir de nouvelles voiles afin de chercher d'autres souffles porteurs.

Je n'en veux pour preuve que ce questionnaire ayant pour sujet nos rapports avec le Shom que j'avais lancé dans notre bulletin n°5 de mars et qui n'a reçu à ce jour que 3 réponses ce qui, avouez-le, mes chers collègues, est un aliment fort maigre pour réaliser une synthèse digne de ce nom.

Il me semblerait pourtant que, d'abord, c'est là un sujet essentiel concernant la sécurité de la navigation et qu'ensuite cela ne constituait pas un effort insurmontable que de distraire sur son emploi du temps de commandant certes débordé par de multiples tâches comme je le sais, la vingtaine de minutes nécessaires pour y répondre.

Quoiqu'il en soit et en attendant que d'autres bonnes volontés se manifestent, vous trouverez ci-dessous un article sur :

"La carte marine-situation actuelle et développements"

précédemment paru dans une autre revue maritime et que j'ai reproduit avec l'accord de son auteur l'IGA Pasquay, directeur de l'EPSHOM à Brest que je remercie ici pour son aimable et cordiale autorisation.

par D. LOISON

susceptibles de donner de faux-échos. Les opérations amphibies nécessitent la représentation à grande échelle de l'estran et du littoral.

Laissant de côté les levés, qui sont à la base de l'établissement des cartes, ne retenant que la carte marine ordinaire à l'usage de la navigation de surface, nous allons aborder quelques aspects contemporains qui intéressent plus particulièrement le navigateur français : le porte-feuille des cartes marines du SHOM, les mesures prises pour mieux satisfaire les besoins du navigateur par la coopération internationale, la présentation actuelle des cartes, les moyens modernes d'élaboration des cartes et enfin la carte du futur, couramment appelée carte électronique.

LE PORTEFEUILLE CARTOGRAPHIQUE FRANÇAIS.

Il y a cinq ans, le SHOM disposait encore d'un portefeuille de 1 900 cartes couvrant tout le globe. En principe, le navigateur français devait pouvoir fréquenter tous les ports du monde

d'intérêt international en ne se servant que de cartes françaises. A vrai dire, pour bon nombre de ces ports, la collection permettait d'accéder sans difficulté jusqu'au point d'embarquement du pilote, mais ne donnait pas les moyens d'entrer dans le port et d'accoster de façon autonome.

Les cartes du portefeuille n'étaient donc pas suffisamment nombreuses pour satisfaire tous les besoins des navigateurs français, mais étaient trop nombreuses au regard de l'effectif des cartographes de l'EPSHOM, chargés de leur tenue à jour par voie d'éditions, annexes graphiques ou corrections isolées. Ainsi, comme le portefeuille vieillissait inexorablement, il fallut se résoudre à abandonner notre prétention à une couverture mondiale. Une étude fut conduite pour définir, avec l'accord de l'état-major de la Marine, les zones où il était possible de supprimer les cartes françaises. Il fut décidé que dans les régions suivantes le portefeuille français resterait complet ou quasi-complet : Europe, Méditerranée, mer Rouge, Golfe, Madagascar, territoires

et départements français d'outre-mer, côte ouest de l'Afrique. De vastes parties du globe ne sont plus couvertes par des cartes françaises, exception faite de nos cartes à petites échelles (routières et cartes océaniques), lesquelles couvrent toujours toutes les mers et océans.

Pour les zones où les cartes françaises à moyenne et grande échelle sont absentes, le SHOM a constitué un portefeuille de complément, composé de cartes étrangères, le plus souvent britanniques, qui remplace nos cartes de compilation (1) supprimées. Le SHOM assure l'approvisionnement de ces cartes étrangères au bénéfice des seuls bâtiments de la Marine nationale. Les navigateurs civils français qui trouvent les références de ces cartes dans notre propre catalogue, pourront les acquérir auprès des services hydrographiques éditeurs ou de leurs agents en France. Les cartes du portefeuille de complément peuvent être tenues à jour à partir d'avis français, traduction d'avis étrangers, insérés dans nos propres groupes d'avis aux navigateurs. Ainsi les conditions sont-elles réunies pour que le portefeuille de complément, réglementaire pour les bâtiments de notre flotte, soit un portefeuille recommandé pour nos navigateurs civils. La mise en place de ce portefeuille s'est faite par tranches étalées sur deux ans et s'est achevée en janvier 1987.

Né de la nécessité, le portefeuille de complément présente un certain nombre d'avantages.

Les 550 cartes françaises supprimées de notre portefeuille ont été remplacées par 760 cartes étrangères, généralement plus récentes, et mieux adaptées par leur échelle et leur nombre à la navigation côtière et à l'accès aux ports.

En raison des insuffisances du portefeuille français, les navigateurs se servaient depuis quelques décennies, de certaines des cartes britanniques qui figurent aujourd'hui au portefeuille de complément. Dans le meilleur des cas, ils en assuraient la mise à jour à partir d'avis britanniques souvent difficiles à interpréter. Maintenant, cette mise à jour peut se faire aisément grâce aux avis français.

La rénovation et la tenue à jour, par publications et éditions, d'un portefeuille français dont les dimensions sont devenues raisonnables, sont des tâches dont l'ampleur ne dépasse pas les moyens actuels de l'EPHOM. Le navigateur français disposera donc d'un portefeuille national de meilleure qualité que par le passé. Ceci est particulièrement vrai pour les cartes originales, produites à

partir des levés du SHOM. L'époque où des minutes de sondages "dormaient" dans les meubles à plan, en attendant que les cartographes aient le temps de les exploiter, est révolue.

Au rythme actuel de sortie des publications et éditions de cartes, l'âge moyen d'une carte du portefeuille sera inférieur à quinze ans.

LA COOPERATION INTERNATIONALE EN CARTOGRAPHIE MARINE.

Si la situation du portefeuille français s'est améliorée, ce n'est pas seulement parce qu'il comporte moins de cartes, mais c'est aussi en raison des dispositions prises au sein de l'Organisation hydrographique internationale (OHI) pour faciliter la production et la reproduction des cartes.

La reproduction de cartes par fac-similé

Ainsi, dès 1965, un accord de reproduction de cartes a été conclu entre les services hydrographiques néerlandais et français. Cet accord bilatéral permet à chaque partie de reproduire par fac-similé les cartes originales de l'autre, après un nombre limité de modifications indispensables à la compréhension de ces cartes par les navigateurs nationaux. Ces modifications portent avant tout sur les légendes qui sont traduites (doit dans le corps de la carte, lorsqu'elles sont particulièrement importantes, soit dans un glossaire imprimé dans une partie libre de la carte) et lorsque c'est nécessaire, sur les quelques symboles inconnus des navigateurs nationaux. L'accord de reproduction franco-néerlandais a été suivi par un certain nombre d'autres, principalement entre la France et les pays européens.

La carte internationale.

A partir des années 70, sous l'égide de l'OHI, sont nés des projets ambitieux : ceux des cartes internationales à petite échelle, puis à moyenne et à grande échelle.

Des commissions régionales, comprenant les services hydrographiques riverains d'une mer ou d'une partie d'océan, définissent des schémas de découpage de cartes internationales (INT) à moyenne et grande échelle et se répartissent le travail de production des cartes. C'est en principe le pays côtier qui se charge de la production des cartes INT au large de ses côtes. Les autres états membres de l'OHI peuvent reproduire ces cartes. Lorsque les eaux représentées sur une carte appartiennent à plus d'un pays, la

désignation du pays producteur doit se faire par entente entre les parties concernées au sein de ces commissions régionales : Commission de la mer du Nord, de la Méditerranée et de la mer Noire, de l'Atlantique oriental, et du Pacifique, pour ne citer que celles qui concernent la France.

On voit de nombreux avantages à cette coopération internationale :

- les services hydrographiques économisent l'effort de compilation et peuvent ainsi consacrer plus largement leurs moyens à améliorer la qualité des cartes originales, à étendre éventuellement le portefeuille dans les eaux étrangères, à assurer une meilleure tenue à jour du portefeuille existant ;

- les navigateurs disposent, pour les côtes étrangères qu'ils fréquentent, de cartes d'une qualité rigoureusement identique à celles des cartes étrangères originales et qu'ils peuvent mettre aisément à jour au moyen des groupes d'avis aux navigateurs nationaux qu'ils reçoivent.

Les spécifications cartographiques internationales.

Des spécifications pour les cartes marines ont été élaborées au sein de l'OHI. Ces normes internationales (INT) ont été adoptées par la France et sont utilisées pour toutes les publications du SHOM préparées après le 1er janvier 1984. La France se place parmi les pays les plus diligents dans cet effort de normalisation. Bien entendu, les simples éditions de nos cartes sont faites en gardant des normes françaises. Le portefeuille français comportera donc encore pendant de nombreuses années des cartes aux normes françaises anciennes. Pour cette raison l'ouvrage ID "Symboles et abréviations figurant sur les cartes marines françaises" comprend des pages à bordure bleue donnant les normes françaises nouvelles (normes INT) en face des pages décrivant les normes françaises anciennes. Pour faciliter la lecture de nos publications aux nouvelles normes, la signification des principales abréviations INT (qui sont dérivées de l'anglais, langue maritime internationale de facto) apparaît sur les cartes dans un tableau donnant la correspondance avec les anciennes abréviations françaises.

Il ne faut donc pas confondre cartes INT et cartes aux normes internationales.

Ainsi, la France publie, tant pour ses eaux que pour les eaux étrangères, des cartes aux normes internationales qui ne sont pas pour autant des cartes INT. A terme toutes nos cartes nationales seront aux normes internationales.

Tous ces efforts entraîneront une ressemblance croissante entre les cartes marines des différents portefeuilles. Les navigateurs liront ainsi de plus en plus facilement toutes les cartes, quelle qu'en soit la provenance.

AIDES INFORMATIQUES A LA PRODUCTION CARTOGRAPHIQUE

Nous venons d'évoquer les dispositions internationales prises ces dernières années, qui facilitent la production des cartes, ainsi que leur usage par tous les navigateurs. Nous allons voir que l'informatique a également largement contribué au développement de la cartographie. Notre propos n'est pas de décrire les étapes et la réalisation d'une carte, mais de souligner l'aide apportée par l'informatique dans certaines tâches cartographiques.

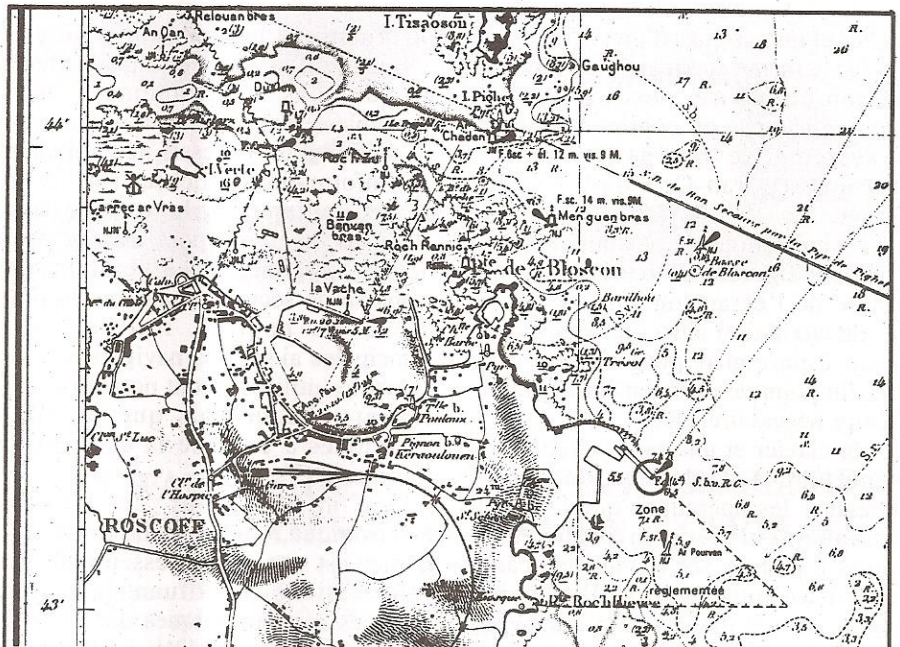
Depuis près d'un quart de siècle, les cartographes français se servent de l'ordinateur et des machines à tracer automatiques associées pour le dessin : des méridiens et parallèles, des réseaux de radionavigation (Decca, Loran-C...) et de façon générale de toute courbe à définition mathématique. Progressivement ont été constitués des fichiers thématiques (épaves, amers, trait de côte...) dont les sorties graphiques sont une aide précieuse pour le préparateur de cartes.

En 1988, l'EPSHOM a accompli un progrès décisif en acquérant un équipement et un logiciel français, réalisés conformément à ses spécifications détaillées ; il s'agit de postes cartographiques interactifs qui permettent :

- de numériser des documents cartographiques, tout en contrôlant en temps réel le travail de numérisation et en effectuant des corrections immédiates grâce à une visualisation sur écran ;
- de sélectionner des informations cartographiques à partir de fichiers existants ;
- de mettre à jour une carte après sa publication.

Ainsi la possibilité de manipuler sur écran des données cartographiques préalablement numérisées change radicalement le travail du cartographe. La constitution de bases de données cartographiques devient ainsi un objectif à notre portée. Ces bases de données sont un préalable à la production de la carte du futur : la carte électronique.

Bien entendu, les aides informatiques à la préparation et à l'exécution des cartes ne sont que des outils à la disposition du cartographe.

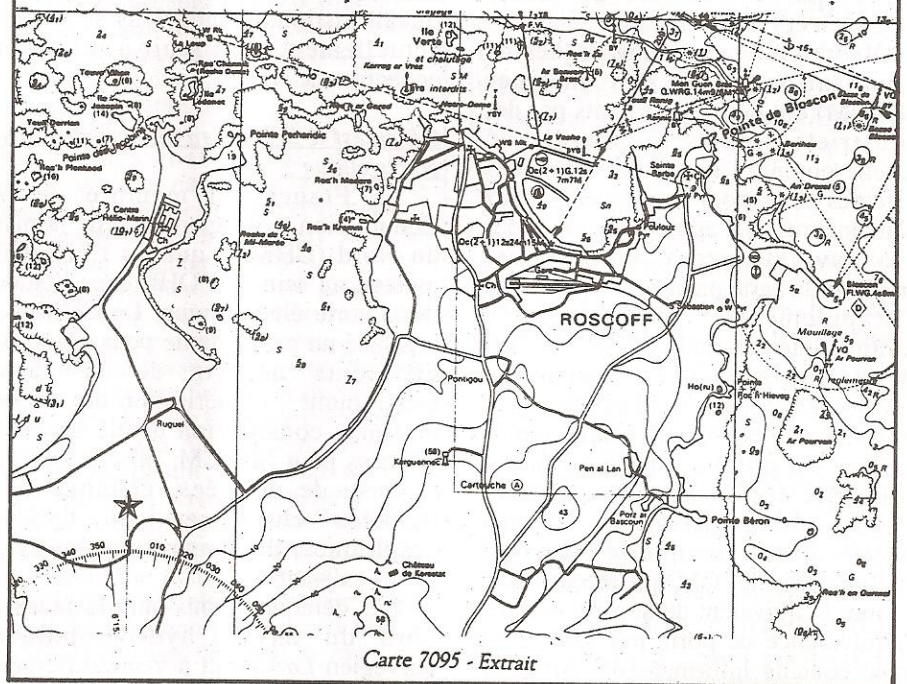


Carte 5827 - Extrait

USAGE DES NORMES CARTOGRAPHIQUES INTERNATIONALES

Le SHOM utilise les normes INT pour ses publications, qu'ils s'agisse de cartes purement nationales ou de cartes internationales. Comparons l'extrait ci-dessous de la carte 7095 (Baie de Morlaix - de l'île de Batz à la pointe de Primel - échelle 1/20.000) publiée en 1988 à celui de la carte 5827, publiée en 1942 et qui a été remplacée par la première.

Ces cartes, à la même échelle, présentent des différences notables, aussi bien dans la conception générale et la facture que dans les symboles et abréviations employés. Sur la carte récente la topographie est davantage « schématisée », les sondes figurées sont moins nombreuses. La bouée cardinale nord marquant la Basse de Bloscon porte maintenant la légende BY (B=black, Y=yellow) à la place de la légende NJ (N=noire, J=jaune), la légende du feu est devenu VQ (very quick) en remplacement de F.s.r. (feu scintillant rapide). Le port de pêche et le port de plaisance se distinguent immédiatement grâce à deux symboles très parlants.



Carte 7095 - Extrait

Ils ne remplacent pas le cartographe qui exerce toujours sa compétence, son sens de la bonne disposition des éléments d'une carte, sa critique à l'égard de la cohérence des données et son choix qui est une de ses prérogatives fondamentales.

LA CARTE ELECTRONIQUE

Il n'y a pas encore de définition

homologuée de la carte électronique. Nous nous contenterons de dire que la carte électronique est une portion d'un système intégré de navigation comportant normalement les éléments suivants :

- une base de données cartographiques numériques implantée sur ordinateur de bord et qui permet de faire figurer, sur un écran couleur de haute résolution, les éléments gra-

phiques et numériques d'une carte ;

- sur le même écran apparaît aussi la position du navire, position qui est supposée acquise en continue, grâce à un système de navigation radio-électrique (Loran-C, Syledis, GPS-Navstar...);

- les indications de position, de cap, de vitesse figurent en permanence en bordure de l'écran (ou sur une petite console auxiliaire) ainsi que la distance restant à parcourir pour atteindre le prochain point de changement de route, le temps nécessaire, etc.

- un clavier et un pointeur (curseur) permettant à l'officier de quart d'effectuer les opérations que l'on fait classiquement avec la règle et le compas à pointes sèches sur une carte papier : azimuth-distance d'un point désigné, tracé de la route à suivre, estime...

- une image radar traitée de l'environnement du navire (échos sur les points les plus proches de la côte, bouées, autres navires...) apparaît sur le même écran. Cette option qui ne fait pas, à proprement parler, partie de la carte électronique, en est un complément très souhaitable. On peut ainsi, à tout moment, vérifier la cohérence entre la position du navire donnée par le système de radiolocation et l'image radar.

Divers systèmes électroniques de visualisation de cartes marines (SEVCM) ont déjà été produits par des industriels pressés de prendre un marché potentiel important. Mais ces systèmes sont, pour le moment, assez rudimentaires. Il s'agit de simples aides à la navigation qui ne sauraient remplacer la carte papier.

Rapidement l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'OHI ont dû s'intéresser à ces créations qui mettent en cause la sécurité de la navigation et l'avenir de la cartographie marine. Un groupe d'harmonisation OMI/OHI étudie actuellement les besoins des utilisateurs et les spécifications auxquelles doivent satisfaire les SEVCM qui seront, dans le futur, l'équivalent de la carte marine. L'équivalence ne porte pas seulement sur le contenu informatif des SEVCM mais aussi sur les fonctions non purement descriptives de la carte : préparer la route, faire le point par relèvement, tracer un relèvement de garde...

La carte électronique présente un avantage important sur la carte papier, elle permet à l'officier de quart de sélectionner des informations qu'il souhaite en fonction de ses besoins du moment. On évite ainsi l'inconvénient que présente sur de nombreuses cartes modernes la "congestion" des

informations innombrables qu'elles contiennent et qui, de toute évidence, ne sont pas simultanément indispensables. Mais il faut en contrepartie se méfier d'un excessif dépouillement des informations affichées sur l'écran. Il est indispensable que certains éléments essentiels pour la sécurité du navire apparaissent en permanence : isobathe de sécurité (fonction du tirant d'eau du navire), trait de côte, principales aides à la navigation... Les symboles utilisés seront normalisés ; ils seront, chaque fois que possible, identiques à ceux de la carte papier (normes INT).

La mise à jour de la carte électronique, comme celle de la carte papier est une affaire essentielle. Les informations constituant la base de données cartographiques des SEVCM seront fournies sur disques. Les bases de données cartographiques, dans un format standard, seront établies par les services hydrographiques. Les éléments de mise à jour des bases de données seront fournis sur disquettes pour les bâtiments à quai ou par transmission par satellite (satellite de l'organisation INMARSAT) pour les bâtiments à la mer. Cette mise à jour, aussi automatique que possible, dispensera les officiers et timoniers des navires du travail fastidieux auquel ils se livrent actuellement pour tenir à jour leur collection de cartes.

Où en est le SHOM en matière de carte électronique ?

La France est membre de la Commission hydrographique de la mer du Nord (CHMN) qui est l'élément moteur, au sein de l'OHI, dans l'étude de la carte électronique. La CHMN a organisé un projet mixte pour tester les différents aspects de la carte électronique : numérisation des cartes marines, constitution d'une base de données pour SEVCM, mise à jour de la base de données, échange des données entre services hydrographiques, démonstration des systèmes existants.

Les démonstrations ont été faites à bord du navire hydrographique norvégien *Lance* qui a visité différents ports de la mer du Nord, dont Dunkerque le 31 octobre 1988. Le SHOM avait fourni la base de données pour les approches et le port de Dunkerque, contribution appréciée des autres services hydrographiques qui ont pu mesurer notre savoir-faire dans ce domaine.

D'un autre côté, le SHOM a préparé un contrat d'études avec la société Matra visant à recenser les besoins des navigateurs en matière de carte électronique, à élaborer une maquette

de base des données embarquée, et à élaborer une maquette de SEVCM.

Une réalisation concrète du SHOM : la carte électronique utilisée en recherche d'épaves.

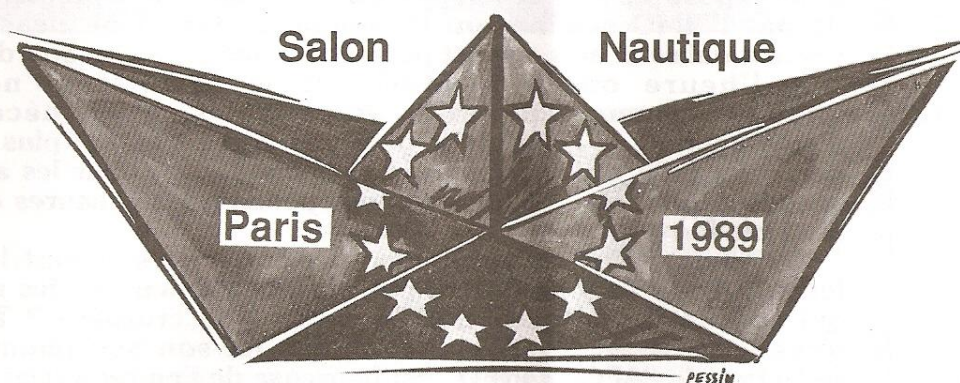
L'EPSHOM a développé un système de carte électronique qui sert à la préparation et à la conduite des opérations de recherche d'épaves menées par le bâtiment hydrographique *Lapérouse*, équipé d'un sonar adapté (DUBM 21C). Ainsi sont présentés, sur écran couleur, les éléments essentiels de la carte dans la zone d'opération du bâtiment hydrographique. La position du bâtiment, donnée par le système de radiolocation Trident, apparaît en permanence, ainsi que le secteur balayé par le sonar. Les profils que doit suivre le bâtiment sont également affichés sur l'écran. Le texte donnant la description détaillée des épaves connues dans la zone d'opération peut être appelé sur un écran alphanumérique monochrome. Le système permet l'archivage des données de navigation, des données sonar et toute information complémentaire utile. Il s'agit donc là d'une carte électronique spécialisée et non de la carte électronique à l'usage de la navigation en général, qui est celle dont se préoccupent actuellement l'OMI et l'OHI.

DANS LE PELOTON DE TETE

Cet aperçu sur les évolutions récentes et futures de la cartographie marine montre la façon dont le SHOM conçoit et joue son rôle dans ce domaine. Fondée sur les besoins des navigateurs qui n'ont pas radicalement changé, la cartographie repose toujours sur des principes élaborés au siècle dernier et dont le premier est de privilégier tout ce qui contribue à la sécurité de la navigation. L'efficace a pris progressivement le pas sur l'esthétique, le réalisme l'a emporté sur une certaine fierté nationale, comme le démontrent l'abandon du portefeuille mondial et la création du portefeuille de complément ou encore l'introduction des normes internationales. Les cartographes de l'EPSHOM ont, en compensation, la satisfaction de disposer d'équipements modernes les plaçant dans le peloton de tête et de préparer le futur, puisque la carte électronique qui sera celle du XXIème siècle ne se fera pas sans eux.

(1) Cartes françaises établies à partir de cartes étrangères, mais de limites d'échelles et de présentations différentes, c'est-à-dire entièrement "repensées et redessinées". Leur préparation est particulièrement laborieuse.

COMMISSION PLAISANCE



Notre Association était bien présente cette année encore au Salon Nautique de la Porte de Versailles à Paris, et nous avons tout lieu de nous réjouir. Quinze commandants ont participé avec efficacité à la tenue du stand, et nous tenons ici à les en remercier particulièrement. Ce sont les Commandants :

<i>Blaisot</i>	<i>Laurent</i>	<i>Savatier</i>
<i>Buisset</i>	<i>Le Gall</i>	<i>Schirmann</i>
<i>Busiau</i>	<i>Loiseau</i>	<i>Turquet</i>
<i>Chabry</i>	<i>Raoult</i>	<i>Wetzel</i>
<i>Delaruelle</i>	<i>Salvy</i>	<i>Yvonnou</i>

Placé sous le signe de la convivialité et de la démarche dans le sens public-AFCAN à l'inverse des années précédentes, notre stand n'est pas passé inaperçu...

Certains de nos collègues qui ont spontanément participé au tour de quart peuvent d'ailleurs en témoigner.

*Pour eux, la plateforme représentée par notre présence dans une manifestation aussi importante que le Salon Nautique de Paris constitue une **richesse** que bien des organismes associatifs ou même privés nous envient.*

Les adhérents qui ont plébiscité la Commission Plaisance ne peuvent donc que s'en féliciter ; les réalités ont bien dépassé les espérances...

Certains d'ailleurs, qui participaient pour la première fois à l'animation du stand AFCAN en ont découvert toutes les possibilités, et sont repartis très enthousiastes, assurés de revoir leur jugement sur la nécessité pour l'Association de participer à ce type de manifestation "Grand Public".

"Paris, Port de l'Europe" était l'un des sigles du salon 89.

N'est-ce pas le prémisses d'un Salon Européen à l'horizon 93 ?

L'AFCAN y aura-t-elle sa place ?

Voilà une bonne question à laquelle il faudra bien un jour apporter une réponse.

M. Thomas, directeur des services d'Armement de la Brittany Ferries (BAI) nous a fait l'honneur de nous communiquer la trame d'un exposé qu'il a développé en Grèce le 1er septembre 1989 devant l'"IMO seminar on the implementation of measures to prevent unlawful acts against passengers and crews on board ships".

A l'heure où la piraterie et le terrorisme ne sont malheureusement plus des actes isolés, il est nécessaire d'envisager, et de prévenir ce genre de crime d'autant plus facile à perpétrer qu'il est quasiment impossible de contrôler les allées et venues de plus de 3 000 personnes pendant les 3 heures d'escale d'un car-ferry.

Comment peut-on appliquer aux car-ferries - dont les plus longues traversées ne durent pas plus de 24 heures - les mesures qui sont mises en place sur les navires de croisière ? Toute la question est là. M. Thomas expose ici son sentiment, et la rédaction de "AFCAN INFO" est heureuse de l'en remercier.

N.B. Les textes de base déterminant les mesures de sécurité à prendre sur les navires contre le terrorisme sont :

- la convention de Rome de mars 1988,
- la circulaire du Maritime Safety Committee n° 443 du 26.09.1988.

L'IMPACT DES MESURES DE SURETE SUR LES CAR-FERRIES

INTRODUCTION.

En tant que représentant des armements de car-ferries, je suis conscient d'être ici le mouton noir du troupeau des navires à passagers pour lesquels les mesures de l'OMI commencent à être mises en place en bénéficiant d'un consensus et d'une coopération quasi-générale de la part des armateurs de navires de croisières, des organisateurs et des états intéressés si j'en juge d'après les déclarations des deux derniers jours.

Je suis conscient aussi de représenter le ventre mou le plus exposé au terrorisme et pour lequel aucune imagination n'a encore trouvé la parade réglementaire ou opérationnelle. Je ne dis pas cela par cynisme mais par réalisme connaissant toutes les lignes de car-ferries de l'Europe du Nord et étant chargé de la sécurité des ferries de la compagnie la plus européenne puisque desservant 4 pays de la CEE.

L'OMI et certains pays ont proposé des mesures pour protéger les navires à passagers contre le terrorisme. Ces mesures sont applicables aux navires effectuant des traversées de plus de 24 heures ce qui laisse ainsi pour le moment, à ma connaissance, les car-ferries en dehors du champ d'application.

En effet en Europe les lignes les plus longues ne dépassent pas la durée de 24 heures (Helsinki-Travemunde, Harwich-Goteborg, Plymouth-Santander, Marseille-Alger par exemple).

Pour quelles raisons ces mesures ne sont pas applicables aux car-ferries ?

- parce que les citoyens américains n'embarquent pas sur les car-ferries ? Rappelons-nous que les Etats Unis sont intervenus - à juste titre - auprès de l'OMI

après l'attentat de l'"Achille Lauro" au cours duquel un citoyen américain avait été tué et que les américains représentent la majorité des croisiéristes.

- parce que, hormis dans un contexte de guerre civile (Irlande du Nord, Nicaragua, Philippines) aucun ferry n'a été jusqu'à maintenant l'objet d'une attaque terroriste au sens propre du terme ?

- parce qu'en Europe, les Etats ne veulent pas, ne savent pas ou ne veulent pas prendre les mesures nécessaires ?

Ici un commentaire s'impose après ce que je viens de constater et d'entendre moi-même en Grèce pour faire face à la menace terroriste : à cela plusieurs raisons :

* différentes motivations (impact du tourisme sur l'économie, histoire et géopolitique)

* multiplicité des lignes internationales en Europe du Nord-Ouest, réseau concentré sur le Pirée en Grèce avec très peu d'escales étrangères

* différence de politiques et d'habitudes entre certains pays de l'Europe du Nord-Ouest

* compétition entre les ports et les états.

Peut-être pour toutes ces raisons réunies mais surtout pour deux raisons plus importantes : **l'esprit du car-ferry** dont le principe est de faciliter les transports et donc incompatible avec toute restriction, **l'économie** de ce type de transport.

Ne faut-il rien faire ? La réponse sera positive seulement si la profession se trouve suffisamment motivée. Pour le moment elle ne l'est pas et pourtant elle se sait exposée et n'est pas épargnée par les appréhensions. Les réflexions ci-dessous s'efforcent d'en comprendre les raisons pour d'une part éviter que des mesures inadéquates soient appliquées aux car-ferries et d'autre part trouver une solution réaliste.

1. L'ESPRIT DU CAR-FERRY

Le car-ferry est né en Europe pour répondre à des besoins économiques et sociaux et comme l'homme ne peut plus se passer de la roue, la roue ne peut plus se passer des car-ferries qui ont grandi et se sont multipliés. Regardons un car-ferry trans-manche débarquer ses passagers et ses véhicules à la fin d'un voyage estival moyen : par la porte latérale, débarquent 300 passagers piétons dont 200 écoliers. Par la porte de déchargement des véhicules, nous voyons passer d'abord un peloton coloré de cyclistes de tous âges, l'image même du pacifisme en marche, vite dépassé par une douzaine de hell angels sur des motos rutilantes et pétaradantes. Suivent environ 30 attelages de caravanes de vacanciers et 300 voitures de tous types. Tous les échantillons d'humanité et d'industrie automobiles défilent. Viennent ensuite 15 camions accompagnés, britanniques, français espagnols ou italiens ; certains pleins, d'autres vides, frigorifiques ou secs, scellés ou non, certains transportant même des animaux vivants. Ferment la marche, les remorques non accompagnées et deux moissonneuses batteuses débarquées par les dockers du port. En une heure, 1 500 passagers ont débarqué ainsi que 330 voitures, 30 caravanes, 15 camions et autant de véhicules non accompagnés. Le chargement du navire reprend aussitôt et après 2 h 30 ou 3 h d'escale le navire reprend la mer.

Pendant cette escale, le marchand de journaux a livré la presse du jour, douze containers de vivres vides ont été débarqués et douze pleins embarqués, deux containers de linge sale échangés contre deux containers de linge frais, les soutes ont été embarquées et le compacteur à détrit remplacé, 50 femmes de ménage sont embarquées pendant l'escale pour nettoyer les emménagements, plusieurs sous-traitants sont intervenus sur leurs équipements, le tailleur a pris les mesures des uniformes qu'il livrera la semaine prochaine et une ambulance est venue conduire un adhérent d'Europe-Assistance. Pendant ce temps, l'équipage a été relevé. Donc, en plus des 3 000 passagers, 500 marins et usagers du port vont franchir les portes du navire, certains plusieurs fois pendant l'escale.

Je demande à l'Officier de Police chargé de l'immigration et de la surveillance du port quelles sont ses directives en matière de lutte contre le terrorisme. Après un long silence il me répond : "actuellement nous ne sommes pas nombreux et l'effectif de police est utilisé entièrement au contrôle des passeports. En 1993, quand le marché unique sera en vigueur, nous aurons peut-être une autre affectation".

J'ai déroulé le film d'une escale type de car-ferry pour aider à comprendre l'esprit du car-ferry profondément différent de celui du navire de croisière. Quelles sont ces différences :

Les accès

- 3 check-points pour un car-ferry :

- * 1 pour les passagers piétons
- * 1 pour les voitures personnelles
- * 1 pour les camions accompagnés

Les véhicules non accompagnés peuvent être déjà en zone sous douane depuis un certain temps, plusieurs jours parfois.

- 2 portes d'embarquement pour les passagers.

Le facteur temps

- escale très courte pour un car-ferry par comparaison

à un navire de croisière

- traversée très courte et présence des passagers à bord plus courte

- dans certains ports exploités par plusieurs compagnies, les temps d'utilisation des passerelles sont partagés entre plusieurs navires qui doivent respecter des horaires stricts.

La clientèle

La clientèle du car-ferry est très hétérogène et les différences nombreuses : apparences, âges, nationalités, niveaux de vie, cultures, motifs de la traversée, bagages et comportements à bords. La clientèle d'un car-ferry ressemble plus à celle d'un train international qu'à celle d'un navire de croisière. De même que l'apparence d'un terminal ferry est bien celle d'une gare. D'ailleurs, dans certains ports, les gares maritimes et ferroviaires sont abritées dans la même enceinte. Au contraire, un terminal de croisière ressemble plus à celui d'un aéroport.

Pas de liste de passagers :

le manifeste ne comporte que le nombre des passagers transportés et non leur liste nominative.

Le coût du billet

Le frêt

Alors que sur un navire de croisière le frêt est souvent négligeable, sur un car-ferry il est important et toujours composé de véhicules roulants.

Exemple du dernier car-ferry en service : "LE BRETAGNE" de Brittany-Ferries qui peut transporter 2 100 tonnes en deux options : 600 voitures personnelles ou 180 voitures et 61 camions.

Les destinations

Les navires de croisière appareillent pour des destinations de rêve qui ne sont pas obligatoirement un vrai port. Le principe du car-ferry est de relier deux routes terrestres reliées par un bras de mer. Certains ferries portent d'ailleurs sur leur coque le numéro de la route qu'ils prolongent.

Les institutions et réglementations qui entourent le car-ferry seront donc fondamentalement différentes de celles d'un navire de croisière car le **car-ferry, comme un tunnel ou un pont n'est qu'une portion de route et en matière de lutte anti-terroriste, ne pourra être géré autrement.**

II - L'ECONOMIE DU CAR-FERRY

a) Même s'il n'est plus de bon ton de nommer un car-ferry "FREE ENTERPRISE" le libéralisme est toujours plus à la mode que les restrictions : en Europe on attend l'ouverture des frontières pour 1993. Le Royaume Uni est le seul à vouloir conserver un contrôle des frontières, même avec celles des autres pays de la Communauté Européenne. Le pourra-t-il longtemps contre la volonté des autres pays et celles de ses propres ressortissants adeptes de la liberté de communication ?

Le pourra-t-il contre Eurotunnel qui a annoncé que le tunnel sera géré comme une autoroute et non comme un ferry ? Il n'y aura pas l'équivalent du manifeste avec indication du nombre de passagers, même pour des raisons de sécurité. La tarification se fera au véhicule et non au nombre de passagers et Eurotunnel ne donnera que le nombre de véhicules sans distinction de la nationalité.

Comment peut-on imposer aux cars-ferries qui en surface suivront la même route que le tunnel des

mesures plus contraignantes que celle du tunnel ? De toute façon, si le Royaume Uni est le seul à conserver des mesures restrictives, l'efficacité de ces dernières sera fortement diminuée du fait de l'absence de réciprocité du côté continent et de la démotivation ainsi provoquée chez les opérateurs.

b) En mai 1986, les Polices britanniques et françaises étaient alertées de l'éventualité d'un attentat terroriste contre un car-ferry transmanche.

Tous les ports français et britanniques de la Manche furent soumis à des contrôles de sécurité.

En novembre 1986, les navires français furent l'objet d'une menace identique provenant de l'Organisation arménienne ASALA et les mêmes contrôles furent repris du côté français.

Ce fut instructif : les mesures prises ont montré au mieux l'inadaptation des organisations, au pire leur inanité. Si les terroristes voulaient ainsi tester l'état des systèmes de défense, ils ne pouvaient rêver mieux. On vit de grandes démonstrations de force incapables de résoudre un problème tel que le terrorisme : des militaires et des policiers armés jusqu'aux dents mais qui n'avaient aucun pouvoir pour fouiller une voiture. Il faut savoir qu'en France un policier ne peut perquisitionner une voiture que muni d'un permis ou commission rogatoire délivré par le juge. Aucune loi française n'autorise la police à fouiller les personnes et les bagages dans un port maritime contrairement aux aéroports. Seule la douane le peut mais elle prétend, à juste titre, ne pas être destinée à la lutte antiterroriste. Bien sûr les équipages ne sont pas autorisés à effectuer des fouilles de bagages ou des personnes. On vit des camions de police garés devant les terminaux, sur les quais, pendant que du côté mer, on pouvait voir des embarcations de toutes sortes, bateaux de pêcheurs, yachts passer le long de la coque des car-ferries.

Et de toute façon, comment fouiller 600 voitures ? S'il faut 10 minutes pour deux hommes pour fouiller une voiture avec un minimum d'efficacité, il faudrait 200 hommes pour fouiller 600 voitures en une heure. Et comment vérifier si une bombe magnétique n'a pas été placée sous le châssis d'un camion ou si son chargement de machines à laver n'est pas piégé ?

Si un contrôle effectif devait être effectué, qui en supporterait le coût ? Le coût des effectifs, le coût des délais et de retards, le coût des installations nécessaires. Il est évident que ni les Etats, ni les opérateurs portuaires, ni les armateurs, ni les usagers ne sont prêts à supporter le coût d'opérations aussi impopulaires. Certains ont avancé qu'au moins pour les passagers piétons, il serait possible d'effectuer un contrôle identique à celui fait dans les aéroports. Certainement cela pourrait être fait à un coût acceptable quoique nous devons nous rappeler de la différence de prix entre un billet avion et un billet ferry. Mais pourquoi contrôler les piétons et non les passagers motorisés ? Cela n'aurait aucun sens.

En bref, les car-ferries ne sont pas des navires à passagers comme les autres et c'est donc des mesures parfaitement adaptées à ce type de navires qui devront être adoptées.

LES MESURES A ADOPTER.

Les car-ferries comme les autres navires, comme les trains, les gares, les hôtels, les rues peuvent être attaqués par le terrorisme international, mais pour le moment - à part, je le répète lors de guerres civiles ou autres - aucun accident n'est à déplorer.

Cependant, les armateurs de car-ferries et, indirectement, leurs passagers, sont déjà les victimes d'une certaine forme de terrorisme non international, que l'OMI n'a pas envisagée : les alertes à la bombe et le hooliganisme. Ces deux menaces ajoutées à celles du

vol et du vandalisme ont déjà incité les armateurs de car-ferries à adopter des mesures particulières :

- formation du personnel navigant et sédentaire,
- instruction et procédure,
- désignation des responsables,
- contrôle et vérification des accès,
- organisation de rondes,
- embarquement de veilleurs de nuit spécialisés,
- éclairage des navires au port,
- circuit interne de surveillance par vidéo,
- large utilisation des talkies walkies par le personnel de surveillance,
- fermeture des garages à véhicules inaccessibles à la mer pour les passagers,
- plate-forme pour appontage d'hélicoptère.

Cette liste de mesures valables aussi pour se protéger contre les vols et les passagers clandestins n'est pas limitative et chaque armateur a la responsabilité de s'adapter à la spécificité de son exploitation propre. Cependant, il n'est pas le seul à devoir adopter les mesures requises.

LES PORTS.

L'opérateur portuaire doit être obligé de clôturer efficacement son port et conserver la clôture en bon état.

La surveillance qu'il doit effectuer ne peut être efficace si le port n'est pas bien éclairé et bien rangé.

Ces mesures de bases ne sont pas toujours appliquées ou le sont imparfaitement : souvent l'accès au port est libre en dehors des heures d'escales. Trop souvent la coopération entre le port et le navire échoue ou se termine dès que le problème financier apparaît.

LES ETATS

Ils se donnent souvent bonne conscience en se dotant d'un arsenal réglementaire qui rejette la responsabilité sur l'armateur et le port mais se dotent-ils de véritables et efficaces moyens d'actions ?

- les policiers en civil et en uniforme sont-ils assez nombreux pour avoir un rôle utile ?
- peuvent-ils fouiller les passagers et leurs bagages ?
- les services de renseignements exercent-ils une véritable surveillance sur l'activité des car-ferries en coopération avec ceux des autres pays ?
- y a-t-il des moyens pris pour se protéger contre une attaque sous-marine de plongeurs ?
- y a-t-il des équipes d'interventions spécialisées capables d'intervenir par hélicoptère au large pour lutter contre le hooliganisme et pour répondre à une alerte à la bombe ?

Si ces mesures de bases fondamentales ne sont pas adoptées par les Etats, le reste ne sera que démagogie. Encore faut-il, pour que les armateurs et les équipages de car-ferries se sentent motivés, que les Etats adoptent des mesures consistantes d'une ligne à l'autre, d'un pays à l'autre, d'un moyen de transport à l'autre.

Face à une menace internationale aucune mesure unilatérale ne pourra être efficace et c'est donc dans le cadre de l'OMI que ces mesures pourront être discutées ou adoptées.

De plus, il ne faut pas que les mesures prises soient des mesures de façade destinées uniquement à calmer et satisfaire les passagers, l'opinion publique et les médias. Ces mesures peuvent calmer l'autorité publique mais ce ne sont que des mesures valables à court terme. Si un équipage ne comprend pas les raisons d'une procédure nouvelle, sa motivation sera vite atteinte et le système deviendra vite une autre formalité inutile mais coûteuse. De toute façon ce n'est pas à l'équipage de contrôler ni les passagers ni ses collègues de l'équipage. Personnellement, j'estime que c'est la vocation de la police d'effectuer ce service éminemment public s'il en est.

DU FUTUR IMMEDIAT DE 1993

Le colloque sur la formation maritime tenu à l'E.N.M.M. du Havre "1993, UNE CHANCE POUR L'OFFICIER DE LA MARINE MARCHANDE" aura eu, au moins, le mérite de prouver à tous :

- que 1993, qui n'est pas bien éloigné, **ne sera pas une "chance"**, pour nos jeunes collègues, bien au contraire... si chacun se campe sur sa position actuelle,

- que nous nageons en plein bouillon pour définir un **cursus d'études adaptées aux futurs Capitaines de navires**, chacun tirant évidemment sur la couverture...

- et que l'image de marque de nos élèves Marine Marchande n'est pas au mieux de sa forme lorsque certains journalistes pensent que **les jeunes Officiers Français ne sont pas préparés à commander des paquebots comme le font les actuels Capitaines Norvégiens...** Seraient-ils tout simplement, mal préparés ?...

Le métier de Capitaine de navire marchand évolue sans cesse et ce que nous appelions autrefois "l'art de naviguer", c'est-à-dire une connaissance approfondie des calculs nautiques... n'a plus sa raison d'être sur une passerelle, sauf peut-être pour le folklore... ou pour la panne générale d'énergie, choses qui sont toutes deux, bien rares de nos jours sur les navires.

Ce qui est nécessaire, à l'heure actuelle, c'est :

- d'être efficace dans tous les domaines touchant au navire,

- de posséder un sens critique très éveillé,

- de rester réaliste en fonction des évolutions.

Il faut donc **enseigner moderne et vite**, car si ce métier, par bonheur, recouvrait l'image positive que tout le monde, sauf les navigants bien sûr, s'est attaché à salir et pour longtemps je crois, il pourrait faire un honnête job pour certains jeunes français qui aiment la MER-TRAVAIL.

A la question : **Faudrait-il garder plusieurs E.N.M.M. en France ?**

On serait tenté de répondre non quand on sait le nombre de jeunes gens qui passent le concours d'entrée en France... Au train où nous allons une seule E.N.M.M., coïncée entre deux écoles d'apprentis cuisiniers/maître d'hôtel, pourrait même satisfaire certains... tant il est remarquable à la lecture de certains rapports, qu'il apparaît plus nécessaire de garder des écoles, que des élèves pour ces écoles...

A la question : **Quel serait le site choisi en France ?...**

Aucun des Capitaines que j'ai pu rencontrer, n'a pu prouver le bien-fondé de l'existence d'un perchoir isolé face à la mer. Si cet océan, qui se termine naturellement par un port, avait pu, par le passé, inciter certains professeurs de technique à s'intéresser, chez eux, aux nouvelles techniques et à l'évolution de ce métier, on eût compris le pourquoi de cette situation, et de plus, les navires écoles MAR-MAR étant supprimés, (budget oblige), plus aucune raison n'incite à conserver la situation actuelle des E.N.M.M. dans les ports.

Par contre, il devient nécessaire pour les futurs navigants de suivre des cours de commerce, de droit international et de marketing, toutes choses qui s'ingurgitent à **l'université**. Il leur deviendra nécessaire aussi de s'entraîner aux manœuvres des gros navires, aux réactions vis à vis des pannes, au langage maritime ; et cette fois ils auront affaire aux **simulateurs** et aux laboratoires en grands nombres.

Alors pourquoi ne pas concentrer un petit nombre d'écoles pour un petit nombre d'élèves dans une grande ville

dotée des moyens de base évoqués très schématiquement plus haut ?... Peut-être aussi éviterait-on au futur marin de se sentir déjà isolé sur sa falaise avant qu'il ne le soit réellement en mer... Demandez donc aux anciens Capitaines si l'école de PARIS leur paraissait mal située ?... On a parlé d'intégration dans la chaîne du transport, **cette intégration dans le monde du travail devrait commencer à l'école**, sans tenir compte des traditions ou autres lobbys conjugués.

A la question : **Combien de candidatures devrait-on accepter ?...**

La chose qui me paraît être la plus alarmante est le refus de naviguer du petit nombre d'élèves qui rentrent dans les E.N.M.M.

Cette évaporation chronique semble passée par les mœurs et on a même été jusqu'à dire qu'elle est un mal nécessaire, car comment pourrait-on gérer une flotte de camions si l'on n'a pas suivi les cours d'une E.N.M.M. ?... On peut aimer le paradoxe en effet...

On peut également se demander si la preuve exigible d'une volonté marquée de pratiquer ce métier ne serait pas souhaitable ? car, après tout n'oublions pas que l'Etat utilise les deniers publics (donc les nôtres !) pour réaliser des formations inutiles... Il faut prendre le problème en matière de valeur et pas de nombre.

Il faut aussi savoir que pendant ce temps, l'académie navale de SINGAPOUR refuse du monde !... n'y a-t-il pas là, matière à réflexion pour le futur tout proche ?...

Et pour le "dernier carré", ceux qui veulent toutefois tâter de ce métier ?

Eh bien, on les en dissuade et on les en distrait par des services de petites annonces ou autres programmes de reclassement, dès avant leurs examens de sortie. Tous ces réflexes généreux qui étaient de mise au moment du marasme et qui paraissent tout à fait normaux, apparaissent plus que suspects aujourd'hui. Tout se passe comme si une volonté tentait de dissuader les jeunes Français de devenir Capitaines de Navires... car c'est bien pour ce but que les E.N.M.M. fonctionnent, n'est-ce pas ?...

En partant d'une première hypothèse pessimiste de laisser les choses en état.

Il serait intéressant d'analyser plus à fond les conséquences du refus du gouvernement français de soutenir efficacement un pavillon français "budgetivore", les syndicats s'accrochant, eux, à un refus systématique du pavillon français bis, pour accepter, contraints qu'ils sont, l'évaporation de notre flotte vers tous les pavillons "exotiques" et réalisant ainsi le contraire de l'effet souhaité... mais sans bruit et dans le sens de l'histoire... **Cette politique mènera à terme à plus de marine marchande française du tout à l'horizon 1993...** Si, peut-être, restera-t-il les dessertes locales des îles, quelques transbordeurs et les vedettes de pilotage/lamanage ?... ainsi que les "navires de plaisance" bien sûr ; juste de quoi s'occuper !

Je ne vois vraiment pas, dans ces conditions, où se trouve la chance française des jeunes gens concernés. Car nos jeunes "mordus" de la navigation au long cours iront plutôt **naviguer "BIS"** Norvégien, Hollandais, Allemand, ou Britannique à la sortie de leurs cours de DESMM. Ils deviendront très rapidement hautement qualifiés et... ? ils s'en iront travailler à terre...

Pourquoi... ? Imaginez-vous un navire sous pavillon de GIBRALTAR commandé par un Capitaine non ressortissant

britannique ?

Ça n'existe pas. Autrement dit, à moins d'adopter la nationalité du pavillon sous lequel il pourra et voudra naviguer, ce jeune officier ne possèdera aucune chance de commander un navire, et le tissu entier des Officiers de la Marine Marchande Française disparaîtra et s'éteindra comme une chandelle.

On peut rêver du pavillon européen qui permettrait... Tâchons de réaliser que l'harmonisation des systèmes sociaux, réglementaires, et fiscaux du personnel maritime des pays Européens n'est pas pour demain, nous en sommes en réalité bien éloignés car il n'existe pas actuellement de volonté communautaire réelle allant dans ce sens.

Alors tant qu'à adopter la nationalité norvégienne par exemple, pourquoi ne pas aller faire ses cours à l'université Européenne de MALMO ?..., ou tout simplement en Angleterre pour devenir parfaitement bilingue !...

En seconde hypothèse, plus optimiste, s'il existait une volonté politique de garder des navires sous pavillon français (on peut rêver...) la véritable question de base qui se poserait à la DIRECTION DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME serait celle-ci :

COMMENT FAUT-IL IMAGINER LE METIER DE CAPITAINE DE NAVIRE DU FUTUR PROCHE POUR INCITER LES JEUNES FRANÇAIS A POURSUIVRE LEURS ETUDES EN FRANCE ?

A l'expérience, les Capitaines de navires peuvent répondre que pour que ce métier soit **motivant et gratifiant**, il faut réunir les conditions suivantes :

- Un avancement rapide,
- Un intérêt toujours valorisé pour ce travail,
- Faire alterner des périodes de travail à terre et à bord,
- La possibilité de communiquer aisément,
- Des émoluments en rapport avec les contraintes du métier.

Le Commandement d'un navire de Commerce devrait être considéré comme il l'est dans la Marine Nationale : c'est-à-dire comme **UNE CHANCE et non comme UN PIEGE**, comme c'est trop souvent le cas, c'est-à-dire la quasi certitude de passer les 3/4 de sa vie en dehors des réalités quotidiennes.

Il faut avoir fortement envie de commander un navire pour se sentir à l'aise sur une passerelle et pour éviter la routine des années qui émousse les caractères et rend pusillanime. Il est démotivant pour le détenteur d'un brevet de Commandement de passer le plus clair de sa navigation en tant que Sd Capitaine. Le Commandement est bien mieux ressenti à travers l'enthousiasme de la jeunesse.

Et l'expérience me direz-vous ?... Une grande partie de cette expérience est maintenant concentrée dans des disquettes d'ordinateurs servant à utiliser des simulateurs à terre. J'ajouterai, que grâce à ces simulations, il est maintenant possible de faire ingurgiter deux à trois plus "d'expérience", à un jeune Commandant, qu'il ne pourra en acquérir pendant toute une vie de navigation. (Mr LATHIERE n'est pas un visionnaire, mais un homme de logique).

Il est à l'heure actuelle, nécessaire qu'un Officier, puis un Commandant possède une large vue des intérêts commerciaux de la Société pour laquelle il travaille. Un esprit "boite" est nécessaire à un rendement maximum et l'adage "JE NE SUIS HEUREUX QUE LORSQUE MON PATRON GAGNE DE L'ARGENT" ne peut être retenu par un quelconque mercenaire payé pour faire avancer un navire de commerce. Les réflexes commerciaux qui s'émoussent, ou pire, qui n'existent pas, coûtent très cher à un propriétaire de navire. Il faudra donc que les Sociétés de transports intégrés s'attachent des **COMMERCIAUX-NAVIGANTS pour lesquels chaque décision doit être tournée vers une réaction de profit.**

Ces réflexes ne peuvent s'acquérir que dans un contexte d'informations continues, tant pour les pratiques commerciales de la branche dans laquelle ils travailleront que pour la gestion des navires qui leur seront confiés.

Pour renouveler régulièrement ces informations **il est hautement souhaitable que leurs périodes d'embarquement soient coupées par de longues**

périodes de travail au siège de leur Société, chez les réceptionnaires de cargaisons, chez les agents consignataires, chez les affréteurs et/ou chez les brokers ainsi que dans les chantiers de constructions et de réparations navales en tant que superintendants délégués par les sociétés qui les emploieront.

Il y a fort à parier que les techniques et la fiabilité des navires allant en augmentant, les équipages seront réduits à leur plus simple expression. On parle de 6 à 7 Officiers parfaitement polyvalents sur des navires long courriers ou seule la conduite est effectuée à la mer, ce minimum peut, bien sûr être encore réduit, mais il existe un seuil critique au-dessous duquel les états riverains refuseront de voir transiter sans contrôle local, une cargaison de 2 millions de barils de pétrole brut devant chez eux sans prendre des mesures de rétention commerciales vis-à-vis des pavillons des navires qui prendraient de tels risques.

Seuls les navires non polluants, sans passagers, effectuant des traversées océaniques seront autorisés à naviguer en automatisme total. Les plans sont prêts... On imagine très bien qu'un agriculteur utilise un tracteur télécommandé sur son champ. Par contre, on imagine très mal qu'un camion citerne contenant des matières inflammables se ballade sans chauffeur sur l'autoroute. Pourtant les deux choses sont maintenant techniquement réalisables...

Il faut aussi que cet Officier, et plus tard, ce Commandant soit capable de communiquer avec n'importe qui dans le monde entier puisque ce métier se pratique à l'échelle de la planète. Bien sûr, **la langue anglaise sous toutes ses formes est indispensable et la "routine anglaise spécifique"**, je veux parler des expressions les plus courantes employées par les télex, les lettres de réserve, les manœuvres, les relations commerciales etc. Toutes choses qui doivent arriver en rafales de réflexes et non à travers un dictionnaire... Les bases seront évidemment données à l'école, la pratique s'apprendra sur le "tas" tant à bord qu'à terre. A ce propos, il faut féliciter l'initiative de l'E.N.M.M. de Nantes qui par le biais du PROPELLERS CLUB, a pu faire bénéficier quelques élèves d'un séjour aux U.S.A.

Il y a également fort à parier que cet Officier/Commandant puisse un jour travailler avec des "FLYING CREW" de toutes nationalités. En effet sur les navires ou seule la conduite est effectuée en mer (porte-containers, transports de colis lourds, pétroliers long courriers en charge, etc.), les équipages volants serviront à : faire l'entretien anticorrosion commandé par le propriétaire du navire, ou des réparations indispensables sur les appareils ou dans la machine, dans le but de maintenir la cote du navire, ou tout simplement, préparer l'accostage comme le font depuis toujours les pilotes/lamaneurs.

Ces "flying crew" que l'on a vu apparaître depuis longtemps sans y prendre garde (les fameux "crewmen" de la Cote d'Afrique) sont : **embauchés** selon leurs qualifications à travers une ou plusieurs sociétés de manning, l'embauche se pratiquant sous forme de contrats à durée limitée, ou bien, comme actuellement en COREE ou à TAWAIN, **imposés** pour la durée de l'escale, au navire qui décharge dans ces régions.

La gestion de l'équipage proprement dit sera réduite à un minimum compatible avec **un "noyau dur" de personnel formé dans l'esprit de la société de transport.**

Il est donc permis de penser que ce **cadre hautement qualifié** aura une vie moins déstabilisée que celles de ses anciens car les périodes alternées de conduite à bord seront courtes par rapport à celles de travail à terre dans son propre pays ou à l'étranger, mais que ce genre de vie ne pourra pas convenir à tout le monde et qu'il faudra le rémunérer en conséquence. On en arrivera donc à un point où **un petit nombre d'hommes bien rémunérés ne coûteront pas plus cher qu'un grand nombre peu qualifiés... C'est cela la chance... et uniquement cela.**

C'est vers ce schéma d'un futur très proche, qu'il faut tendre maintenant rapidement et non perdre (ou gagner...) du temps en vaines discussions stériles. C'est demain que les nouveaux navires auront besoin de ce personnel hautement qualifié. Tout le reste n'est que littérature.

Commandant YVONNOU

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ANTIPOLLUTION : PLASTIQUES INTERDITS AVEC L'ENTREE EN VIGUEUR DE L'ANNEXE V

Un traité international visant à interdire le déversement en mer de toutes les matières plastiques à partir des navires et à restreindre considérablement le déversement des autres ordures est entré en vigueur à la fin de 1988.

Il s'agit de l'Annexe V de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Cette convention, dont la partie principale est entrée en vigueur en 1983, a été adoptée sous les auspices de l'OMI.

La Convention comporte cinq annexes distinctes. L'Annexe I traite de la pollution par les hydrocarbures, l'Annexe II de la pollution par les substances liquides nocives, telles que les produits chimiques ; l'Annexe III traite des substances nuisibles transportées en colis ; l'Annexe IV, des eaux usées et l'Annexe V des ordures.

Ces trois dernières annexes sont toutes facultatives et plusieurs pays Parties à la Convention initiale ont décidé de n'en appliquer que quelques-unes, voire aucune d'entre elles. De ce fait, lorsque MARPOL 73/78 est entré en vigueur en 1983, aucune des annexes facultatives n'avait été acceptée par le nombre de pays requis, soit au moins 15, dont les flottes marchandes représentent au

total 50% de l'ensemble du tonnage mondial.

Toutefois, le 30 décembre 1987, les Etats-Unis d'Amérique ont accepté l'Annexe V. Le nombre des pays acceptant cette annexe est donc passé à 31 et le pourcentage du tonnage mondial à 50,22%. (La flotte des Etats-Unis représente 5% du tonnage mondial). Aux termes de la Convention, cette annexe est donc entrée en vigueur une année plus tard (le 31 décembre 1988).

L'Annexe V vise à empêcher la pollution occasionnée par le déversement d'ordures, qu'il s'agisse de vivres ou de déchets domestiques ou encore de déchets provenant de l'exploitation normale du navire. Elle s'applique à toutes sortes de navires.

L'une des plus importantes dispositions de cette annexe porte sur l'interdiction du déversement en mer de tous les objets en matière plastique, tels que les cordages et filets de pêche en fibre synthétique et les sacs à ordures en matière plastique.

L'évacuation de certaines autres formes d'ordure est soumise à des règles strictes. Les matériaux de fardage, de revêtement et d'emballage ne peuvent être évacués en mer qu'à plus de 25 milles de la côte. Quant aux déchets alimentaires et à toutes les autres ordures (y compris les papiers, les chiffons, les objets en verre,

Le Sous-Comité pour l'étude du transport des marchandises dangereuses à l'OMI vient de faire un travail énorme sur l'amendement 25 au code IMDG, au point qu'une nouvelle édition va paraître en 1990 pour entrer en vigueur au début de 1991.

Cette nouvelle édition inclura les marchandises désignées comme polluants marins en accord avec l'annexe III de la convention MARPOL 73/78, c'est-à-dire qu'il y aura des exigences d'emballages pour des produits non dangereux mais polluants.

Les classes seront révisées. N'existeront plus que les classes 1, 3, 4, 5 et 7. Les marchandises garderont sans doute leurs anciens numéros UN, mais le numéro de page utilisé seulement dans le transport maritime se trouvera évidemment modifié, d'ailleurs ce numéro de page varie selon les éditions nationales, et son emploi devrait être proscrit pour éviter des confusions. Hélas, il est toujours réglementaire.

Ce code IMDG (ex code IMCO) a subi de nombreux amendements dont certains n'ont rien apporté ou alors il n'y avait aucune urgence à effectuer certaines corrections ou éditions pour un document très onéreux, aussi pour la prochaine édition est-il prévu un programme de révision très allégé.

Parallèlement l'OMI doit apporter un amendement au chapitre VII de la convention SOLAS pour réglementer les déclarations d'emballages pour les marchandises en conteneurs ou sur remorques, cela devrait faire plaisir à nos collègues des transbordeurs qui n'ont aucune idée de ce qu'ils peuvent transporter arrimés dans les véhicules routiers. Ce règlement devrait servir de guide à certains Etats où il est quasi impossible d'obtenir des certificats de conditionnement valables.

Profitez de cet article pour parler de la destruction de la couche d'ozone. Le Programme d'environnement des Nations Unies a demandé à l'OMI de faire une investigation sur les CFC utilisés à bord soit pour la lutte contre l'incendie soit comme agent réfrigérant. Là encore on voudrait que le navire soit le grand destructeur de la couche d'ozone, il serait souhaitable et honnête de regarder ailleurs.

Cdt CHARLOT

les objets métalliques, les bouteilles et les ustensiles de cuisine), ils ne peuvent être évacués à moins de 12 milles de la côte, sauf s'ils ont au préalable été passés dans un pulvérisateur ou un broyeur. Même dans ce cas, l'évacuation n'est autorisée que si la terre se trouve au moins à trois milles.

Des dispositions plus strictes encore s'appliquent dans ce que l'on appelle "les zones spéciales". Il s'agit de mers telles que la mer Méditerranée, la mer Baltique et la mer Noire, et également de certaines zones maritimes du Moyen-Orient particulièrement exposées à la pollution. Dans ces zones, l'évacuation de toutes les formes d'ordures à l'exception des déchets alimentaires est complètement interdite et même les déchets alimentaires ne peuvent être évacués en mer qu'au-delà de 12 milles de la terre.

Afin de permettre aux navires de se débarrasser

des déchets, les Parties contractantes à la Convention sont tenues d'assurer la mise en place, dans les ports, d'installations de réception des ordures. Les pays ayant accepté l'Annexe V sont les suivants : Colombie, Côte d'Ivoire, Danemark, Egypte, Etats-Unis, Finlande, France, Gabon, Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Liban, Norvège, Oman, Panama, Pérou, Pologne, Portugal, République démocratique allemande, République fédérale d'Allemagne, République populaire démocratique de Corée, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-Grenadines, Suède, Tchécoslovaquie, Tunisie, Tuvalu, URSS, Uruguay et Yougoslavie.

Faute du tonnage requis, les deux autres annexes facultatives ne peuvent pas entrer en vigueur. L'Annexe III a été ratifiée par 30 pays représentant 45,22% du tonnage mondial et l'Annexe IV par 28 pays en représentant 41,54%.

L'INFORMATIQUE A BORD DES NAVIRES

En fait l'informatique n'est qu'une émanation de l'être humain, lequel ne doit sa fiabilité et sa précision qu'à la relative pauvreté de ce qu'il peut gérer. De ce fait, traiter le problème de l'informatique à bord revient à poser la question des capacités réductrices du personnel qui va employer le matériel. L'informatique ne s'applique qu'à des données purifiées. Bien sûr évoquer ces données purifiées ne signifient pas que la complexité sera réduite, que le volume sera limité, au contraire, l'ordinateur a pour tâche de gérer un grand nombre de données ponctuelles rendues claires par la précision, la finesse d'analyse de celui qui va fournir ces données.

Nourrir l'ordinateur sera donc notre thème qui se composera de deux parties, l'une portant sur "les nourritures préfabriquées", des données toutes faites, conditionnées, la deuxième partie portera sur les "nourritures à préparer" qui posent le problème de l'interprétation et du codage des données sensibles, des phénomènes naturels.

LES INFORMATIONS FORMALISEES.

La disponibilité des matériels employés en informatique, ainsi que la normalisation des données à traiter pourrait laisser entendre que toute information déjà mise en forme serait à même d'être gérée par un ordinateur. Cependant la situation est rendue complexe par la diversité des nomenclatures et la multiplicité des systèmes de gestions qui sont actuellement sur le marché.

1) Les problèmes de standardisation.

On peut considérer un navire comme un maillon d'un système dans lequel on peut retrouver de multiples intervenants, financiers, techniques, de gestion... En gros un navire n'est qu'une étape dans un système d'un ordre supérieur qui est celui de l'armement. On pourrait croire qu'à l'intérieur de cet ensemble, compte tenu des volumes financiers mis en jeu, la compatibilité des informations, autant celles du bord que celles qui émanent de l'armement, pourrait être standardisées. Autant dire qu'il s'agit pour l'instant encore que d'un vœu pieux et rationnel qui est encore loin d'être réalisé. Ainsi on ne compte pas les situations ou des données analysées sur le système à terre sont ingérables directement par le système informatique embarqué et nécessiteront une réintroduction des données, ce qui entraîne un risque d'erreur supplémentaire. A terme cependant on peut espérer que l'harmonisation des systèmes informatiques sera plus efficace. Une compatibilité efficace doit permettre une communication directe entre le système embarqué et le système à terre.

2) Le secrétariat.

L'ordinateur à bord n'a pas pour fonction d'inventer de nouvelles contraintes administratives, de multiplier les imprimés à remplir, mais au contraire, de rendre cette tâche la moins astreignante possible.

- documents d'escale : on sait le volume de travail qui est exigé de l'officier responsable pour établir des documents variables selon les moments (listes d'équipage, situation des vivres et de la cave, etc.) et selon les pays.

- cahier d'heures supplémentaires,
- feuilles d'embarquement/débarquement marines,

- calculs des congés et des retenues,
- courrier divers et comptabilité (problème de change solde Krooman, etc.).

Ces tâches ont ceci de particulier, d'être à la fois répétitives, sources d'erreurs et surtout souvent remaniées par une ou plusieurs données nouvelles dont on sait que la mise à jour meuble "agréablement" le temps libre de l'officier responsable. La réduction de ce poste de travail, par un matériel informatique simple, permettra de reporter cette charge sur la situation propre du navire.

3) Gestion des stocks.

Il y a un siècle, le navire vivait la plupart du temps coupé du monde. Les moyens modernes de la communication le rende ouvert aux événements extérieurs. Mais il subsiste toujours la nécessité de prévoir l'armement indispensable à un fonctionnement autonome pour une durée plus ou moins longue. Ainsi l'ordinateur est à même d'apporter immédiatement et avec précision toutes les informations concernant l'état des stocks. A ce niveau cette précision permet d'éviter des sous-estimations coûteuses et des surestimations toujours risquées.

- Périssables, état des conserves, alcools et tabacs,
- périssables (infirmerie).

Par ailleurs un certain nombre d'opérations doivent faire l'objet de vérifications. Au niveau de la sécurité générale, extincteurs, combinaisons de survie, fusées, etc. doivent pouvoir être contrôlés, à tout moment et selon la réglementation et le cahier de mise en conformité assuré par l'ordinateur.

Le stock des fournitures pont peut être là aussi géré avec une meilleure économie (peinture, outillage, câbles, entretien, etc.). D'autre part les pièces de rechange manutention représente un poste aisément contrôlable par un procédé informatique, ceci malgré la variabilité des situations, leur caractère parfois inattendu.

Mieux encore, la machine, dans la mesure où ses constituants sont toujours dénombrables, peut être saisie dans chaque élément, et faire l'objet d'une comptabilité précise des réparations, des vérifications et des défaillances.

- Pièces de rechange,
- outillage,
- consommables,
- carburants, lubrifiants.

Cette gestion des stocks, dans la mesure où elle ferait l'objet d'états précis serait à croiser avec les historiques des différents services.

4) Les historiques.

A bord les différents événements de la vie quotidienne prennent une importance considérable dans la mesure où l'histoire d'un bâtiment se fait aussi sur ses cicatrices.

Les avaries, les pannes qui sont consignées, soit se perdent dans la mémoire administrative, soit sont difficilement retrouvables et ainsi ne peuvent faire l'objet d'un récapitulatif efficace. La mémoire informatique permet de retrouver par site, par thème, par date les situations antérieures qui seraient à même d'éclairer rapidement une situation présente. Les historiques qui sont traditionnellement propres aux différents services peuvent là, être croisés et mettre ainsi en évidence des coïncidences qui autrement seraient passées inaperçues.

5) Les outils informatiques.

Ces outils sont disponibles en grand nombre sur le marché, ils permettent d'envisager la réalisation pertinente et rapide des problèmes spécifiques. On n'omettra cependant pas, de toujours tenir compte de la comptabilité du système embarqué et du système à terre. Le seul choix efficace étant celui qui réalise l'accord complet de tous les usagers.

A) Les traitements de texte.

Permettent de rédiger toutes les listes et autres formulaires, de les sauvegarder et ensuite de n'avoir à modifier que les éléments nécessaires. Ils permettent aussi une mise en page particulière pour chaque document, ce qui permet de les éditer ensuite sur des imprimés types.

B) Les tableurs.

Ce sont en fait de grandes feuilles de calculs qui sont particulièrement efficaces pour toutes opérations répétitives tel que le calcul des changes, soldes, avances, etc. De plus leurs managements sont simples et de même manière que pour les traitements de texte l'on peut éditer les résultats suivant le format voulu.

C) Les gestionnaires de bases de données.

L'outil idéal pour tout ce qui est gestion de stock, car grâce à une programmation simple permet de gérer une masse de données considérable, de les comparer, de faire de la recherche et de mettre en évidence toute anomalie. De plus la plupart de ces logiciels peuvent faire des statistiques et sortir des graphiques. Il est important de prévoir un gestionnaire de base de données qui autorise les croisements de fichiers.

D) Les gestionnaires de fiches.

Ces logiciels vous proposent de créer des fiches suivant la forme et le nombre de rubriques que vous souhaitez. A l'intérieur de ces fiches vous pouvez faire des calculs ou des opérations plus complexes. Les historiques par exemple pourraient ainsi être mis en fiches et ensuite classés par date, rubrique, ou tout autre élément de la fiche. La recherche d'une fiche particulière ou au contraire de toutes les fiches répondant à un ou plusieurs critères donnés est spécialement simple.

E) Les intégrés.

Regroupant les trois logiciels les plus usités : le traitement de texte, le tableur, le gestionnaire de données. Ils ont pour avantages de pouvoir utiliser des fichiers communs, c'est-à-dire que le fichier du stock machine pourra être utilisé aussi bien à partir du tableur que du traitement de texte pour, par exemple, passer une commande. Ils ont comme inconvénient de ne pas toujours avoir la même convivialité pour chacun de leurs éléments.

F) Les imprimantes.

C'est la partie finale de la chaîne informatique, il est donc impératif de prendre une imprimante de très bonne qualité et avec une grande vitesse d'impression (il n'y a pas de bonne chaîne HIFI sans bonnes enceintes). Il est en effet très pénible, alors que l'information recherchée est déjà à l'écran depuis un bon moment, de devoir attendre cinq à dix minutes un document papier pas toujours parfait.

A ces informations que l'on pourrait rattacher à la gestion d'un fichier on peut opposer les informations qui ne peuvent entrer dans un système informatique qu'après une interprétation humaine, et qui sortant de ce système devront à leur tour faire l'objet d'une nouvelle interprétation.

LES INFORMATIONS A FORMALISER.

La nature d'un navire le fait se confronter à l'impondérable, l'imprévisible et l'informel. Il entre dans son maniement une dimension irrationnelle qui peut être une longue habitude de la mer, une familiarité avec le lieu ou plus simplement un talent particulier. Cette dimension, presque un art, peut néanmoins être aidée, simplifiée par l'apport de l'ordinateur. Non pas que celui-ci puisse prendre une autre voix que consultative, mais plutôt qu'il puisse étayer telle ou telle décision, par une rationalité regroupant de nombreuses informations. De même que le compas n'a jamais fait la route d'un navire, de même l'ordinateur. Il pourra cependant à ce niveau rendre service.

1) L'aide à la navigation.

- Les cartes informatisées : ces cartes projetées sur un écran haute résolution doivent permettre un affichage simultané de cartes différentes (carte d'ensemble et plan d'un port), d'afficher les dangers, les feux, etc. et sur simple demande donner leurs caractéristiques, d'afficher non pas des sondes mais des hauteurs d'eau réelles en fonction de la marée. Il doit être possible ensuite de tracer la route du navire et de laisser la trace de la route effectivement suivie par le navire et de visualiser ainsi les courants, de faire apparaître à l'écran les repères des différents moyens de navigation (par exemple les hyperboles DECCA). De plus un effet zoom doit être possible sur tout point de cette carte. Reste le problème important de la sauvegarde des situations ou de moments particuliers, il est évident que l'on doit à tout instant pouvoir sortir un document papier de la situation en cours ou passée et donc de retrouver dans la mémoire de l'ordinateur, pour un laps de temps fixé, un voyage par exemple, les cartes utilisées et cela dans leurs intégrités. Des projets déjà bien évolués existent, en particulier pour la pêche.

2) Le rassemblement des données de navigation.

L'ordinateur est à même, en fonction d'un programme particulier, de compiler un ensemble de données qui est généralement long, fastidieux d'effectuer sans son aide. Par ailleurs, il n'est soumis qu'à l'erreur des données qui lui sont fournies, par

contre l'erreur est humaine. Ce programme particulier, qui existe sur certain navire de recherche géologique, va pouvoir intégrer les données en provenance des différents moyens de navigation tel que le compas, le gyro compas, le ou les lochs, le sondeur, les moyens de positionnements (navigateur par satellite, G.P.S., syledis, toran, omega, decca, etc.) ensuite les analyser afin de proposer la position la plus probable du navire, le cap compas, le cap effectivement suivi, sa vitesse fond, sa vitesse surface, la distance à laquelle il se trouve de la route tracée ainsi que la vitesse à laquelle il s'en éloigne ou s'en approche. Il est évident que pour être fiable un tel programme nécessite à bord des appareils de navigation de bonne réception et en nombre suffisant.

3) Les opérations commerciales.

C'est dans ce domaine que la compatibilité entre la terre et le bord doit être la plus totale. En effet un plan de chargement établi à terre doit pouvoir intégrer immédiatement le système informatique embarqué et le second capitaine doit trouver grâce à son ordinateur le plus rapidement possible toutes les données qu'il recherche comme, le positionnement de tel ou tel fret, tous les éléments de stabilité et de contrainte ainsi que les tirants d'eau.

En ce qui concerne la notion du cahier de bord, il importe de réaliser qu'il s'agit là d'un document qui appartient à l'intimité d'un homme et de son navire. Lui ne peut faire l'objet, même au plus bas niveau, d'un traitement informatique. Cependant celui qui a la charge éthique de le remplir, sera à même d'être secondé par tout un ensemble d'informations données par l'ordinateur dont il lui appartiendra, et à lui seul de retenir l'essentiel.

On peut conclure ce bref exposé en rappelant que l'informatique n'inventera rien. Ses performances tiendront au soin avec lequel l'ordinateur sera alimenté, à l'intelligence de celui qui en interprétera les résultats. En fait rien dans le processus d'informatisation qui puisse être à même de faire reculer devant le manque de moyens humains. Les efforts consentis pour assimiler le processus ne seront guère différents de ceux que quotidiennement un marin est à même d'assumer.

Pourtant il faut réaliser l'économie du système et se convaincre de ses performances pour développer efficacement cette mise en œuvre. L'économie est simple : réduire les tâches répétitives au profit de celle qui réclament vigilance et attention.

Mais ces arguments pourraient rester sans intérêt dans une époque où le rapport du coût et de la production tient lieu de morale ambiante. Aussi faut-il souligner l'importance effective d'un investissement coûteux en face des économies réalisées en temps, en précision. Le cahier des charges doit donc s'établir rigoureusement avec la participation de toutes les parties concernées par le système informatique. L'établissement de ce cahier des charges, outre l'intérêt qu'il y a pour une entreprise de se pencher précisément sur son fonctionnement, doit permettre par les échanges entre personnes d'œuvrer dans le sens d'une efficacité accrue et régulièrement vérifiée. Ainsi, que ce soit techniquement ou humainement, l'apport de l'informatique ne saurait être négligé.

François PISOT

Chargé de mission informatique à l'AGEMA
Membre associé de l'AFCAN.

PETITES ANNONCES D'AFCAN

Amis lecteurs d'AFCAN INFO, voici une nouvelle rubrique que la rédaction de la revue vous propose à compter de ce numéro de décembre 1989.

Vous avez constaté, comme nous la légèreté de nos encarts publicitaires... et cet état de chose ne semble pas beaucoup s'améliorer si les adhérents fidèles que vous êtes ne vous investissez pas auprès des annonceurs potentiels.

Louerais ou échangerai en été 1990 pour un mois, une maison estivale, près du Port de Ploumanac'h, à membre de l'AFCAN.

Ecrire revue qui transmettra.

Capitaine arrivant en retraite, aimerait utiliser un pied-à-terre à Paris quelques jours ou quelques semaines pas an, selon un arrangement à l'amiable.

Faire offre à la revue

Alors, pour pallier cette carence, vous pourriez d'une autre manière, utiliser les services de la revue en y passant vos annonces personnelles !... Pourquoi pas ?

Nous vous invitons à nous les adresser avant les 1er mars, 1er juin, 1er septembre, 1er décembre 1990, pour ce qui concerne les éditions à venir, et ceci au prix de 100 F l'encart d'un 1/8ème de page. Merci.

BIBLIOGRAPHIE

Nikos Kavvadias "Le Quart" - Editions Climats.

Nikos Kavvadias (1910-1975), de nationalité grecque, naquit en Mandchourie. Dès 1930, il devint radio et accomplit de nombreux embarquements.

Ses premiers poèmes, "Marabout" en 1933, "Brume" en 1947 ont été unanimement salués et reconnus dans son pays.

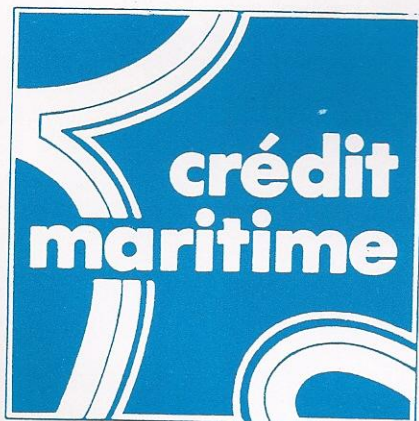
"Le Quart" seul et unique roman, paraît en Grèce en 1954. En France première traduction chez Stock en 1984, puis aux éditions "Climats" de Castelleau le Lez en 1989.

Ce n'est pas l'épopée de Conrad, l'idéalisme d'un Hartog ou le réalisme de Peisson ; livre de la parole, souvenirs exacerbés dans des esprits chavirés qui ont beaucoup vu, enduré, subi au cours de ce milieu du XXème siècle, vies remachées durant les longues heures de quart, vies éprouvées comme une malédiction mais assumées et revendiquées, "le quart", au-delà de l'aventure de ces hommes et femmes est le livre terrible de la condition humaine.

Si la sensibilité de l'auteur lui fait préférer l'odeur de la sueur à celle des embruns, les moiteurs nauséabondes à celle du goudron, l'ouzo frelaté au "tit punch", la maladie honteuse à la belle fracture, le fond maritime est le même. A la veille de bouleversements sociologiques importants, il est urgent d'aller consulter les cousins de la famille.

Ce Méditerranéen, avec son sens de l'humain et son parler vrai, mérite sa place dans votre rayon de récits d'inspiration maritime.

*Le 4 novembre 1989
P. MASSEIN.*



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

PETITES NOUVELLES DE L'AN 2000

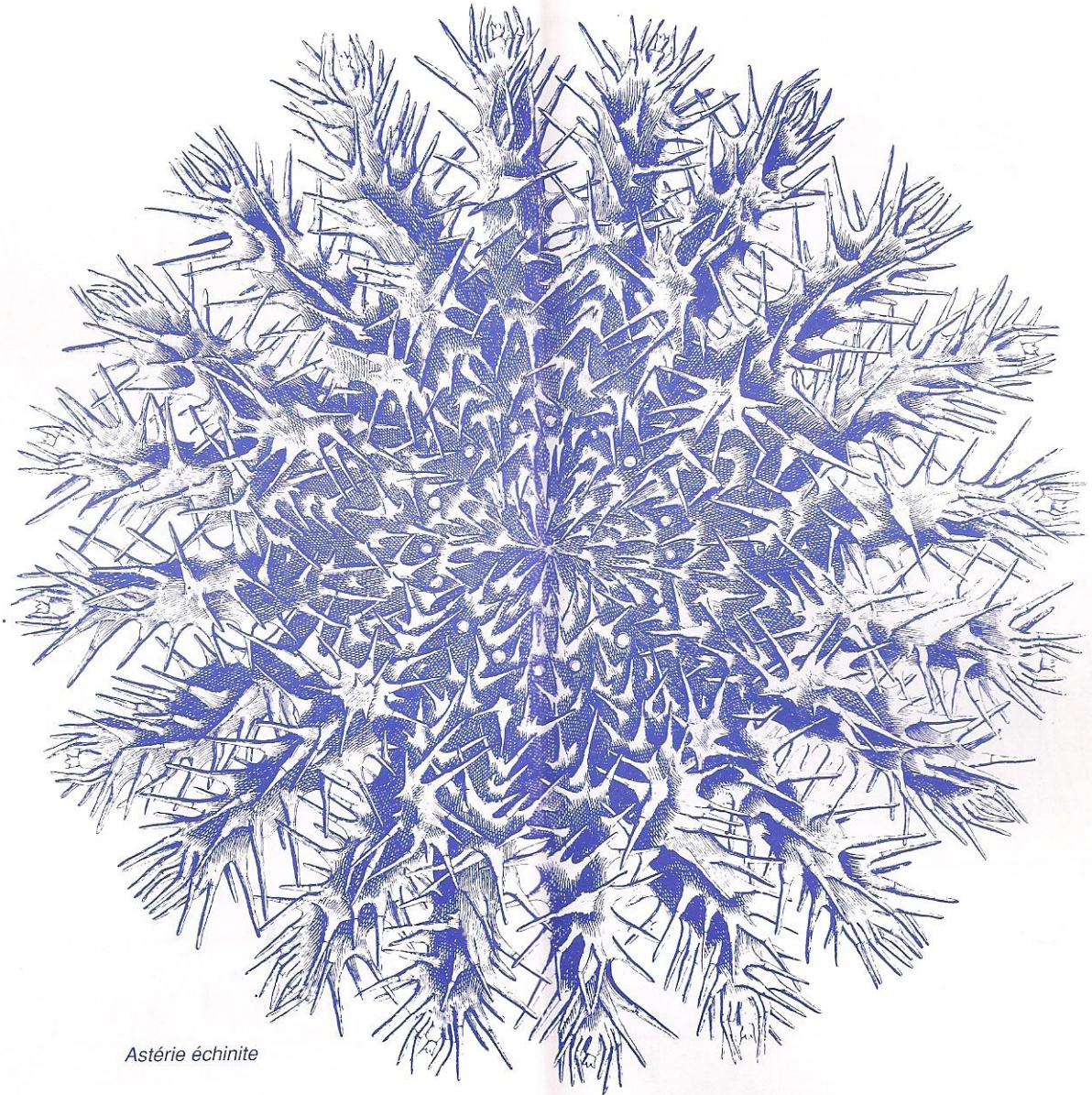
C'est à force de voir débarquer les tours Eiffel miniatures de navires coréens, que les Etats-Unis et le Japon se sont tournés vers la Corée pour acheter ce genre de marchandises. C'est ainsi que Séoul, avec 80% du marché est devenue le premier fabricant et le premier exportateur d'"articles de Paris".

Un phénomène identique est en train de naître dans l'agro-alimentaire, et la FNSEA exige du Gouvernement qu'il prenne des mesures d'urgence pour recréer une flotte de commerce nécessaire aux exportations, afin d'éviter la poursuite des mises en friches des terres fertiles traditionnelles...

Un futuriste.

1990

L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES



Astérie échinite

VOUS PRESENTE SES MEILLEURS VŒUX