

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

Vœux de l'Amiral Labouerie	3
En guise d'éditorial	3
Courrier	4
La mort d'un Capitaine provoque une grande ivresse... à terre.....	5
Naviguer sur mer est une chose suffisamment sérieuse	6
Libres propos.....	8
Intervention radiodiffusée sur R.T.L.	9
L'AFCAN pour tous les navires ?... ..	10
The masters role in collecting evidence ...	13
Sécurité et radio-communications en Manche	17
Mérite maritime et médaille d'honneur des marins du commerce et de la pêche ...	19
IIème colloque international A.E.A.M.M.	23
Tract A.F.C.A.N.	29
Bulletin d'adhésion	30

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**

Vœux de l'Amiral Labouerie

Inspecteur des réserves

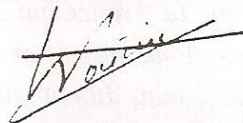
et de la mobilisation de la Marine

Au-delà de la routine des vœux annuels, routine qui n'exclut ni l'amitié ni la chaleur, 1990 marque néanmoins le début d'une décennie qui nous amènera au XXIème siècle.

Il est peu de dire que l'avenir est incertain : évolution des "Europe", rencontre sur mer dans les eaux européennes des deux Supergrands, effondrement des idéologies marxistes, mais réveils d'autres dangers, affaiblissement des valeurs morales, confusion entre LIBERTE et licences... Cela ne doit pas faire oublier que la France est une, apaisée en ses profondeurs, riche de passé, de culture, et de liberté et que c'est probablement, tous les voyageurs en conviennent, le pays où il fait le meilleur vivre, en 1990.

Ceci ne se maintiendra pour nos enfants et leurs enfants que par l'effort de tous et de chacun, et bien évidemment nous, marins, y avons notre part et notre responsabilité. Si l'évolution de la situation internationale et les choix budgétaires limitent l'appel direct de la Marine à ses réservistes, il y a un fantastique travail à faire dans nos milieux sociaux-professionnels, familiaux, associatifs pour faire enfin prendre conscience à notre pays que la Mer et le fait maritime sont les gages de l'avenir français comme européen et le vecteur d'une certaine idée de l'homme et de sa dignité. Je souhaite vivement que ces dix années à venir restent pleines d'initiatives, d'allant, voire d'audace de la part de ceux qui s'intéressent à la mer et en premier lieu de tous ceux qui, passés par la Marine Nationale, sont les ambassadeurs naturels de l'Océan.

Je joins à ces vœux, ceux qu'avec mon état-major nous formons pour chacun de vous, sa famille et ses activités pour que la paix, la vraie, baigne notre pays et tous ceux qui s'y reconnaissent.



EN GUISE D'EDITORIAL...

Et en exergue au message de l'Amiral Labouerie, nous sommes heureux de pouvoir dire que l'association des Capitaines de Navires, qui fêtera cette année ses douze ans d'existence ; n'a pas cessé d'être à travers ses capitaines adhérents, l'ambassadrice de la France de la Mer ; elle n'a pas cessé de dire que la mer et le fait maritime sont les gages de l'avenir français, que sans la mer point de richesses et point de liberté... Que les grandes périodes de prospérité de la France dans l'histoire ont toujours correspondu à une situation de notre flotte marchande forte et efficace...

Autant de leitmotifs qui ont été utilisés par l'AFCAN à chaque fois qu'il a été possible de les exprimer.

Hélas, comme beaucoup d'observateurs avertis, l'AFCAN fait le constat d'une méconnaissance totale de la mer et des marins par le grand public, et ses nombreux appels et interventions sont restés incompris par les élus et par les pouvoirs publics.

Nous persistons à dire que pour réconcilier la nation et la mer, il faut d'abord la faire connaître, et ceci est affaire de volonté et de moyens.

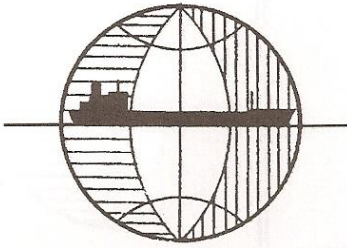
Il semble à priori que si les moyens sont nombreux, la volonté n'existe pas.

Les émissions d'informations générales de nos chaînes de télévision ne se font l'écho de la mer que pour honnir un capitaine "ivrogne" qui s'est rendu coupable d'une pollution des côtes de la Bretagne, du Maroc ou du Groenland - pollution toujours accidentelle à nos yeux - mais jamais pour évoquer les grands problèmes de notre flotte marchande, même lorsqu'il existe une réelle opportunité... telle la présence de Monsieur le Ministre de tutelle à l'heure de vérité...

A quand une grande émission sur la dimension économique de la Marine Marchande française ou européenne ?

C'est cette dimension économique qu'il faut faire saisir à l'opinion pour que la flotte française devienne un enjeu politique important.

La rédaction



AFCAN

Monsieur de Virieu
L'Heure de Vérité
Antenne 2
22, avenue de Montaigne
75008 PARIS

Le 8 novembre 1989

Monsieur,

J'ai écouté avec intérêt votre émission de lundi soir et admiré la prestation de Monsieur Delebarre. Je ne puis cependant m'empêcher de vous faire part d'une constatation : vous avez, bien entendu, présenté Monsieur Delebarre comme ministre de la "mer", mais ce mot n'a plus jamais été prononcé au cours des débats. Cela prouve, si besoin est, que la France qui se devrait maritime ne sait pas qu'il existe une marine marchande servie par des marins. Vous mêmes et vos confrères avez traité du logement, du rail, du métro, du transport routier, de l'aérien... mais du maritime ? Vous n'en avez pas dit un mot !

Cela est très significatif ; il est bien connu que les Français ne s'intéressent à nous que lors des marées noires ou lorsque les ferries empêchent les routiers et vacanciers de transiter. Ce ne serait pas grave si notre marine était prospère, mais cela le devient quand la concurrence de pays moins développés, asiatiques notamment, met à mal nos armements. Les autres pays de la CEE qui se trouvent confrontés aux mêmes problèmes réagissent en aidant leurs marines alors que le soutien actuellement proposé par notre pays ne fera que retarder notre déclin.

Il serait fastidieux de vous accabler de chiffres, mais il faut tout de même savoir que notre marine marchande n'est plus que la 21ème du monde, 5ème puissance industrielle nous ne participons plus que pour 1,1% au trafic maritime international. Dans le domaine des conteneurs, une compagnie de TAIWAN, Evergreen, représente à elle seule trois fois notre principal armement. En fait les Japonais sont vraisemblablement les vrais propriétaires d'Evergreen, on peut donc se demander s'ils ne cherchent pas là aussi à contrôler la chaîne du transport. Que se passera-t-il quand nous deviendrons tributaires d'étrangers pour nos principaux approvisionnements ainsi que pour exporter nos produits.

Vous êtes vraisemblablement au courant des problèmes que je viens d'exposer, mais comme de l'avis général le salut ne pourra venir que d'une volonté politique qui elle-même dépend de l'opinion publique, que faire si les médias nous ignorent ?

J'ai été amené à vous écrire cette lettre à la suite de nombreux appels de collègues amers de se sentir une fois de plus les parents pauvres du transport, peut-être vous amènera-t-elle à jeter un coup d'œil sur le dossier du transport maritime ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Cdt A. TROCHERIS
Pdt de l'AFCAN

LA MORT D'UN CAPITAINE PROVOQUE UNE GRANDE IVRESSE... A TERRE

On se souvient de la triste histoire du caboteur SEA-THAMES, dont le capitaine est mort en passant Ouessant. Les médias avaient généreusement titré sur l'équipage en état d'ébriété, probablement responsable de la mort de leur capitaine et bien incapable ensuite de contrôler le navire. La Marine Nationale avait hélicoptéré un commando de dix hommes sur le caboteur pour s'assurer de la situation. Mort suspecte, marins saouls, bateau ivre...

Dès le lendemain, la presse était beaucoup plus discrète, voire silencieuse. L'AFCAN a voulu en savoir plus et a mené sa propre enquête.

Le SEA-THAMES, pavillon allemand, 387 TJJ, 1 291 TJB, 71 mètres, est armé par 5 hommes (2 officiers pont brevetés motoristes et 3 marins). Lors des événements en cause, ils n'étaient que 4 car l'un des marins avait manqué l'appareillage à Londres.

Parti le 15 décembre d'Angleterre avec de la ferraille pour l'Espagne, le caboteur a rencontré le très gros temps qui a frappé la Bretagne et les Iles Britanniques et provoqué plusieurs naufrages pendant le week-end des 16 et 17 décembre, et ce n'est que le 18 au soir qu'il approche du dispositif d'Ouessant.

A minuit le Second prend son quart en relevant le commandant (ils se partagent le quart par périodes de 6 heures). Ce dernier lui demande de mettre une embarcation à l'eau pour récupérer monsieur X... qui vient de tomber à l'eau. Le Second réalise alors que son commandant est en pleine confusion d'esprit. Il l'assure qu'il va faire le nécessaire et le persuade d'aller se coucher. Le Second prend le quart ; tout est normal à bord ; la vitesse reste faible du fait de l'état de la mer.

Peu après minuit, le Sea Thames est contacté par Ouessant-Trafic qui s'enquière des recherches entreprises pour l'homme à la mer... Le Second comprend que dans son délire le commandant a alerté la terre. Il répond à Ouessant-Trafic qu'il n'y a pas eu d'homme à la mer et que tout est normal.

A 6 h 20 le lendemain matin, le Second qui est normalement relevé à 6 h 00, descend chez le com-

mandant et le découvre mort dans sa cabine. Il rappelle alors Ouessant-Trafic, annonce la mort du capitaine et déclare son intention de relâcher à Brest.

Le Centre Opération Marine a été tenu informé des événements de la nuit par le Cross-Corsen et au jour le Préfet Maritime décide d'intervenir. Un commando de 10 hommes, dont un médecin, commandé par un lieutenant de vaisseau est hélicoptéré sur le Sea-Thames tandis qu'un remorqueur le rallie. Le médecin constate le décès puis quitte le navire, qui continue sa route vers Brest, sous la conduite de son équipage. Le Second, devenu capitaine par intérim, refuse la remorque et l'aide des militaires.

Accostage à Brest à 16 h 30 ce 19 décembre. L'Armateur est sur le quai avec un nouveau commandant et le marin absent.

L'enquête du Procureur de la République est menée rondement et conclut à la mort naturelle du capitaine (l'autopsie révélera une embolie pulmonaire). Il n'y a jamais eu ébriété de qui que ce soit, ni bagarre, ni dérive incontrôlée du navire. Rien qu'un triste incident dans la vie ordinaire de marins ordinaires.

Pas question cependant de repartir dès la fin de l'enquête car la Marine Nationale exige le dépôt d'une caution de 500 000 francs pour couvrir ses frais d'intervention. Finalement, elle transigera à 250 000 francs qui seront déposés par le P. & I. Club de l'armateur et le Sea Thames reprendra la mer le 21 à 17 heures.

Ce qui nous choque dans cette histoire, ce n'est pas tellement l'abus de l'éternel cliché du marin saoul et du bateau ivre, pas même la vigueur de l'intervention militaire (on aurait aimé que la force publique en manifestât autant lors de la mutinerie du Saint-Germain !...), mais plutôt l'espèce d'ivresse imaginative qui s'est emparée des responsables de notre garde côtière dans l'interprétation des incidents concernant le Sea Thames, ivresse immédiatement partagée par les médias. Qui donc convoque la presse à la moindre embardée d'un navire au large d'Ouessant ?

La triste histoire du Sea Thames devrait faire réfléchir ceux qui s'inquiètent de la sécurité en mer : à de rares exceptions près, ce n'est pas l'alcool qui la menace mais la fatigue, l'extrême fatigue d'équipages tellement réduits en nombre que "l'absence" d'un seul provoque brusquement une situation critique. A-t-on fait le décompte des heures de sommeil du Second du Sea Thames entre Londres et Brest ? Des centaines de caboteurs sillonnent les eaux européennes avec de tels effectifs.

Demain, même les plus grands navires seront armés à 6 ou 7 hommes...

Gecap

NAVIGUER SUR MER EST UNE CHOSE SUFFISAMMENT SERIEUSE...

Un tragique naufrage, il y a peine un mois, à l'embouchure du Saint-Laurent ; les péripéties, dix jours plus tard, d'un bateau "errant" au large d'Ouessant, avec un équipage réduit à 3 après mort subite du capitaine ; ou l'ordre du jour de la prochaine réunion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, sont autant de sujets de réflexion pour les Commandants français de navires de commerce réunis au sein de l'AFCAN.

Ce sont également autant de raisons pour qu'ils répètent que naviguer sur mer est une chose suffisamment sérieuse pour que l'on prenne davantage en compte leur avis, particulièrement lorsqu'ils concernent les domaines de la sécurité à bord ou bien celui des effectifs de veille et de conduite des navires ou encore celui de l'adaptation aux réalités maritimes des titres et brevets régissant l'exercice de la profession de marin.

Le plus tragique des récents événements de mer est le naufrage, le 8 décembre dernier, dans les parages du Détroit de Cabot (embouchure du Saint-Laurent), du "Capitaine Torrès". Il n'y aura aucun survivant parmi les 23 hommes formant l'équipage de ce cargo classique de 8 800 tonnes et de 130 mètres de longueur.

S'agissant du personnel d'encadrement, le Commandant et son Second étaient Français, tandis que le Chef mécanicien et les autres officiers étaient Hollandais ou Philippins. Le reste de l'équipage était constitué de néo-calédoniens et de fidjiens.

La Société Delmas-Vieljeux et la Compagnie Générale Maritime seraient, semble-t-il, présentes, de manière significative, dans le capital de l'Armement propriétaire du navire ; ceci n'empêchait nullement que ce dernier arborât le pavillon de complaisance du Vanuatu.

Les conditions météorologiques sur la zone couvrant de Terre-Neuve à la Nouvelle-Ecosse étaient tout à fait exécrables depuis la veille du naufrage du "Capitaine

Torrès" : des vents de 70 nœuds (Ouragan, 12 Beaufort), des creux de 12 à 16 mètres et une température de l'air, hors abri, pouvant atteindre 30° en dessous de zéro.

Deux autres naufrages se produiront d'ailleurs le même jour dans cette région, provoquant la mort de 24 autres marins.

S'agissant plus particulièrement du "Capitaine Torrès", c'est le fait de se trouver privé de propulsion pendant plusieurs heures dans des conditions météorologiques désastreuses qui va provoquer sa perte.

Selon les échanges radio qui ont eu lieu avant le naufrage entre le Commandant du navire et son Armateur, l'arrêt du moteur principal serait, semble-t-il, dû à une défaillance pneumatique.

Plusieurs hypothèses peuvent expliquer ce fatal manque d'air comprimé à la machine :

- les conditions de mer étaient telles que, l'hélice sortant fréquemment de l'eau provoquait à chaque fois un emballement du moteur entraînant son arrêt par la sécurité de survitesse. Si cet incident s'est reproduit à intervalles rappro-

chés, les bouteilles d'air comprimé se sont rapidement vidées à force d'être sollicitées pour remettre en route le moteur principal ; ainsi est arrivé le moment où il est devenu impossible de le relancer.

- Une autre possibilité est celle d'une fuite considérable d'air comprimé dûe à la rupture d'un tuyau ou d'un raccord ayant pu être violemment heurté - lors des mouvements désordonnés du navire pendant la tempête - par un objet lourd et mal (ou non) saisi (pièce de rechange, fût d'huile, palan à chaîne du pont roulant de la machine, etc.). Une importante fuite d'air comprimé réduira en peu de temps la réserve à néant.

Enfin, il faut noter que la régulation automatique et la commande du moteur de propulsion du navire - comme d'un certain nombre d'auxiliaires machines - étaient vraisemblablement de nature pneumatique, elles aussi, et réalisées par le l'air comprimé détendu au tiers de la pression de l'air de lancement.

Tout ceci démontre bien l'importance des circuits pneumatiques à bord d'un navire et justifie la redondance des circuits et des appareils qui est exigée par la réglementation internationale (SOLAS 74 et ses divers amendements).

Les Sociétés de classification s'assurent de la conformité à ces règlements des installations de navires. Les Etats d'ancienne tradition maritime exercent eux-mêmes, par ailleurs, un contrôle (sous forme de visites périodiques ou inopinées) des navires arborant leur pavillon ; ceux qui sont signataires du Memorandum de Paris vont même jusqu'à exercer entre eux un contrôle de leurs navires.

Est-il besoin de préciser que les Etats qui vendent complaisamment leur pavillon n'ont ni les moyens ni surtout le goût d'exercer de tels contrôles.

Alors, on peut se demander si les deux bouteilles d'air comprimé à 30 bars étaient bien isolées, non seulement l'une par rapport à l'autre, mais également par rapport à la troisième, d'une capacité inférieure, dite de secours. On peut aussi se demander si les deux compresseurs d'air principaux étaient bien en état de marche, l'un prêt à suppléer une éventuelle défaillance de l'autre. Quant au compresseur de secours, était-il paré à jouer son rôle ?

Perdu corps et biens et sans qu'aucun survivant ne puisse témoigner, le "Capitaine Torrès" gardera sans doute pour toujours son secret.

Nous ne saurons

donc pas quelle aura été l'influence dans la catastrophe du givrage important qu'a dû connaître le navire, mais nous pouvons l'imaginer. De même, tous ceux qui ont eu à connaître des équipages "exotiques" et savent combien ils sont immédiatement dépassés par toute situation imprévue sortant de la routine, peuvent imaginer quel a dû être le désarroi puis la panique de l'équipage.

Imaginons, enfin, que le navire ait été sous pavillon français. Dans ce cas, il aurait été équipé de combinaisons de survie réglementaire. Est-il déraisonnable de penser que, revêtus d'une combinaison de survie, quelques membres de l'équipage au moins, auraient pu être recueillis vivants par le navire des garde-côtes canadiens qui à proximité a assisté, impuissant, à l'agonie du "Capitaine Torrès" puis à la mort de son équipage.

Naviguer est une chose suffisamment sérieuse pour que des enseignements soient réellement tirés de tels drames.

Parfaitement consternante mais bien moins tragique, grâce à son dénouement finalement heureux, est l'épopée du "Sea Thames", qui vient d'être relatée par nos collègues de Paimpol (Gecap).

Cette aventure ubuesque a au moins une explication : avec la mort du Commandant, c'était 25% de l'équipage qui disparaissait ! Ils étaient quatre hommes à bord... Ils se retrouvaient trois, bien peu face à la mer "sanction".

Voilà les aberrations auxquelles on arrive avec des équipages aussi réduits.

Cela n'empêche pas certains fonctionnaires français de soutenir publiquement le bien-fondé de ce genre de navigation à équipage réduit.

Il serait souhaitable que ceux qui soutiennent ces thèses effectuent un embarquement dans ces conditions afin de mieux apprécier non seulement les facteurs de sécurité et de fatigue, en particulier lors des "tournées du Nord", mais également la pénibilité psychologique que présente une telle navigation.

Naviguer est une chose suffisamment sérieuse pour ne pas en laisser l'organisation à ceux qui ne naviguent point.

L'administration de tutelle de la Marine Marchande est, comme chacun sait, fort ancienne. On ne peut donc s'étonner outre mesure de la confortable pesanteur de cette administration même si, ici et là, de louables efforts sont épisodiquement entre-

pris pour la vivifier.

Toutefois, on arrive de temps en temps à des situations qui laissent rêveur.

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM) est un organisme qui, comme son nom l'indique, à un rôle consultatif. Cette prudence de la part de l'administration de tutelle est compréhensible car, comme le CSMM réunit un grand nombre de gens sachant de quoi ils parlent, il eut été hasardeux pour l'administration de donner un pouvoir décisionnaire à une telle organisation. Quoi qu'il en soit, le CSMM va se réunir prochainement avec, en particulier, à son

ordre du jour un examen de l'état des projets communautaires relatifs à la reconnaissance mutuelle des diplômes.

C'est vrai que la reconnaissance mutuelle entre les Etats membres de la Communauté européenne de leurs diplômes et brevets Marine Marchande ne va pas être aisée, surtout avec la France, complètement emberlificotée dans son système de polyvalence pont et machine.

Mais ce qui est le plus inquiétant dans cette affaire, c'est que l'Administration française elle-même, se livre à une incessante remise en cause des prérogatives accordées

aux brevets qu'elle délivre. Ces remises en cause se font par le biais de dérogations - temporaires sur le papier - mais automatiquement renouvelées dans les faits.

Si le Conseil Supérieur de la Marine Marchande lui en fait la demande, la saisie informatique de ces dérogations permettra au Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint-Servan de dresser un tableau établissant sur les cinq dernières années, le nombre et le type de dérogations par spécialité et par brevet, ainsi que leur renouvellement. Cela permettrait de lever le voile hypocrite qui drapait actuel-

lement cette question et de mettre plus rapidement, plus correctement et plus justement les textes en concordance avec la réalité des faits.

Naviguer est une chose suffisamment sérieuse pour qu'une nation comme la France délivre aux officiers qu'elle forme des brevets correspondants à ceux qu'ils obtiendraient, à valeur d'études et d'expérience égales, dans d'autres pays.

Commandant

J.D. TROYAT

Vice-Président de

l'Association Française

des Capitaines de

Navires (AFCAN)

LIBRES PROPOS...

C'était le samedi 3 février 1990, vers 13 h 15, je zape sur ma télé, passe sur Canal + en clair, qui donne un magazine d'actualité sur le sauvetage, "Abeille Flandre" du déjà vu la veille, je m'apprêtais à zaper à nouveau, quand je vois le Commandant Bulot, un "Grand Monsieur" du sauvetage qui a formé de nombreux Capitaines, et Second-Capitaines du sauvetage, et puis, les hélicoptères, le cross, l'équipe d'intervention, les avions, le canot de sauvetage, bref, tout un magazine d'envergure fait pour informer et intéresser. Trente ans à la mer, et, pour la première fois, je suivais un reportage remarquable où j'apprenais quelque chose sur le sauvetage qui est un très dur métier.

Encore sous le charme de ce document, j'allais faire une petite promenade pour voir les effets de la tempête sur le Port du Havre. J'y rencontrai un plaisancier qui tout de suite m'interpella sur cette émission de Canal +, très heureux du professionnalisme et du sérieux, et d'ajouter "pour une émission sur le sauvetage, ils n'ont pas interviewé le cuisinier mais le Commandant, c'est tout de même remarquable !..."

Eh oui ! c'est remarquable ! Quand sera-t-on convaincu en France que la Marine ce n'est pas seulement du folklore ?

Cdt Y. CHARLOT
Secrétaire Général

INTERVENTION RADIODIFFUSEE INTEGRALEMENT SUR R.T.L. LE 5 JANVIER 1990 A 13 H 30

J'ai souhaité intervenir sur votre antenne, à la suite d'un article paru dans le journal "Sud-Ouest" du 2 janvier, concernant la pollution au large des côtes marocaines, intitulé "La colère de Cousteau", dans lequel le Cdt déclare, je cite : "Les marins qui sont sur les pétroliers sont, en général, des ivrognes. Je les connais bien. Quand ils ont bu, ils dorment". Fin de citation.

Pour avoir été pendant un certain temps Commandant en Second puis Commandant de pétroliers, je voudrais dire au Cdt Cousteau que les équipages des pétroliers sont, au contraire, en général, des gens très sérieux et conscients des risques que comporte le transport d'hydrocarbures.

Dans ce même article, le Cdt Cousteau propose d'imposer à bord des pétroliers la présence de plusieurs officiers de quart, comme le font les Compagnies aériennes avec les pilotes d'avions.

Pour un ancien marin, je ne trouve pas la comparaison très heureuse, et dans le cas du pétrolier "Kbarg 5", en dérive au large du Maroc, personnellement, je ne pense pas que la présence de plusieurs officiers de quart aurait pu éviter l'explosion à l'origine de la pollution.

Dans cet article, le Cdt Cousteau dénonce également les pavillons de complaisance, je voudrais lui dire qu'actuellement, pratiquement tous les navires battant pavillon français et des plus gros, naviguent avec un seul officier de quart, sans homme de veille. Il existe alors, à la passerelle de com-

mandement, un système dit de l'"Homme mort" qui déclenche une alarme si l'Officier de quart ne s'est pas manifesté au bout de 10 minutes. Ce qui fait qu'un pétrolier, ou tout autre navire, peut naviguer au large sans aucun contrôle, pendant plus de 15 mn en toute légalité. Il faut le savoir. Il faut que l'opinion publique le sache. Il faut également savoir que l'on étudie actuellement, le navire de l'an 2000 pouvant naviguer avec seulement 5 ou 6 personnes à bord.

Les Commandants de navires français, au sein de leurs associations - nationale ou internationale - dénoncent un tel projet et luttent pour se faire entendre auprès des Organismes de décision. Malheureusement, ils n'ont trouvé, jusqu'à présent, que peu ou pas d'échos, y compris auprès des médias. "Thalassa", la seule émission TV française sur la mer est plus préoccupée par les exploits de hardis navigateurs solitaires.

Pour terminer, je souhaiterais que le Cdt Cousteau, au lieu d'utiliser sa puissance médiatique à élaborer des scénarios catastrophes, l'utilise auprès des Organismes français et internationaux, pour essayer de gérer, avec toutes les parties intéressées la révolution qui se manifeste actuellement dans le transport maritime international, révolution qui se traduit par la réduction à l'extrême des effectifs embarqués sur les navires et leur remplacement par des systèmes d'automatisation plus ou moins fiables.

Cdt G. Kérignard

L'A.F.C.A.N. POUR TOUS LES CAPITAINES ?...

Je crois sincèrement que l'aura qui se dégage actuellement de notre Association, n'a fait que grandir depuis quelques années grâce au travail de tous et dans tous les domaines. Le nombre des adhésions en augmentation, en est une preuve tangible.

Mais si l'A.F.C.A.N. est manifestement bien connue dans les milieux maritimes traditionnels, il me semble cependant qu'elle n'a pas encore pris à l'heure actuelle "sa vitesse de Route Libre"... Je veux dire que le Grand Public ignore encore nos objectifs et jusqu'à notre nom.

Alors pourquoi ?

On serait tenté d'avancer que la Marine Marchande ne déclenchant que trop peu de réactions passionnelles positives dans le public français, il est normal que cette situation soit malheureusement stable...

Par contre, sur la frange maritime très vaste de notre pays, il est anormal que la population proche des choses de la Mer, ne possède pas encore une grande connaissance de notre sigle et de nos objectifs.

Il est notoire que tout le tissu socio-économique qui borde nos côtes, a été oublié sinon "ignoré" par notre Association.

C'est ainsi que toute une kyrielle de petits brevets n'a pas "osé" frapper à la porte de l'A.F.C.A.N., bien qu'ils aient eu parfois, connaissance de notre sigle et de nos objectifs. Il est

donc bien naturel que jusqu'à présent nos franges littorales n'aient pas utilisé l'A.F.C.A.N. comme véhicule d'informations maritimes côtières et que cette énorme population côtière en France soit restée indifférente.

Le véritable but étant une **NOTORIÉTÉ DE L'A.F.C.A.N.** au point de susciter de la fierté chez toute personne en faisant partie.

Si la "sclérose" de brevet de CLC qui a présidé à la naissance de l'A.F.C.A.N. a pu paraître logique en son temps (car bien que petite, il fallait qu'elle soit forte !!!), la situation a tout de même évolué depuis 12 ans.

A un "niet" sans appel concernant une proposition d'intégration de membres associés formulée par notre regretté camarade le Cdt Brochec, ont succédé des réponses plus nuancées, puis un accord réti-

cent certes, mais, un accord tout de même. Avec le recul, nous avons tout lieu de nous féliciter d'avoir pu admettre des **membres associés** au sein de l'A.F.C.A.N. puisque cette admission a débouché sur une valorisation mutuelle.

- L'A.F.C.A.N. qu'est-ce que c'est ? me demandait un Plaisancier au Salon Nautique.

- Je lui répondais de toute bonne foi et un peu naïvement que c'est l'association qui regroupe tous les CAPITAINES FRANÇAIS qui commandent un navire.

- Alors, me dit-il, vous avez chez vous des Capitaines de pêche ?

- Heu oui, il y en a un ou deux je crois.

- Vous disiez que l'A.F.C.A.N. est une Association de Capitaines Français, si donc, je possède un brevet de commandant de la Marine Marchande et que j'ai la responsabilité du com-



mandement d'un yacht transportant des passagers payant ou non, je pourrais théoriquement entrer à l'A.F.C.A.N. ?

- ...Oui, rien ne s'y oppose en théorie et nous avons chez nous quelques commandants de yachts célèbres comme celui de "Belle France" et de nombreux autres.

On peut d'ailleurs extrapoler le commandement des paquebots à voile construits au Havre, à celui ou à ceux qui sont plus petits et que l'on nomme "YACHTS" ou "NAVIRES DE PLAISANCE".

ment ? poursuivit-il.

- Non, théoriquement aucune, mais une liste de brevets dits "représentatifs" a été définie par l'A.F.C.A.N. dans ses débuts, et il est aussi évident que les préoccupations d'un Commandant d'un Porte-Conteneurs et celle d'un Commandant d'un Yacht de Plaisance sont forcément différentes.

- Oui sur le plan technique, mais pas forcément différente sur le plan des responsabilités et donc aussi sur les aspects juridiques.

Un autre "plaisancier" s'étant

plaisance. J'ai l'entière responsabilité d'un navire de 21 mètres et de passagers. Je trouve que tout ceci est bien lourd dans le cas où je subirais un "pépin". L'A.F.C.A.N. pourrait-elle m'accueillir ?...

Voilà, le problème était posé.

Ils sont peut-être des centaines à ne pas "oser", grands et petits brevets de la Marine Marchande confondus. Ils commandent des navires souvent prestigieux que l'on peut théoriquement assimiler à des navires à passagers.

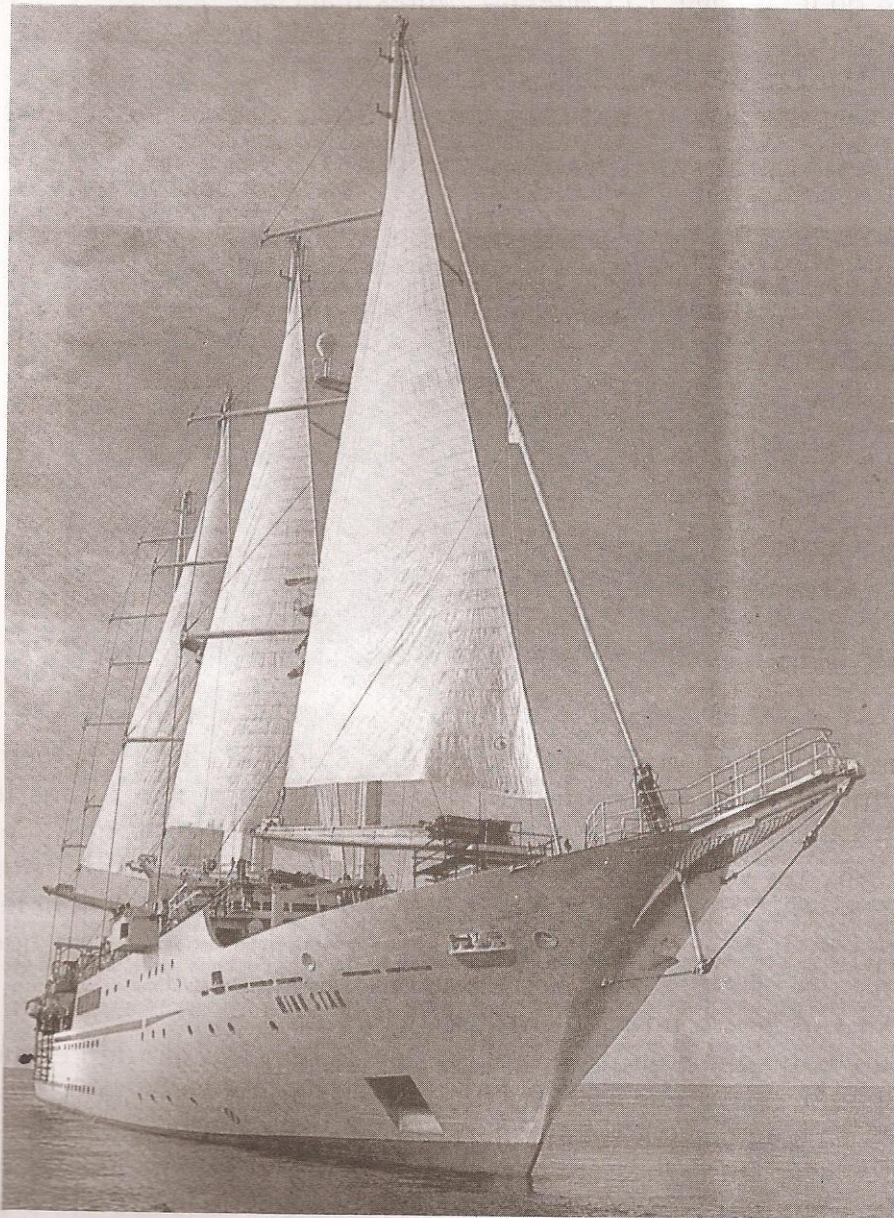
Ils veulent se grouper pour se soutenir, s'informer et se défendre le cas échéant. Ils ont en fait, les mêmes préoccupations que les Capitaines de Navires Marchands proprement dits.

Que peut faire l'A.F.C.A.N. ?

Le milieu de la Plaisance actuelle n'est plus uniquement celui "des saucissonneurs du dimanche", on y trouve de plus en plus de jeunes Officiers y travaillant en tant que Capitaines ou même, en tant que Capitaines-Armateurs. On y trouve même d'anciens Commandants de cargos qui s'y sont reclassés et qui font œuvre utile au niveau de la Sécurité tout en essayant d'y gagner leur vie.

Au niveau des bateaux maintenant, quand peut-on dire que l'on passe d'un navire de plaisance à un navire transport de passagers. La nuance est parfois subtile, mais ce qui reste bien réel, c'est l'angoisse d'être seul vis à vis des conséquences d'un accident... rappelez-vous... c'est justement pour cette raison qu'a été créée l'A.F.C.A.N.

La PLAISANCE a ce niveau,



- Il n'y a donc pas de discrimination due au brevet, si c'est bien un brevet de Commande-

approché, a saisi son argumentation au vol en me disant :

- Je commande un yacht de

c'est tout simplement une véritable industrie qui veut acquérir une réputation de sérieux en s'appuyant sur des structures solides et reconnues.

Il me semblerait inconvenant d'"ignorer" cet appel fait à notre association ou, de toutes manières, il existera toujours des Capitaines de 300 000 tonnes et des Capitaines de Remorqueurs, mais où, me semble-t-il, l'un ne semble pas faire de complexe vis à vis de l'autre. L'A.F.C.A.N. c'est une association de Capitaine de grands et de petits navires, fusent-ils de PLAISANCE.

ger, dans une branche directement rattachée à l'A.F.C.A.N. pour ce qui concerne plus précisément les problèmes juridiques... UNE CELLULE PLAISANCE.

Cette "cellule" possède déjà une structure, puis que la COMMISSION PLAISANCE - A.F.C.A.N. est une réalité tangible... qui œuvre au sein de l'A.F.C.A.N. depuis bientôt 6 ans. Alors pourquoi ne pas saisir ce "canot tout gréé" pour le faire naviguer de conserve avec le navire A.F.C.A.N. ?

Je pense que c'est dans cette voie qu'il faut agir. La Commis-

à mon dernier interlocuteur qui :

- Possédait un brevet de Commandement de la Marine Marchande.

- Commandait un navire au véritable sens du terme.

- Avait les mêmes préoccupations que nous,

je lui proposais, dans un premier temps, d'entrer à l'A.F.C.A.N. en tant que MEMBRE ASSOCIE, pour faire connaissance avec nos structures (un "purgatoire" en quelque sorte) !

Dans un second temps, nous pourrions envisager des structures d'accueil pour ces CAPI-



Belle-France

Alors, me direz-vous, que pouvons-nous faire vis à vis de cette demande d'"intégration" ?...

- Refuser tout net en tempêtant du "screugneugneu" dans tous les azimuts, du "pas question" du "de mon temps", etc ? et... notre association ira jouer aux boules dans moins de 10 ans si nous refusons le principe de l'ouverture.

- Accepter avec bonhomie, en risquant de choquer profondément quelques anciens mal préparés à une telle évolution ? Ce serait maladroit.

- Aménager, essayer d'aména-

sion PLAISANCE a acquis de la maturité, bien que critiquée, elle a su maintenir son cap et a atteint les objectifs qu'elle s'était fixée. Il lui faut en trouver d'autres pour œuvrer dans le sens de la NOTORIETE DE L'A.F.C.A.N. En un mot, il est heureux qu'elle soit à nouveau disponible pour s'attaquer à ce problème de demande d'assimilation avec la Commission JURIDIQUE. Je suis donc prêt à prendre cette responsabilité si le Président m'en donne officiellement quitus.

Ne sachant trop que répondre

TAINES dont le travail a le mérite de nous faire rêver dans le monde technologique et presque sans âme de nos navires de charge, mais dont les préoccupations sont celles que nous ressentons tous !

C'est un exemple de ce que nous pouvons faire à l'A.F.C.A.N. pour que tout ce tissu socio-économique qui borde nos côtes soit un jour, partie prenante de nos objectifs !

UNITE SECURITE

Cdt YVONNOU

The Masters Role in Collecting Evidence

Cet ouvrage publié par The Nautical Institute de Londres, d'un format 21 x 29,5, 104 pages, a été rédigé par des juristes, des experts de P. & I. Clubs, des directeurs de compagnie de navigation, des professeurs d'écoles maritimes, des commandants de ports, qui ont ensuite confié leurs travaux à des capitaines de navires en activité pour recueillir leurs commentaires et leur approbation.

Il constitue pour les commandants un GUIDE PRATIQUE de la production des pièces nécessaires à la préservation de leurs droits et des droits du navire, à l'occasion de tout litige maritime.

Pour le présenter, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ce passage de sa préface :

"It is of the utmost importance at the time of every incident that evidence should be preserved and collated, while the facts are fresh in the minds of the witnesses. The Master's role is vital - probably often as a main protagonist but also always as an authoritative "on-the-spot" co-ordinator. Eventual success in making or defending claims will largely depend upon the vigour, with which the shipmaster performs these duties. This book will help shipmasters to act vigorously, intelligently and effectively in performing those duties. For that reason it will be an invaluable asset, which every shipmaster must have ready in his bookshelf on board. It will also be useful to those involved in preparation ashore for prosecuting, settling or defending claims"

The Master's Role in Collecting Evidence examine la plupart des incidents survenant à bord : avaries à la cargaison, avaries au navire, clauses de performance, litiges sur la qualité du combustible, notion de ports/postes sûrs, heurts d'objets fixes ou flottants, pollution, avaries communes, sauvetage, abordage, litiges avec l'équipage, accidents corporels, clandestins, réfugiés... Pour chaque cas le guide énumère les preuves à réunir, les témoignages à recueillir, les documents à produire, et les informations essentielles à porter au rapport de mer. Puis chaque cas est illustré d'un exemple vécu.

Rédigé en anglais, cet ouvrage peut grandement faciliter les contacts des capitaines avec juristes et experts de toute nationalité. A terre, experts maritimes et services contentieux y puiseront de bonnes informations. Les commandants de l'AFCAN qui l'ont examiné le recommandent vivement à leurs collègues, et leur suggèrent de le réclamer à leur armement pour leur documentation à bord.

Ceux qui veulent l'acquérir eux-mêmes peuvent procéder comme suit :
- Individuellement, au prix de 16 L l'unité + frais d'envoi, en écrivant au Nautical Institute. (spécifier : [Your ref : CJP/JEM "AFCAN member"])
- ou en regroupant vos commandes auprès de Caron qui a obtenu pour l'AFCAN des tarifs préférentiels et dégressifs :

• 12 L pour 10 à 25 unités ; 10 l de 25 à 50 (expédition en sus).
THE NAUTICAL INSTITUTE 202 Lambeth road LONDON SE1 7LQ
phone 01 928 1351

Michel CARON, 22 avenue Gabriel Le Bras, 22500 PAIMPOL.
Tél.96.20.85.10.

PS : un exemplaire peut être consulté au local AFCAN de Paimpol lors des permanences du 3ème jeudi de chaque mois.

La rédaction d'AFCAN-INFORMATION ayant obtenu du Nautical Institute l'autorisation de reproduire un passage de leur ouvrage, nous avons choisi le chapitre relatif à l'abordage.

Chapter nine

COLLISIONS

Introduction

This chapter examines the type of evidence required where the ship has been involved in a collision. It is likely that in the aftermath of a collision, lawyers and surveyors acting for owners and their insurers will come aboard the vessel and play an active role in gathering evidence necessary to bring or defend claims for damage. However, they will rely heavily on the Master and the crew to provide much of the evidence.

This chapter deals with the following :

Evidence required prior to a collision.

*Working charts.
Movement books ;*

Evidence required after a collision.

*General,
Vessel under pilotage or in congested waters,
Vessel moored or anchored ;*

Involvement of lawyers.

In the appendix to this chapter checklists and a case history are provided. The reader should also refer to chapters 7 and 8 in the event that salvage services are required or a general average incident occurs as a result of the collision.

Evidence prior to a collision

Evidence recording the daily routine of the vessel will be crucial in determining how and why a collision occurred. This type of evidence will include copies of the vessel's rough log books. It is imperative, therefore, that all sections of the log book are completed fully and accurately at all times (refer to part II of the introduction). Sounding records are also likely to be important.

Working charts and movement books are two items of evidence which have particular relevance in collision investigations.

Working Charts.

The Master should ensure that chart positions are left precisely as plotted and that positions which do not match others are not erased. As a large number of collisions occur under pilotage or in congested waters, the Master also should ensure that the general practice of marking charts while on passage is continued while the vessel is under pilotage. Particular care should be taken to plot the vessel's location on the chart, for example, by indicating the distances abeam off buoys.

Movement Books

The Master should ensure that movement books are kept in ink and that any alterations are made in ink, signed, and dated by the person making the alterations. The material deleted should be scored out with a single line leaving the writing underneath legible. The use of correction fluid should not be permitted.

The Master should also ensure that times are recorded as accurately as possible. Finally, he should ensure that printer outputs from telegraph recorders and the engine room are retained as part of the movement book.

EVIDENCE AFTER A COLLISION.

General

If possible, the Master and the crew should collect, record, and preserve as much detail of the collision as they can immediately after an incident. Although a comprehensive list of the items of evidence required from the vessel is provided in the appendix to this chapter, the type of evidence discussed below is of particular importance. The Master should ensure that a note of the following is made :

1. The vessel's position at the time of the incident.

Every effort should be made to fix and confirm the position from more than one source ;

2. The exact time of the collision.

The accuracy of the clocks on the bridge and in the engine room as well as the accuracy of automatic recorders such as course recorders, telegraph loggers, and data loggers should be verified. The personal watches of the members of the crew who witnessed the incident should be checked. If a reflective plotter was in use prior to a collision, the crew member operating the plotter should ensure that he

has made a note (not on the screen) of any marks accompanied by a time on the screen ;

3. The heading of the vessel at the time of the collision.

It is important that the course recorder is marked in ink to indicate the time when the vessel collided, although care should be taken not to spoil the trace. If a course recorder is not available, the heading of the vessel should be determined by some other method which also should be recorded ;

4. An estimate of the angle of blow by or to the other vessel ;
5. An estimate the speed of each of the vessels as the time of the collision.

The estimates can be verified at a later date by other data such as photographs and logs ;

6. Any alterations of course and speed prior to a collision.

If possible, this note should be verified by a second person or equipment recording.

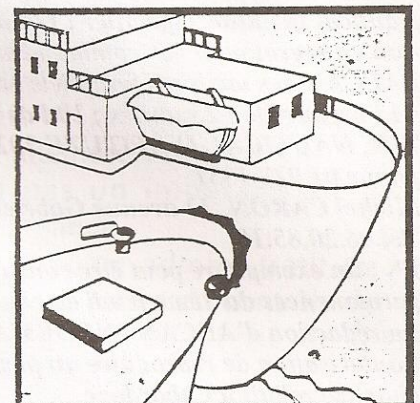
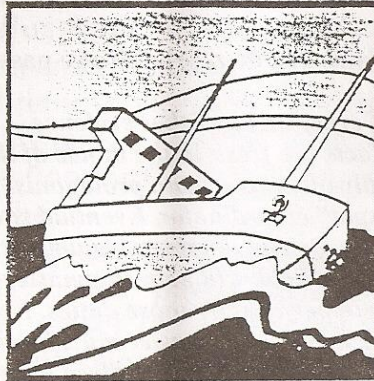
In addition, the Master should ensure that all crew members on the bridge as well as other members of the crew who witnessed the incident, record their account of events which occurred prior to and after the incident. The Master also should ensure that any independent witnesses to the incident are identified. He should record the names of all the vessels in the vicinity and attempt to obtain the names and addresses of the operators and duty officers of these vessel by VHF.

Finally, the Master should ensure that any scraps of paper which have been disposed of in the waste paper basket on the bridge are retained as these may contain the keys as to why and how a collision occurred.

Vessel under Pilotage or in Congested Waters.

As stated above, many collisions take place when a vessel is under pilotage or in congested waters. In such cases, the actions of the person controlling the vessel immediately before the vessel was involved in a collision, are particularly relevant in determining the cause of the collision. The Master, in addition to gathering the evidence discussed in the preceding sections, should ensure that the watch keeper, helmsman, the look-out, and any other persons on the bridge at the time of the collision make a complete record of events. The pilot also should be requested to make a written account of the events before he leaves the vessel. A note should be made of the pilot's name, address, and telephone number.

The Master should record speed log readings and make a note of the state of the tide



at the time of the collision. An estimate of tidal current is unlikely to be accurate, however, a note of the time of observed slack water will be useful when calculations are being made from tide tables. The Master should note that S.A.L. logs may be inaccurate in freshwater.

Vessel moored.

It is generally the view that unless there is evidence that the moored or anchored vessel contributed in some way to the collision, the vessel underway is liable for the damage.

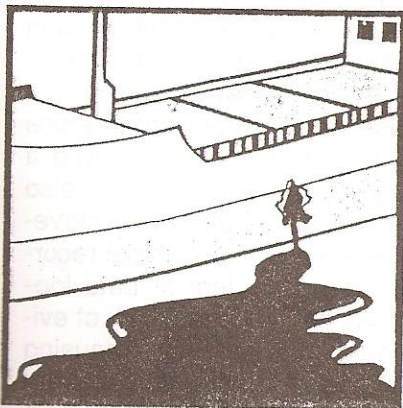
Regardless of whether the Master is on the colliding vessel, he should ensure the following information is obtained :

1. Whether or not the moored vessel or an adjacent vessel was testing her main engines in such a way as to contribute to the incident ;
2. Whether or not the mooring on the moored vessel were defective, slack, or ineffective in any way ;
3. An estimate of the tidal direction and strength ;
4. The identity of witnesses on shore ; and
5. Photographs of damage to own vessel, and if possible, of the damage to the other vessel.

As many of the incidents which take place when the vessel is moored are minor incidents, the insurers of both vessels may not require a joint survey, but will rely heavily on the Master's evidence. It is important, therefore, that the Master's report of the incident gives a detailed record of the damage.

Involvement of Lawyers.

As stated above, lawyers are likely to play a significant role in gathering evidence in the aftermath of a collision. While the investigating lawyers are likely to



be appointed by the vessel's insurers and will not be directly representing the interest of the Master and crew, these interests do to a certain degree coincide with those of the insurers. Therefore, the lawyers may advise the Master and the crew of their legal position and if

the circumstances merit it, recommend that the crew of their union appoint their own lawyers.

Finally, there is an understanding between lawyers that if they represent owners of another vessel, they will not question crew members of the opponent's vessel. Therefore, the Master should ensure that crew members identify any persons to whom they make statements.

Checklist.

1. Courses steered during four hours before collision (time, position, altered course to) ;
2. Weather conditions at time of collision :
 - a. Direction and force of wind,

- b. Direction and height of sea,
 - c. Direction and height of swell,
 - d. Visibility,
 - e. Last weather forecast ;
3. State of tide and currents ;
4. Personnel on bridge at or immediately before collision ;
5. Position fixing system(s) in use ;
6. First observation of other vessel :
 - a. By what means,
 - b. Distance and bearing,
 - c. Lights and shapes observed,
 - d. Aspect,
 - e. Apparent course,
 - f. Time ;
7. Course of own ship at time of first observation ;
8. Speed of own ship at time of first observation ;
9. Action taken by own vessel at time of first observation ;
10. Subsequent observations :
 - a. Times,
 - b. Distance and bearing ;
11. First vessel sighting :
 - a. Time,
 - b. Distance and bearing,
 - c. Lights observed,
 - d. Aspect,
 - e. Apparent course ;
12. Steps taken to plot other vessel (e.g. reflection plot, formal plot) ;
13. Record of actions of both vessels including times up to the time of collision (including engine movement) ;
14. Sound signals made and when made ;
15. Sound signals heard and when heard ;
16. Details of any communications between vessels before collision ;
17. Time of collision ;
18. Position of collision (state how obtained) ;
19. Angle of contact between vessels (is possible take photographs or make a drawing) ;
20. Heading of own vessel at time of collision ;
21. Heading of other vessel at time of collision ;
22. Speed of other vessel at time of collision ;
23. Description of movements of both vessels after collision ;
24. Details of communications after collision ;
25. Names of other vessels in vicinity when collision occurred ;
26. Communications with other vessels in vicinity ;
27. If vessel under pilotage, name, address, and telephone number of pilot - see also the evidence listed in the section 'Vessel under Pilotage or in Congested Waters' ;
28. If the vessel is moored at the time of collision, see the evidence listed in the section 'Vessel Moored'.

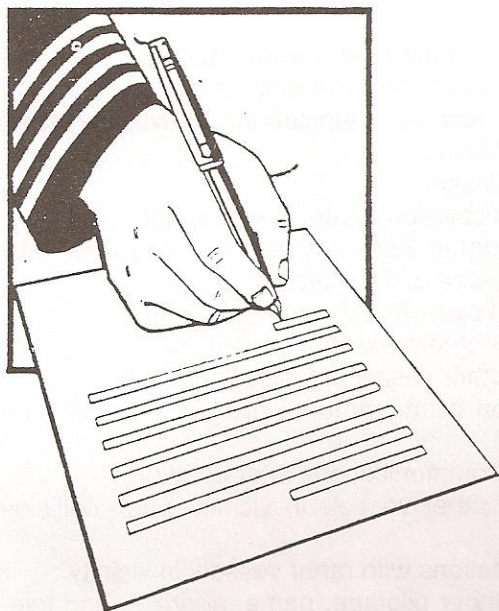
In addition to the above information, the Master should ensure that :

1. All witnesses of the incident write an account of the collision and the events leading up to the collision ;
2. The practice of marking charts is continued while vessel is under pilotage, and chart positions are left precisely as plotted ;

3. Recording telegraph printer output and other printer output from the engine room are retained as part of the movement book ;
4. Accuracy of clocks on bridge and in engine room, as well as automatic recorders are verified ;
5. Course recorder marked in ink to indicate collision ;
6. Operator of reflective plotter makes note marks ;
7. A full photographic record of events is made ;
8. Scraps of paper on which course calculations may have been made are retained.

Finally, the Master should ensure that the following general information is noted :

1. Details of vessel :
 - a. Name,
 - b. Nationality,
 - c. Port of registry,
 - d. Vessel's general description,
 - e. Radio equipment of board,
 - f. Vessel's complement (details of rank and qualifications),
 - g. Watchkeeping arrangements,
 - h. Navigational equipment on board ;
2. Name and port of registry of other ship ;
3. Date of collision ;
4. Approximate area of collision ;
5. Details of voyage :
 - a. From where to where was the vessel going,
 - b. Time of sailing,
 - c. Draughts on sailing (forward, mid, and aft),
 - d. Intended course to next port.



APPENDIX

Case History.

"A", the vessel involved in this incident, was a small sludge carrier. She collided with "B", another vessel, in thick fog in the vicinity of a large United Kingdom pilot station (the reader should refer to the attached plots which were produced from evidence provided by the vessels involved in the incident).

At 0920 hours, "A" adjusted her course to 273 degrees true on an outward leg of a run to dump sludge. Between 0930 hours and 0935 hours, an echo was observed on radar 10 degrees on starboard down distance 2.7 miles just west of BR Lanby Buoy. "A" and the echo both appeared to be heading for LF1 light float at the entrance of the main channel. The echo's bearing appeared constant during the next few

minutes, and the Master made a number of small alterations of course to starboard amounting in total to 40 degrees. "B" was first sighted 2.3 points on port bow at which time "A" was heading about 313 degrees true. "B" appeared to be heading at right angles to "A" at a distance of about 3 cables. "A" collided with "B" at about 0945 hours in a position estimated to be 8 cables ESE of BR Lanby.

At 0916 hours "B" was following a course of 112 BR Lanby 0297 degrees true distance 4.5 miles reduced to half speed. At 0925, her course was altered to 095 degrees true to counteract set. At about 0940, an echo was observed 5 degrees on port bow distance 3 miles. A few minutes later, after speaking to the pilot on the VHF, the Master ordered her course to be adjusted to 102 degrees true to bring LF1 light float right ahead with speed reduced to slow check. The radar echo distance of 2 miles was brought right ahead.

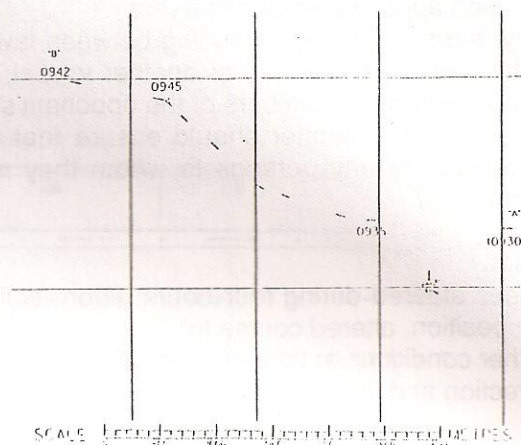
A crew member reported that the echo first moved from right ahead to 40 degrees on starboard bow closing to a distance of 4 cables. Soon after, "A" was seen 50 degrees on starboard bow distance 3 cables. The wheel of "B" was put hard astarboard, and the engines stopped and put full astern.

The collision occurred at 0943 hours according to a clock on "B" as recorded by the chief officer. The Master of "B" recorded the collision as taking place at 0944/0945 hours. The Master also estimated that at this time the BR buoy was at 50 degrees true distance 7 cables.

Although there were independent observers in the vicinity who were engaged in damage control exercises, the data provided by them did not appear to relate to this incident but to two other vessels passing close to one another. The evidence from "A" and "B" did not correlate, and the investigators of the collision had difficulty in ascertaining the cause of the incident.

The owners and insurers of "A" were placed at a considerable disadvantage as "A" could not produce certain items of crucial evidence, which included a working chart, a plot of "B" as it approached ("B" also had not plotted "A" as it approached), and a movement book. In addition, there were no automatic recording devices such as course recorders or data loggers, onboard the vessel. As a result of the lack of evidence, "A" was found to be primarily at fault in causing the loss, and her owners were responsible for the damage suffered to "B".

DETAIL OF COLLISION AREA



L'exemption d'installation radiotélégraphique sur les navires transmanche entraînant la suppression de l'officier radio amène quelques réflexions.

En particulier, si de telles mesures devaient être prises pour les transbordeurs à passagers, certains problèmes de sécurité doivent retenir l'attention.

En prenant comme exemple la ligne Dieppe-Newhaven, nous y avons une couverture VHF totale des stations Anglaises et Françaises compte tenu de la distance séparant les deux côtes. Cependant, en cas d'incident mettant en cause la sécurité, le contact VHF avec le CROSS GRIZ NEZ n'est pas possible. Il est nécessaire d'utiliser les ondes hectométriques (M.F.) via Boulogne radio.

L'exercice MANCHEX de 1988 a montré l'importance de la qualité et de la quantité des informations à transmettre au CROSS pour la mise en œuvre rapide et efficace des secours.

A bord, il sera donc nécessaire de contrôler simultanément trois réseaux :

1. Les liaisons en M.F. avec le CROSS ;
2. Les liaisons en VHF avec les moyens de secours extérieurs tels que navires sauveteurs hélicoptères, éventuellement les coast-guards britanniques ;
3. Les liaisons en VHF internes au navire (équipes d'intervention, mise à l'eau d'embarcation, etc.)

Ces liaisons peuvent être multiples par l'utilisation de plusieurs canaux selon la complexité de la situation.

De plus, elles peuvent être rendues difficiles, soit par des zones de mauvaise propagation à l'intérieur du navire, soit par la présence des bruits extérieurs nuisant à la bonne audition (présence des hélicoptères).

L'examen de cette situation (cf MANCHEX) montre le rôle capital de l'officier chargé des communications. Actuellement, cette tâche est confiée à l'officier radio.

Il est remarquable de constater que les liaisons radio-télégraphiques ne seraient pas utilisées dans cette partie de la Manche. De fait, des exemptions d'installation de radiotélégraphie sont déjà accordées à certains navires de charge pour cette raison.

Si ces exemptions doivent entraîner la disparition de la fonction d'officier radio, nous ne devons pas oublier que cet officier ne pratique déjà plus la radio-télégraphie ou tout au plus que très occasionnellement.

Il s'est adapté depuis longtemps à une nouvelle situation. Actuellement, outre sa qualification particulière pour les transmissions, il utilise l'essentiel de son temps et de ses compétences à la maintenance de l'électronique embarquée.

Son champ d'intervention dans ce domaine est multiple. Il concerne bon nombre d'appareils du Pont et de la machine en constant développement sur les navires modernes. De plus, certains sont indispensables à la sécurité. C'est le cas des appareils de radio-communication et de radio-navigation. Il faut être en panne totale de radar dans la brume pour apprécier le soulagement que l'officier radio peut apporter au Capitaine par une intervention rapide.

Les navires transmanche pouvant transporter un grand nombre de passagers sont doté d'un état-major calculé au plus juste du service courant.

Sur ce type de navire opérant entre Dieppe et Newhaven, notre exemple, le Capitaine ne peut compter pour le service Pont que sur la présence de son second et d'un seul lieutenant, outre l'officier radio.

En cas de détresse et dans l'hypothèse de la suppression de l'officier radio, se pose la question de savoir qui va le suppléer. La connaissance des procédures et le maniement de la langue Anglaise implique que ce soit un officier.

Le second Capitaine étant occupé par sa fonction de directeur de l'équipe de sécurité telle qu'elle est prévue au "Rôle de sécurité" du navire, il n'y a pas d'autre choix que celui du lieutenant pour cette lourde tâche des communications.

Dans ces conditions, le Capitaine ne devra compter que sur lui-même pour assurer le suivi de la position du navire et des obstacles éventuels.

Nul doute que ce travail lui sera particulièrement astreignant d'autant qu'il devra garder le souci de se tenir parfaitement informé de l'ensemble de la situation. Ainsi, le risque est grand, voire inévitable pour lui de se laisser enfermer par une tâche limitant son champ d'appréciation pourtant indispensable à l'élaboration de son jugement. De mauvaises décisions peuvent être prises qui seront fatalement lourdes de conséquences.

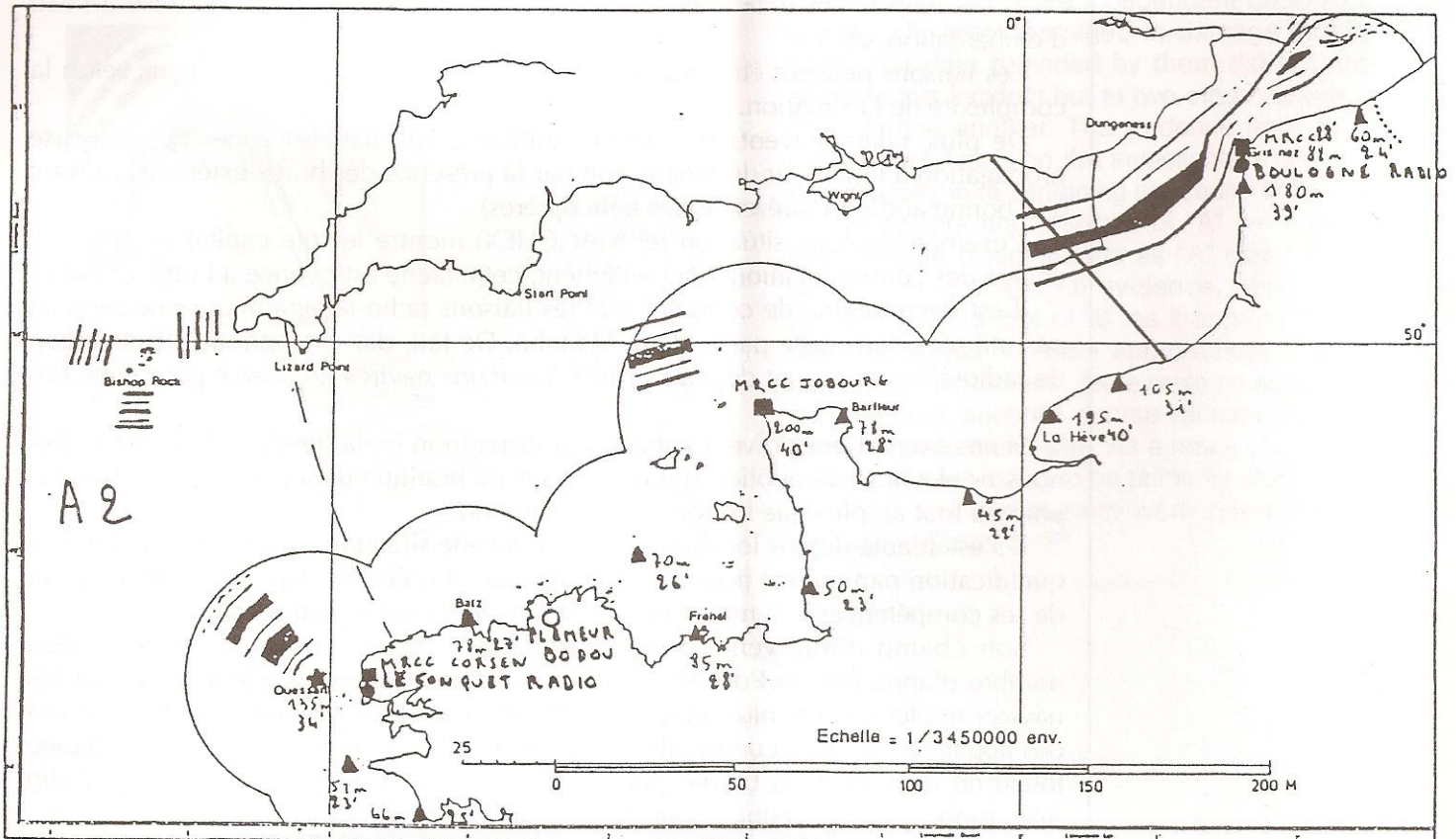
En conclusion, les exemptions d'installation radio-télégraphique accordées pour des navires de charge transmanche ont eu pour conséquence la suppression de l'officier radio.

Avant qu'une telle mesure ne soit prise pour les navires à passagers, les autorités compétentes devront s'assurer que l'effectif en officiers est suffisant pour que toutes les tâches nécessaires à la sécurité de la vie humaine en mer puissent être correctement exécutées. L'exercice MANCHEX est riche d'enseignements à ce sujet.

Les navires à passagers transmanche ont des capacités qui dépassent souvent 1 500 personnes.

J.P. ALLARD.
A.F.C.A.N.

A1 + A2 AREAS : MANCHE



- MRCC
- ▲ VHF coast station
(portée : $2,5(\sqrt{H} + 2)$)
- MFCOAST STATION (portée : 500 Am)
- INMARSAT COAST EARTH STATION

MERITE MARITIME ET MEDAILLE D'HONNEUR DES MARINS DU COMMERCE ET DE LA PECHE

UN PEU D'HISTOIRE.

De tous temps, il y eut des signes distinctifs pour reconnaître ceux qui, dans la cité ou dans le monde ou dans l'armée surtout, avaient acquis par leur conduite, leur bravoure, ou leur sens du devoir, des droits aux remerciements et à la reconnaissance de leurs concitoyens.

Ces signes se manifestaient par des croix et des médailles.

Dès l'âge de bronze, la croix apparaît comme signe.

L'Égypte ancienne symbolise une immortalité de l'âme par la croix ansée ; tandis que la croix gammée abonde dans le plus vieil art scandinave, celte, mais aussi dans l'art indien.

En numismatique, la croix fait son apparition sur les monnaies dès le IV^{ème} siècle, sous le règne de Valentinien Premier. Les Grecs et les Romains, en dehors de quelques exceptions, n'ont pas distingué la "médaille" de la "monnaie", signe d'échange et de pièce commémorative. Ainsi les Décadrachmes d'Athènes frap-

pées après Marathon, les Décadrachmes de Syracuse, la pièce d'or d'Eucratidis ont pu servir à la parure.

En France, le terme "Médaille" ne remonte pas plus haut que le XV^{ème} siècle.

Pendant la période révolutionnaire, Augustin Dupré fut le médailleur officiel, et le patriote Palley fit frapper la médaille de la Prise de la Bastille.

Le Cabinet des Médailles est une section de la Bibliothèque Nationale dont les origines remontent au XVI^{ème} siècle, mais dont le fondateur véritable fut Louis XIV, avec les collections de Gaston d'Orléans.

Croix et Médailles restent donc dans l'Histoire synonymes de récompenses et par extension visible de "décorations". Les Médailles commémoratives créées en France à partir de 1852, ont pour but de rappeler le souvenir des Campagnes auxquelles a participé l'Armée française : telle la Médaille Militaire pour les soldats, caporaux et sous-officiers pour ancienneté de Services, ainsi qu'aux offi-

ciers généraux ayant la plus haute dignité dans la "Légion d'Honneur". On peut donc supposer, voire admettre que sous le régime Inscription Maritime réel de l'époque, les marins étaient compris dans les récipiendaires des "Médillons de Vétérans" récompensant les vertus de base, de fidélité, sous les contrôles militaires d'un Régiment, ou d'un Rôle d'Equipage. Les médillons de vétérance durèrent jusqu'en 1795, alors que la Révolution (Décret du 15 octobre 1792) avait supprimé tous les ordres de chevalerie ainsi que les Médailles de l'Ancien Régime.

MEDAILLE D'HONNEUR DES MARINS DU COMMERCE ET DE LA PECHE

C'est le 14 décembre 1902 que voit le jour notre Médaille d'Honneur des Marins du Commerce et de la Pêche.

C'est bien sûr la décoration récompensant l'endurance, l'abnégation, le dévouement de l'élite de cette catégorie de gens, appelés "Gens de mer". Cette distinction établie à l'instar de celle créée pour différents services publics, est faite pour témoigner du sens du devoir et de l'honneur des récipiendaires

dans l'exercice de leurs fonctions, et sa durée.

Je crois que, pour nous Marins du Commerce et de la Pêche, c'est la première marque professionnelle qui nous est particulièrement décernée, à la valeur et à l'ancienneté.



La "Médaille d'Honneur"

est effectivement "offerte" **gracieusement** par l'Etat, avec le Diplôme remis par l'administrateur des affaires maritimes ; elle est en argent et figure d'ailleurs officiellement au budget de la Marine Marchande.

Au journal officiel de 1903 figure le tableau des médailles d'honneur et de la pêche, dont la vétérance et l'ancienneté dans le métier explique le nombre de vieux matelots de la voile décorés, et le petit nombre de mécaniciens, l'ancienneté primant absolument pour l'honneur rendu :

Capitaines au Long-Cours :	12
Maîtres au Cabotage :	31
Pilotes :	6
Quartier-Maîtres :	6
Matelots :	203
Mécaniciens :	5

Actuellement, très peu de Capitaines figurent dans ce tableau d'honneur, plutôt réservé aux vieux serviteurs de la mer. Sauveteurs, marins très anciens dans la navigation, ou dans la même compagnie, vieux pêcheurs. Patrons et matelots. Elle est entitrée "Marine Marchande", et sur cette médaille, en argent, figure une tête de marin coiffée du suroît, regardant vers le large sur l'horizon de la mer.

Sur l'autre face, figure sur un

drapé une coupe de coque, avec deux ancres, une barre, et une plaque en argent pour l'inscription du nom du récipiendaire.

Le ruban est tricolore transverse bleu, blanc, rouge, avec une ancre bleue sur fond blanc.

LA CROIX DE L'ORDRE DU MERITE MARITIME.

L'Ordre National du Mérite Maritime fut créé par une loi datant de février 1930, modifiée après guerre par la loi du 25 septembre 1948 ; il est donc plus jeune que la Médaille d'Honneur créée, comme déjà dit plus haut en 1901 pour récompenser les bons, loyaux et nombreux services des marins français dans l'exercice de leur navigation au Commerce ou à la Pêche.

Le Mérite Maritime a été créé pour récompenser la valeur professionnelle de marins, et le mérite de citoyens qui se sont distingués dans les différents services de la Mer, tant à bord qu'à terre, dans le développement de la Marine Marchande, des Ports, des Pêches, des sports nautiques...

Il comprend trois grades :

- Les Commandeurs
- Les Officiers
- Les Chevaliers,

et se compose de trois contingents :

- Le contingent A pour sept dixièmes réservé au personnel navigant de la Marine Marchande, des pêches, ou grands navigateurs des sports nautiques, sauvetage en mer...

- Le contingent B pour deux dixièmes réservé aux personna-

lités des administrations publiques ou privées qui se sont distinguées dans le développement de la Marine Marchande, des Pêches, des Ports de Plaisance ou des sports nautiques, sauvetage...

- Le contingent C pour un dixième réservé au personnel de la Marine Nationale ayant spécialement travaillé pour la Marine Marchande, sur proposition du Ministre de la Marine.

Pour pouvoir figurer dans le contingent A il faut, en principe, quinze ans de services actifs éminents, professionnels et avoir trente ans d'âge. Peuvent être admis dans ce contingent, nommés ou promus des personnalités ayant rendu des services exceptionnels à la Marine de Commerce ou de la Pêche - les hauts dignitaires de la Légion d'Honneur peuvent y accéder par dérogation -.

La première promotion de 1930 comprenait

- 20 Croix de Commandeur
- 200 Croix d'Officier
- 580 Croix de Chevalier.

Nombreux étaient en effet les méritants, tant en âge, qu'en services, dans le passé récent de la création de l'ordre.

Puis évidemment le nombre annuel des Promotions et Nominations diminue dans l'ordre professionnel des Marins.

Fixé par la loi du 29 septembre 1948, le total annuel maximum est de trois cent quarante quatre croix à savoir :

- 9 commandeurs,
- 75 officiers,
- 260 chevaliers.

Mais ne peut pas nécessairement atteindre ce maximum. Ce n'est pas un impératif à ma connaissance.

Le système administratif de l'ordre est inspiré du contrôle de la grande chancellerie de la Légion d'Honneur :



Le conseil de l'ordre du Mérite Maritime a

pour Président :

- Le Ministre chargé de la Marine Marchande et des Pêches.

Vice Président :

- Un membre de la grande chancellerie de la Légion d'Honneur.

Membres :

- Un conseiller d'état

- Un officier général de la Marine

- Un officier général du corps des administrateurs

Le plus ancien de la Direction de l'administration centrale de la Marine Marchande.

Le conseil de l'ordre veille à la bonne marche des règles d'admissions, de promotions, de nominations, d'exclusions, de réintégrations dans l'ordre.

Au sujet du contingent A qui est le nôtre, celui des navigants, les propositions sont faites par l'administrateur du quartier de l'impétrant, à la demande de l'administration elle-même, pour des mérites enregistrés sous différentes formes au cours de la carrière, mérites soulignés par les directions d'armements maritimes, ou enquêtes administratives à la demande de sociétés (SNSM par exemple), associations familiales maritimes, associations de retraités, et toutes associations s'occupant **activement** des faits et hommes de la mer, ou d'une personnalité ayant connaissance des hauts faits professionnels de "l'inscrit maritime".

A ce propos le dernier contingent A, en date, est particulièrement éloquent par le nombre de commandants et navigants de pétroliers, ayant accédé à la distinction professionnelle (voir les quotidiens Ouest-France ou le Télégramme du 13.03.89).

Due, sans doute aucun, aux

collègues embarqués qui ont fait leur devoir professionnel, dans les circonstances que l'on connaît, pendant la guerre Iran-Irak dans le Golfe Persique, cette croix n'a fait que souligner et récompenser les mérites exceptionnels de ceux qui ont continué à ravitailler la France en "or noir" ; certains de nos camarades n'ont-ils pas subi les attaques des bombes.

La Fédération Nationale du Mérite Maritime et des Médailles d'Honneur des Marins du Commerce et de la Pêche

fut créée le 30 mars 1954.

Conçue pour maintenir la cohésion et l'union entre les membres de l'ordre, elle fut placée sous le haut patronage de Monsieur le Ministre chargé de la Marine Marchande, et eut pour fondateurs Messieurs D.M. Cossemille, intendant M.M. et Chaix, officier-radio.

Administrée par un Conseil de quinze membres elle a pour but de veiller au prestige de l'ordre du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur, comme toutes les associations elle le fait grâce au dévouement de son Président, et de ses adjoints par des contacts fréquents, des réunions d'information, des repas amicaux, des publications et diffusion du bulletin annuel de liaison, de contacts avec toutes les associations de marins et d'anciens marins... Elle porte entr'aide et assistance le cas échéant à ses membres, des allocations d'urgence par exemple, des prêts d'honneur...

Comme toutes les associations du genre, la Fédération retire ses ressources des cotisations de ses membres et des subventions et legs qu'elle est en droit de recevoir.

Elle comprend environ 2 150

membres, qui sont soit titulaires, soit honoraires, soit donateurs, soit bienfaiteurs.

C'est à Dunkerque qu'a été fêté le 26 avril 1980 avec faste, le Cinquantenaire de la Création de l'Ordre du Mérite Maritime. Il n'est pas besoin de rappeler ici le martyr de la ville de Dunkerque, en 1940, son importance pour l'évacuation, **par mer**, des troupes encerclées, et je me fais un devoir de rappeler le sacrifice de l'un des nôtres, le Capitaine de Corvette de Réserve Ducuing, que la Marine Nationale a d'ailleurs honoré, à sa juste valeur, en donnant son nom à un aviso moderne, coparrainé par l'ACORAM et la ville de Saint-Raphaël.

Le marin a toujours été "l'homme" qui relie physiquement les hommes entre eux, entre les différents points du globe : il a formé le code de l'Honneur de la Mer, "cette fameuse solidarité des gens de mer", par l'assistance des personnes en danger, tant dans la Marine Nationale, que dans la Marine Marchande ou à la Pêche, où il n'est question de race ni de couleur de peau quand on capte un S.O.S. ou un "mayday" ; et ajoutons la Marine de Plaisance dont Alain Gerbault, dans sa navigation en solitaire a été l'un des "médaillés" de la première promotion de 1930. Comment ne pas avoir une pensée, quand on parle de Plaisance, pour Madame Virginie Hériot qui avait fait cadeau de son yacht "L'Ailée" à l'école navale - avant la seconde guerre mondiale -. Je puis assurer qu'elle reçut notre Croix bleue et verte. Elle était commandeur de notre Ordre.

Le sens du devoir tant en paix qu'en guerre, ou en période de crise, la valeur professionnelle, dans un métier particulièrement

délicat, ont conduit les autorités à la création d'un Régime digne de l'homme de mer... et Colbert, ayant compris son importance dans la vie de la Nation le dota du Premier Régime Social du Monde.

Jusqu'en 1911 d'ailleurs, les "Gens de Mer" étaient administrés uniquement par la Marine Marchande, il faut le rappeler dans cet exposé, puis par le ministère des transports, et nous n'eûmes un Ministre, de plein exercice qu'en 1930, ministre dont l'un des premiers services fut, d'ailleurs, de créer un ordre de chevalerie de la Mer par décret du 16 mai 1930 :

Les caractéristiques de la Croix sont éloquentes :

une rose des vents à seize points, avec en surcharge, sur une ancre, une médaille à l'effigie de la République. Le ruban est bleu et vert, aux couleurs de la mer. Marine Marchande - MERITE MARITIME sur l'autre face.

L'adoubement se faisant à l'imitation des autres ordres actuels (c'est un cérémonial qui date de la nomination des chevaliers au XIIème siècle), aucune cérémonie de remise des insignes de l'Ordre du Mérite Maritime n'est obligatoire, aux termes de la Loi et des Décrets qui régissent cet ordre.

L'usage d'un cérémonial favorable au maintien du prestige de l'ordre, mérite l'encouragement de chacun, pour l'application à la lettre, de la circulaire du 28 juillet 1983 qui définit la procédure :

a) la remise de l'insigne est faite par un membre de l'ordre d'un grade au moins égal à celui du récipiendaire et choisi par celui-ci.

Par dérogation à cette disposition la remise peut être faite

par un membre de la Légion d'Honneur ou de l'Ordre National du Mérite d'un grade au moins égal à celui du récipiendaire,

par le chef du quartier des affaires maritimes, même s'il n'est pas membre de l'ordre,

par un représentant du ministre,

éventuellement, en pays étranger, par l'ambassadeur en poste.

b) La phrase, pour accompagner la remise de l'insigne, est exprimée en ces termes :

X (nom)

Y (prénom)

au nom du Gouvernement de la République, nous vous faisons (Commandeur, officier, chevalier) de

l'Ordre du Mérite-Maritime.

La remise de l'insigne est suivie d'une poignée de main du Parrain au récipiendaire.

c) Il est d'usage, avant la cérémonie proprement dite, de rappeler brièvement, dans une allocution, la carrière du récipiendaire.

Je précise que pour progresser dans l'ordre, il faut continuer activement d'œuvrer pour la Marine Marchande, la Marine de Pêche, la Marine de Plaisance, les Ports, les Sports Nautiques... etc., comme membre travaillant au service des associations professionnelles, sociétés nautiques...

La conclusion de ce proposition naturellement dans les hommages rendus par ceux qui restent, ou ceux qui habitent sur les côtes ; que ces hommages soient humblement écrits sur un "Mur des Disparus" à Ploubazlanec (Côtes-du-Nord), sur une simple Croix de bois, ou l'Océano-Nox de Victor Hugo vient évidemment à l'esprit des visi-

teurs nombreux...

que ces hommages soient rendus plus solennellement sur un superbe monument, érigé face à la mer, à Paimpol à la Gloire de la Marine Marchande et ses Marins Pêcheurs de la France Libre, qui durant la deuxième Guerre Mondiale, ont maintenu haut le Pavillon tricolore, à la Croix de Lorraine, rendant ainsi les honneurs à ceux qui ont payé de leur vie, la Liberté, et l'on pense aussi, à tous ceux des Forces Françaises Combattantes, de l'extérieur et de l'intérieur.

que ces hommages soient rendu par le Général de Gaulle par le maintien de "l'ordre du Mérite Maritime",

et par les paroles du Général inscrites sur le monument national de Paimpol :

"La vague ne détruit pas le granit.

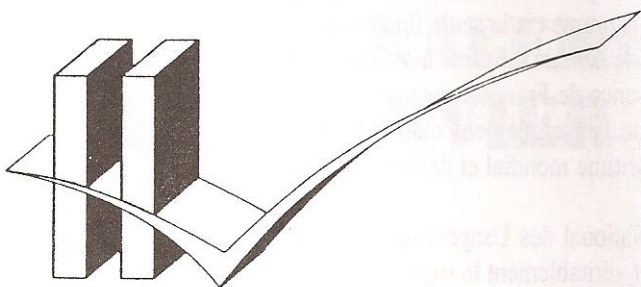
Vous, les Marins de la France Libre, ce que vous avez fait pour la France, en poursuivant la lutte sur mer, envers et contre tout dans le plus grand drame de notre Histoire, rien, ni le temps ni les passions ne l'effaceront jamais. Je vous salue mes camarades."

Quel plus bel exemple à donner pour l'avenir, ajoutés aux nombreux autres, tout à la gloire de nos anciens, dont les noms figurent aussi dans la liste des Décorés de l'Ordre du Mérite Maritime, ou auraient été dignes de l'être.

Jean BERNARD

*Capitaine au long-cours
Officier de l'Ordre du Mérite
Maritime.*

P.S. : Je remercie le Commandant Baretge, Président d'Honneur de la Fédération, de m'avoir autorisé à "piocher" dans ses écrits pour libeller ces lignes.



IIème COLLOQUE INTERNATIONAL

A.E.A.M.M.

Ecole Nationale de la Marine Mar-
chande de MARSEILLE

22 et 23 mars 1990

L'ARMEMENT DU NAVIRE DU XXIème SIECLE

POINT DE VUE DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES
SUR L'ARMEMENT DU NAVIRE DE L'AN 2000

Interventions :

du **Commandant TROCHERIS**
Capitaine au Long Cours
Président de l'A.F.C.A.N.

du **Commandant CARON**
Capitaine au Long Cours
Président Adjoint de l'A.F.C.A.N.

Le IIème Colloque International organisé par l'Association des Elèves et Anciens Elèves des Ecoles Nationales de la Marine Marchande s'est déroulé à l'ENMM de Marseille les 22 et 23 mars 1990. Il avait pour thème :

"L'ARMEMENT DU NAVIRE DU XXIème SIECLE"

Invitée à donner son point de vue, l'AFCAN était représentée par son Président, le Commandant A. TROCHERIS et son Président-Adjoint, le Commandant M. CARON. Comme vous le savez, notre association avait lancé une enquête auprès de ses adhérents pour connaître leurs opinions sur le navire high-tech à équipage très réduit. Nous publions ci-dessous le texte de l'intervention de notre collègue CARON qui constitue la synthèse des opinions émises par les Capitaines de l'AFCAN.

Les impératifs du bouclage de ce numéro ne nous permettent pas d'y insérer un compte-rendu détaillé des interventions entendues au colloque, mais nous y reviendrons. Les travaux du colloque feront d'ailleurs l'objet d'un livre blanc. Toutefois, à son retour de Marseille, Michel CARON a bien voulu résumer l'essentiel des communications.

"Le colloque a été ouvert par M. MELLICK en présence du Pr VIGOUROUX, sénateur-maire de Marseille. J'ai retenu de l'allocution du Ministre délégué à la Mer que la protection de l'environnement est d'ores et déjà un souci majeur de l'opinion publique et donc des gouvernants. Produits pétroliers et produits chimiques constituent le plus fort tonnage des marchandises transportées et nécessitent donc une flotte moderne armée par des équipages compétents. D'autre part "l'homme est la seule finalité de l'économie... et la qualité de la ressource humaine est la clé du succès de demain". Enfin "la présence française sur mer, ce n'est pas seulement le pavillon, c'est aussi la présence de Français sur n'importe quel navire". Le Ministre devait évoquer encore la modernisation de l'enseignement maritime et conclure sur une note optimiste en parlant de la reprise du transport maritime mondial et de la volonté de la France de soutenir sa Marine Marchande.

Après son départ, c'est M. Jean CHAPON, Président du Conseil National des Usagers du Transport, et ancien Secrétaire Général de la Marine Marchande, qui introduit véritablement le sujet.

Je n'ai ni la place ni le temps de résumer, même brièvement, les interventions de chaque orateur. Je peux seulement essayer d'en cerner l'esprit, malgré le risque subjectif que cela comporte.

Après un exposé très documenté de M. Yann LE GOUARD, C1NM, professeur de l'Enseignement Maritime sur les "Enjeux économiques nationaux et maîtrise du segment maritime de la chaîne de transport", M. Alain GRILL, P.D.G. des Chantiers de l'Atlantique vient dire que la construction d'un grand navire à effectif minimum ne pose pas de problèmes insurmontables. J'ai retenu tout de même son agacement devant "l'irritante question de l'amarrage" et "l'irritante question de l'accostage". Il est tout à fait irritant en effet d'être encore obligé d'employer une poignée d'hommes pour immobiliser des engins de plusieurs dizaines de milliers de tonnes... Le Président des Chantiers de l'Atlantique s'est étendu ensuite un peu longuement sur la mise au point, avec la collaboration de la CGM, d'une commande à distance des treuils par un boîtier à infra-rouge, présenté comme une avance technologique remarquable dans le domaine de l'amarrage. Je regrette de ne pas avoir pu témoigner à ce moment, qu'à partir de 1968 j'ai personnellement utilisé des commandes à distance de treuils constituées de boîtiers reliés par câble aux contacteurs et qui assuraient une bonne mobilité aux servants de treuils. Ce système nous permettait d'effectuer toutes les manœuvres d'écluses le long de la Voie Maritime des grands lacs américains avec 2 hommes devant et 2 hommes derrière. Le boîtier I/R donnera évidemment une meilleure mobilité mais les marins que nous sommes ne le considèrent pas comme une aide significative aux problèmes de l'amarrage qui restent gourmands en main-d'œuvre et dangereux pour les hommes employés aux postes de manœuvre.

M. Bernard LE GUERN, Directeur Technique de la CGM, vient ensuite exposer "les principes de conception d'un navire de commerce opéré par un effectif minimum". Parions que désormais nous ne parlerons plus du navire de l'an 2000 mais du "Navire LE GUERN". Le texte complet de la communication de M. LE GUERN mérite une longue étude de la part de l'AFCAN pour une critique constructive de ses propositions. Il s'agit là du document number one de ce colloque international. Notons immédiatement la composition de l'équipage du navire LE GUERN : un Commandant, son adjoint, trois officiers de quart et un lieutenant-commissaire. Le Commandant ne fait pas le quart : il est à la fois commandant et chef-mécanicien. Malgré la polyvalence, je ne peux m'empêcher de penser que, dans cette organisation du travail, ce n'est pas le Commandant qui devient Chef-Mécanicien, mais que c'est un Chef-Mécanicien qui devient - enfin !, diront les Ingénieurs d'Armement - Commandant.

Après le lancement du navire LE GUERN, le colloque n'offrira plus guère de surprise : chaque intervenant viendra dire ce qu'on attend qu'il dise. Mais des interventions de spécialistes comme celles du Bureau Veritas, de l'ITEM, du Ministère de la Mer, méritent évidemment une étude approfondie.

M. A. TROUSSE, du BV, est venu dire qu'on n'arrête pas le progrès et que "le navire du XXIème siècle serait tri-automatisé". Le Bureau Veritas est déjà en mesure d'attribuer la marque CNC (Contrôle Centralisé de la Navigation).

Madame JAMOIS, Directeur de l'Institut d'Economie des Transports Maritimes, démontre, chiffres à l'appui, que le navire à six est un choix rentable.

M. BERNET, Directeur des Gens de Mer, rappelle que la réglementation internationale en matière de sécurité et en matière d'effectifs laisse aux Etats le soin de l'application des textes. La réglementation actuelle ne permet pas de réduire l'effectif d'un navire long-courrier à 6 ou 8 hommes. Mais il n'est pas impossible d'aménager la réglementation... M. BERNET, comme l'avait fait son Ministre, rappelle cependant l'importance de la protection de l'environnement et fait remarquer que le Président BUSH avait, pour la première fois dans les réunions de Chefs d'Etat, introduit ce sujet lors de la rencontre de l'Arche de la Défense. Il semble donc qu'il pourrait être difficile désormais de demander à l'OMI une forte réduction des effectifs.

Pas de surprise bien entendu du côté armatorial : le Cdt BECHHOEFER, Directeur de l'armement de la CGM, à partir de l'exemple du "CGM LA PEROUSE" (un porte-conteneurs de 2 700 TEUS avec 404 conairs 20 pieds) armé à 16 hommes souhaite, avant le navire à 6, l'étude d'un "nouveau navire intermédiaire à 11/12 hommes d'équipage (à l'horizon 1993/1994 ?)".

Le Cdt FRITSCH, Directeur de France Shipmanagement et de la SFTP, décrit le fonctionnement de l'Aquitaine, pétrolier Suezmax de 140 000 tonnes armé à 18. Puis il invite les navigants français et plus particulièrement les jeunes officiers à relever, avec les quelques armateurs français que se battent, le "terrible défi des nouveaux pays industrialisés" du Sud-Est asiatique. Selon lui, la polyvalence de nos officiers, la pyramide des âges qui repose actuellement sur la tête et la pénurie mondiale d'officiers, font qu'aujourd'hui les perspectives de carrière sont excellentes.

L'intervention de M. DEKKER, Directeur du Personnel Navigant de l'armement néerlandais NEDLLOYD a été particulièrement applaudie. Ses propos mettent en évidence le pragmatisme hollandais face à l'esprit utopique des Français. Dommage que son texte n'ait pas été distribué. J'ai retenu ces quelques mots à propos du navire à 6 : "a very nice idea but not practical ! If is necessary to have a basic crew". Et de proposer : "officers 6, technicians 2, catering 3, maintenance 5". "If you have high tech people and if you pay them low, y'll got problems !".

Les témoignages du Capitaine HINRICH, commandant du "HEDELBERG EXPRESS" (Hapag Lloyd) armé à 14 hommes, et du Cdt THIERRY, capitaine du "CGM LA PEROUSE" armé à 16 hommes, qui se disent tous deux satisfaits de l'armement de leur navire, confortent l'idée qu'un effectif raisonnable est préférable à une simple équipe de conduite.

C'est ce que diront ensuite les syndicats en insistant sur la sécurité d'une part et sur les difficultés psychologiques d'autre part que pourraient éprouver certains membres d'une aussi petite communauté.

Quant au Cdt TROCHERIS et à moi-même, nous sommes intervenus en fin de colloque. Le Président a regretté que le capitaine perde de plus en plus son rôle de représentant de l'armateur et ne soit plus qu'un conducteur de navire. Il reste néanmoins le responsable nautique de l'expédition et le garant de la sécurité. A ce titre les capitaines doivent se montrer vigilants quant aux projets de navires à équipages ultra-réduits.

La rédaction d'AFCAN-INFORMATIONS a désiré publier l'intégralité de mon exposé parce qu'il est la synthèse des réponses à l'enquête de l'AFCAN et des travaux en réunions. J'en profite pour remercier tous ceux qui ont contribué à définir l'opinion de notre association sur le navire du XXIème siècle.

Pour préparer le point de vue de l'AFCAN sur le navire du XXIème siècle, nous avons procédé à une enquête auprès de nos adhérents. Les réponses reçues et les opinions émises lors de différentes réunions de travail ont révélé une sorte de querelle des anciens et des modernes, dans laquelle soit dit en passant l'âge du capitaine ne constitue pas une donnée essentielle.

Les uns jugent complètement utopique l'idée d'un grand navire à six hommes. Les autres s'intéressent à l'idée, font preuve d'imagination dans la conception et l'armement du navire, certains se montrent même enthousiastes pour tenter l'expérience.

Chez les "anciens", on ne sent pas de véritable rejet, plutôt une certaine stupeur à l'idée d'un équipage aussi réduit. C'est parce qu'ils transposent cet effectif ultra réduit directement sur le navire qu'ils connaissent, dans l'organisation qu'ils connaissent. Quand les modernes avancent des solutions nouvelles, les anciens admettent qu'après tout rien n'est impossible.

Ceci ne signifie pas que la majorité des capitaines de l'AFCAN approuve ou accepte l'idée d'un navire à six hommes. Loin de là ! Mais seulement qu'ils admettent qu'il est tout à fait possible, techniquement, de construire un navire capable de naviguer, c'est-à-dire de se rendre d'un port à un autre, avec un équipage ultra réduit et même sans équipage du tout, car pourquoi s'arrêter à l'équipage à six ?

IL FAUT CONSULTER LES MARINS.

Dans le domaine technique, il n'y a pas de véritable opposition de la part des commandants, mais tous insistent pour que les marins, **ceux qui vont en mer**, soient étroitement associés aux recherches et aux études préalables. Il ne s'agit pas simplement de faire de la concertation pour obtenir du consensus, mais de doter le projet d'un certain sens marin, qui risque de lui manquer dangereusement si les marins ne sont pas consultés. Il n'y a pas assez de marins dans les armements, il n'y en a aucun dans les bureaux d'études. Ceci est particulièrement vrai en France. Alors que le progrès technologique a modifié bien des milieux, la mer, elle, est restée inchangée, sauvage, cruelle. Un constructeur automobile prétend avoir maîtrisé la route, personne encore n'a maîtrisé la mer. Il faut l'avoir subie pour être à même de la craindre et pour ne pas, en conséquence, y commettre de péché d'orgueil.

Ce n'est pas un marin, pas même un capitaine qui sera capable de dessiner un carène, d'en choisir l'appareil propulsif et de calculer son hélice. Mais nous sommes tout à fait compétents pour donner des avis sur un grand nombre de détails importants : l'aménagement de la passerelle, le choix des appareils, la disposition des plages de manœuvre, l'agencement des emménagements, la répartition des appareils de levage, les besoins en matière de saisissage, le net-

toyage des cales ou des citernes, etc., etc.

Nous avons également des idées très claires sur l'organisation du travail à bord, les compétences nécessaires, la formation. Et ce qui est vrai pour les commandants l'est aussi pour d'autres fonctions et tout particulièrement pour les chefs-mécaniciens qui ont tous un formidable savoir-faire. Ils sont souvent amenés à suivre la construction de navires mais on ne leur demande pas suffisamment de participer à leur conception.

Après avoir ainsi revendiqué le droit d'avoir des idées, les capitaines de l'AFCAN dans leurs réponses à notre enquête, soulèvent un certain nombre d'objections économiques et techniques avant d'imaginer ce que pourrait être la conduite d'un grand navire à six hommes.

ARGUMENTS ECONOMIQUES.

Les aspects économiques du problème ont été largement examinés lors des interventions précédentes. Mais d'une manière générale les capitaines ne parviennent pas à croire que l'amputation drastique de l'effectif des personnes employées à temps complet sur un navire soit un choix rentable. Ils estiment en effet qu'au-dessous d'un certain seuil de main d'œuvre embarquée, les interventions de main-d'œuvre extérieure nécessaires simplement pour maintenir le navire en état de marche, coûtent plus cher que le maintien des marins.

Les **diminutions** d'équipage nous les avons admises, peut-être même approuvées, quand il s'est agi de rectifier le sureffectif. Ces premiers écrétages n'ont pas eu de grandes conséquences sur le travail du bord. Nous avons compris ensuite les **réductions** d'effectifs dans le but d'accroître la productivité. Une meilleure organisation (en particulier l'abandon de la sacro-sainte séparation pont/machine), la suppression de certains travaux pas toujours très utiles, ont permis de continuer d'assurer la quantité de travail nécessaire à la bonne marche du navire. Puis il y a eu **suppressions** de postes embarqués qui ont bien évidemment diminué la somme des travaux pouvant être exécutés à bord. Et les promesses d'entretien par la terre n'ayant pas été tenues, loin s'en faut, l'état général des navires s'est dégradé. Il s'agit là de témoignages apportés par les capitaines en activité. Ce qui fait dire à beaucoup d'entre eux qu'ils ne croient pas aux promesses de maintenance par la terre. Avec un équipage ultra-réduit, il faudra encore assurer la maintenance. Or cela ne sera humainement plus possible. Le seuil au-dessous duquel on ne peut plus tenir un navire ne doit pas être chiffré en nombre de marins, mais en nombre d'heures de travail. Le travail qui ne peut plus être fait par le bord doit être fait par la terre. A moins que certains "spécialistes" en soient à penser qu'en supprimant la main-d'œuvre on supprime le travail à faire ! Bien sûr, certaines tâches peuvent être effectuées par des robots, certains travaux peuvent disparaître du fait des perfectionnements technologiques. N'empêche que sur un navire, qui est un complexe industriel assez important, la somme d'intervention humaine nécessaire au fonctionnement normal et continu 24 h/24 et 365 jours par an, reste élevée.

Si les sureffectifs étaient la marque d'une mauvaise appréciation des besoins en main-d'œuvre, les sous-effectifs deviennent la preuve d'une méconnaissance, voire d'une ignorance de ces besoins. Les terriens, même ceux des armements, ignorent ce que font les marins à bord. Combien de fois n'avons-nous pas entendu des réflexions comme celles-ci : "Mais que peuvent bien faire les marins en mer ? Comment occupez-vous votre temps ? Vous devez vous ennuyer !".

Or il ne faut pas tenir pour négligeable le travail fourni en mer par l'équipage non occupé à la conduite. La quantité de travail fourni est importante, 400 heures par semaine par exemple car il ne faut pas oublier que les marins travaillent 7 jours par semaine. L'utilité de ce travail est indéniable parce qu'il correspond exactement aux besoins de l'installation, quant à sa qualité personne ne la met en doute. Utilité et qualité peuvent encore être améliorées grâce à des plans d'entretien et des stocks de pièces de rechange bien gérés. Avec un équipage restreint qui ne fera plus que de la conduite, il faudra faire intervenir des mécaniciens pratiquement à chaque escale. Quand on connaît le manque de souplesse de cette main-d'œuvre, son coût, surtout hors cloche, la qualité pas toujours irréprochable de son travail, on a du mal à croire que les réductions d'effectif amènent des économies dans ce domaine. Les travaux à l'attache ont toujours été très coûteux et les armateurs ont toujours recommandé de les éviter, en incitant les bords à exécuter eux-mêmes non seulement des visites périodiques d'appareils (ou groupe électrogène par exemple), mais également ces multiples petits travaux de réparations et de remises en état qui vont d'un tarage de soupape au redressement d'un chandelier de coupée. On a du mal à imaginer qu'une usine de l'importance d'un navire n'ait pas son propre atelier d'entretien courant.

Mais cet équipage d'entretien n'est pas seulement à bord pour faire tourner l'atelier : il est là également pour intervenir en cas de coup dur. Un navire sans équipage ou presque devient extrêmement vulnérable en cas d'avarie grave et les responsables politiques feraient bien de réfléchir à cet aspect du problème tant en ce qui concerne la protection de la vie humaine en mer que la protection de l'environnement. Les Etats riverains feront bien de se doter d'équipes d'interventions hélicoptérées. Les assureurs feront bien d'augmenter leurs primes.

Je parle des assurances corps. Mais les assurances sur facultés devront réaliser que sur le navire à six il ne sera plus possible d'apporter le soin à la marchandise dû par un équipage normal. Le capitaine, c'est-à-dire le bord, ne sera plus responsable de l'arrimage, ni de la livraison.

Autre dépense incontournable, c'est celle engendrée par l'embauche de main-d'œuvre locale pour répondre aux activités portuaires du navire autres que commerciales : manœuvres d'amarrage y compris prises de remorqueurs, mise à terre de la coupée, préparation des moyens de levage, ouverture des cales, avitaillement, soutage, visites de sécurité, surveillance de la coupée et de l'amarrage, déballage, etc. Quand on connaît les mœurs portuaires en matière de coût de la main-d'œuvre, d'horaires, de préavis, on sait que ces équipes de terre coûteront plus cher que les marins. Les lamaneurs (on les appelle les bateliers à Marseille) qui embarqueront aux jetées seront organisés en deux équipes de quatre, minimum, sous les ordres d'un contremaître. Pour toute opération, il faudra payer une vacation de 4 heures. + 50% après 18 heures et + 100% dimanches et fêtes. Même principe pour un simple déhalage d'une demi-longueur le long du quai ! Sans parler des préavis qu'il faudra donner pour obtenir des équipes. Alors que les marins sont là, à prix constants et parfaitement connus. Il nous semble illogique pour un armateur de se priver d'une main-d'œuvre compétente et bien à ses ordres, pour se mettre sous la dépendance d'une main-d'œuvre qu'il ne pourra pas contrôler.

ARGUMENTS TECHNIQUES.

La plupart des capitaines interrogés mettent en doute la parfaite fiabilité d'un navire hautement sophistiqué. Ils pensent qu'il y a contradiction entre "technique poussée à

faible intervention humaine” et le milieu sauvage et désert ou difficilement accessible dans lequel évolue le navire.

Aucun ingénieur sérieux ne peut prétendre construire un navire entièrement automatique et fiable à 100%. A terre on peut prendre le risque de faire tourner une usine sans surveillance humaine ou sous surveillance restreinte car les ingénieurs, les techniciens, les dépanneurs et les **POMPIERS** sont immédiatement disponibles. En mer, est-ce bien raisonnable ? Le capital humain, la valeur du navire et le prix de la cargaison peuvent-ils courir un tel risque ?

Bien sûr, la navette américaine ou la station orbitale soviétique évoluent dans un milieu encore hostile. Mais à quel prix ? Va-t-on faire construire le navire de l’an 2000 par l’aérospatiale ? Encore qu’Ariane elle-même ne soit pas à l’abri d’un accident...

A propos d’astronautique, tout le monde se souvient des difficultés rencontrées par un spationaute américain sorti de la navette pour tenter de dépanner un satellite dont les panneaux solaires ne s’étaient pas déployés. A Houston les ordinateurs chauffaient à blanc et les ingénieurs de la NASA s’arrachaient les cheveux ! Finalement, c’est le pauvre marin là-haut, je veux dire le cosmonaute, qui a donné un bon coup de pied dans l’engin et hop ! les bras se sont déployés. Je pense qu’on aura toujours besoin d’un coup de pied quelque part, ne serait-ce que pour rabaisser certains orgueils !

En mer, sur des traversées de plusieurs jours, il y aura toujours un certain nombre d’interventions manuelles à accomplir, des réglages à reprendre, des vérifications à effectuer. Sur le navire que vous projetez, ces interventions de détails pourront être effectuées, par les deux ou trois ingénieurs ou techniciens qui ne seront pas occupés à la conduite. Ceci dans l’hypothèse d’un parfait fonctionnement de l’ensemble. Qu’advient-il du navire en cas d’avarie importante ? Combien coûtera la mise à bord d’une équipe de dépannage et le remorquage vers un port de refuge ?

N’est-il pas plus raisonnable, comme il est dit précédemment, de maintenir à bord une équipe compétente capable de faire face à toute éventualité ? Etant bien entendu que cette équipe n’est pas simplement en “attente d’intervention”, mais qu’elle travaille à plein temps à entretenir l’installation. Il y a un gain de productivité important à rechercher dans l’emploi de cette équipe pour une maintenance planifiée. On aurait ainsi à bord trois équipes : **une équipe de conduite** (essentiellement quart passerelle et transmissions), **une équipe de surveillance propulsion/énergie** et **une équipe de maintenance** dont l’effectif devrait répondre au besoin d’une grosse intervention de dépannage : changer une chemise par exemple. Effectif qui pourrait être augmenté en fonction du planning d’entretien et/ou à l’occasion de certaines traversées ou escales.

C’est dans cet esprit que la grande majorité des capitaines consultés par l’AFCAN imagine le navire de l’avenir : **un navire SIMPLE**, voire **SIMPLIFIÉ** par opposition à **SOPHISTIQUE**. Simple et robuste, mené par un équipage suffisant en nombre et qualité pour rendre ce navire le plus autonome possible. Un effectif de 12 à 14 hommes, selon le type de navire et selon les impératifs commerciaux. Et du matériel qui a fait ses preuves. Du matériel “marin”. Un navire en service ne devrait pas servir de champ d’expérimentation à des matériels nouveaux ou à des produits miracles. On a souvent l’impression qu’un navire neuf sert de vitrine d’exposition à ses constructeurs et qu’il doit refléter le formidable esprit d’innovation de ses armateurs. **Pourquoi faire simple, n’est-ce pas, quand on peut faire compliqué !**

Nous pensons que sur un grand navire spécialement

construit à cet effet, un effectif de 12 à 14 hommes constitue le seuil au-dessous duquel il ne peut plus y avoir d’économie sur le poste “frais d’équipage”. En fait, c’est la notion d’autonomie qu’il faut creuser : le navire doit pouvoir, en dehors de ses grands arrêts techniques, fonctionner sans intervention de main-d’œuvre extérieure. C’est dans la robustesse, la fiabilité, la longévité des appareils et des auxiliaires qu’il faut rechercher des économies. Avant de supprimer la main-d’œuvre, il faut diminuer le travail à faire.

Et puis n’y a-t-il pas encore des progrès à faire, donc des gains de productivité à rechercher, dans les économies d’énergie, le mode de propulsion, la qualité des combustibles et leur traitement, les formes de carène, la qualité des peintures et de leurs applications, l’emploi des matériaux composites, la disposition des gouvernails et des hélices, etc. L’hélice est-elle à son plus haut degré de perfectionnement ?

Voilà donc comment les capitaines de l’Association française des capitaines de navires voient le navire du futur.

Un navire qui ne soit pas un laboratoire flottant, mais au contraire le produit final d’un long perfectionnement des appareils, des moteurs et des auxiliaires embarqués. Un navire hyper-fiable, donc sûr, automatisé donc facile à conduire, simple, donc facile à dépanner et autonome dans son entretien courant, donc armé par un équipage restreint mais suffisant.

LE CONVOYAGE COMMERCIAL.

Si le navire du XXI^{ème} siècle qu’on vient de nous décrire est lancé un jour et qu’il soit conçu pour être conduit par six hommes, voici comment, nous capitaines, imaginons de le faire naviguer.

Au préalable je signale que parallèlement à notre enquête auprès de nos collègues, nous avons interrogé les capitaineries de plusieurs ports français pour nous faire une idée des effectifs des navires existants. Il apparaît qu’au long cours, globalement, les effectifs restent assez étoffés. (Le navire inspecté au Havre, dans le cadre du Mémoire de Paris, par Monsieur le Ministre de la Mer en personne comptait 39 membres d’équipage !). Par contre nous avons “découvert” qu’un grand nombre de caboteurs naviguaient à 6, 5 et même 4 hommes à bord. Navigation dans les eaux européennes donc **navigation contraignante, non respect des règles de veille, non respect de la durée du temps de travail, extrême fatigue**, bref, la galère. Naturellement, il est hors de question d’armer dans les mêmes conditions votre navire de l’an 2000.

Pour nous, à six hommes sur un grand navire, il ne peut s’agir que de convoyage, c’est-à-dire que nous n’assurons que la partie nautique de l’expédition maritime. Nous devenons des convoyeurs hauturiers. On peut imaginer d’ailleurs que ces convoyeurs hauturiers ne **soient pas les employés de l’armateur** mais soient constitués en corporation indépendante. Comme les pilotes hauturiers justement. Mais cela suppose d’abord un grand nombre de navires à convoier et ensuite des navires de série pour que les convoyeurs retrouvent sur chaque navire les mêmes équipements.

Nous n’en sommes pas là. Pour l’instant nos six hommes, quelque soit leur employeur, embarquent 2 heures avant l’appareillage, le temps de cocher le check-list, et conduisent le navire à son prochain port. A l’arrivée, le travail des convoyeurs cesse et la responsabilité du bord est **transmise** et non déléguée à une équipe terrestre qui va assumer au port toutes les activités du navire en escale.

Selon la durée de la traversée, la durée de la présente escale, la durée de la prochaine traversée, ce sera la même équipe de convoi qui reprendra le navire au départ, ou ce sera une équipe nouvelle, la première ayant été rapatriée pour repos. Toutes ces questions seront réglées par des protocoles d'accord. Il est évident que ces navigants du nouveau type demanderont des salaires et des repos en rapport avec leur qualification et avec les contraintes de ce nouveau métier. On s'achemine vers les salaires de l'aviation civile.

Les convoyeurs hauturiers comprendront 5 officiers polyvalents et un marin apte toutes catégories (ATC) :

- 1 commandant, responsable nautique, faisant le quart,
- 1 cdt-adjoint, responsable propulsion/énergie/sécurité (c'est le chef mécanicien), ne faisant pas de quart,
- 1 officier en second polyvalent, assurant le quart et la surveillance,
- 2 officiers assurant le quart et la surveillance, dont l'un spécialisé électricien/électronicien sera plus particulièrement chargé de l'informatique et des transmissions.

Ainsi le quart est assuré par 4 officiers, ce qui rend assez facile l'appel d'un officier de renfort quand les circonstances l'exigent, ce que nous considérons comme une nécessité vitale pour une passerelle armée en solo nuit et jour. A noter qu'en tournée du Nord par exemple le navire fera largement appel au pilotage hauturier.

Le sixième homme, qui pourrait être une femme selon le vœu de certains, serait chargé de l'intendance, préparation des repas même si cela consiste seulement à réchauffer des plateaux au micro-ondes et tâches ménagères, ainsi que du secrétariat étant entendu que le travail administratif sera réduit à l'extrême mais même en l'an 3000 il faudra encore fournir des listes d'équipage et des déclarations de pacotilles à l'arrivée !!...

La passerelle, curieusement, n'a pas été l'objet de beaucoup de commentaires de la part des commandants consultés. Beaucoup cependant souhaitent participer à la conception du "poste de pilotage" idéal.

Le positionnement du navire ne nous préoccupe plus : faire le point est devenu banal et automatique, de même que la tenue de la route. Reste le problème des cartes et documents nautiques et principalement leur tenue à jour, mais l'informatique et les radiocommunications par satellites vont résoudre le problème.

A la passerelle il faut donc privilégier la fonction veille (veille optique et veille radar) et la fonction manœuvre.

La centrale radar, qui comprendra au minimum trois émetteurs/récepteurs, doit pouvoir alimenter deux ensembles-indicateurs, disposés symétriquement, l'un pour l'officier de quart, l'autre pour son renfort, ou pour le pilote.

L'O.Q. ne devrait pas être exagérément distrait de la veille par le système de contrôle technique installé sur la passerelle. Il suffirait pour cela que les systèmes à surveiller soient fiables ! Ne rêvons pas, tout peut arriver, y compris les alarmes intempestives qui sortent dans le mauvais temps. Nous pensons donc que seulement un nombre restreint d'alarmes doit aboutir au poste de pilotage : les alarmes vitales pour la navigation et la manœuvre (gyro, barre, feux, propulseurs transversaux, etc.) et les alarmes pour incident mineur pouvant être corrigé par une action brève de l'O.Q. qui évite ainsi d'appeler un officier de surveillance en pleine nuit (ex. : une alarme puisard quand le navire roule). Ceci n'interdit pas d'avoir sur la passerelle tous les écrans de contrôle destinés à **informer** l'O.Q. Et les principales commandes à distance permettant de démarrer un groupe, une pompe, un ventilateur, un moteur de barre, un propulseur d'étrave, etc.

Nous imaginons en conséquence, directement sous la passerelle, et donnant sur le fronton, un PC-Opérations

regroupant toutes les commandes et tous les contrôles de tous les organes du navire : propulsion, énergie, cargaison, ballastage, sécurité, télésurveillance, télécommunication, administration. Autrement dit, je descends d'un étage plusieurs pupitres et consoles bien encombrants dans un poste de pilotage et je monte de 3 ou 4 étages le PC-machine. Le PC-opérateur est relié au poste de pilotage par des escaliers rapides et confortables, un à bâbord, un à tribord par exemple, ou dans une disposition en mezzanine comme l'a imaginé l'un de nous.

Dans la journée, à la mer, le PC-OPS est fréquenté par les officiers de surveillance. En manœuvre portuaire, au moins un officier de surveillance se tient au PC. Au port, le PC technique se double d'un PC commercial.

Les convoyeurs sont logés à l'étage du PC-OPS et ont donc un accès quasi instantané au système de contrôle.

Cette concentration des lieux de travail et de vie privée, liée à la polyvalence de formation et de fonction des hommes qui y circulent, devrait non seulement améliorer l'efficacité générale mais aussi faciliter les relations humaines de cette poignée d'hommes isolés, au moins autant que certaine place de village restée paraît-il bien déserte.

En ce qui concerne les loisirs de cette petite communauté, il faudra faire une large place à la télévision : un équipement complet dans chaque appartement permettant de recevoir la TV par satellites et de passer des vidéocassettes. Et un équipement dans un salon commun.

Pour la sécurité, il va de soi qu'un tel navire sera l'objet d'une sécurité passive particulièrement poussée. Ou alors il n'y a plus d'Administration, plus de société de classification, plus d'assureurs maritimes. Sécurité préventive dans la conception, dans la construction et dans le doublement voire le triplement de certaines installations. Certains collègues par exemple préconisent une double ligne d'arbres. Sécurité défensive, principalement contre l'incendie par l'installation d'extincteurs fixes dans tout le navire. Sécurité de sauvegarde : plate-forme pour hélicoptère, remorques de mer frappées en permanence et largable à la mer à la demande (on peut imaginer que ce soit le remorqueur qui déclenche l'allongement de la remorque), capsules de sauvetage sur rampes.

Pour l'équipage portuaire, qui prendra le navire à l'arrivée, il faut prévoir des emménagements bien séparés des logements des convoyeurs. Et une intendance également séparée.

Une telle organisation bouleverse évidemment le paysage traditionnel, en particulier dans le domaine des responsabilités : le commandant de mer sera responsable du navire sur son parcours maritime mais il passera la **suite** à un représentant de l'armateur dès l'accostage. **Il faudra que la réglementation suive.** De même que les ports qui recevront ces navires devront être organisés en conséquence.

EN GUISE DE CONCLUSION.

Il faut dire un mot de la carrière offerte aux officiers polyvalents dans cette navigation de convoi : elle pourrait convenir à des jeunes officiers, bien motivés, désireux de faire un peu d'argent rapidement, et assurés d'un reclassement à terre, en particulier dans les équipes qui prendront les navires en charge au port. C'est une alternative à la navigation avec des équipages exotiques.

Enfin, les capitaines croient davantage aux navires simples menés par un équipage très compétent capable d'une grande autonomie d'intervention.

Commandant Michel CARON.

Ce tract a été réalisé pour faire connaître notre association lors des grandes manifestations publiques.

Il en a été distribué 500 exemplaires au cours du dernier Salon Nautique de Paris en décembre 1989.



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

L'AFCAN c'est : L'Association Française de **450 Capitaines** de Navires de toutes tailles, de **tous les genres de navigation**, sur toutes les mers du globe.

L'AFCAN c'est : L'amélioration inlassable de la **Sécurité en Mer** par la participation aux travaux des **organismes internationaux**.

L'AFCAN c'est : Un **creuset de réflexions** sur tous les sujets touchant à la mer, à la navigation, et à l'amélioration qualificative des équipages.

L'AFCAN c'est : un **futur de hautes technicités** sur les navires en y **associant les hommes**.

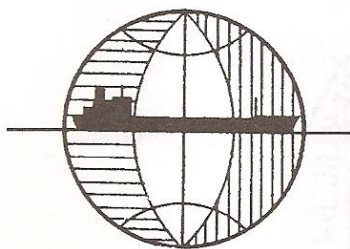
L'AFCAN c'est : des Capitaines **passionnés de mer** comme vous, et qui ont créé un **lien solide** entre nous

NAVIGUEZ "PLUS".

L'AFCAN c'est : l'assurance de trouver les **conseils maritimes** dont vous aurez besoin et une **assurance de protection juridique** valable pour le monde entier.

L'AFCAN est membre de l'INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS ASSOCIATIONS.

L'AFCAN C'EST DES CAPITAINES ET DES NAVIRES AU SERVICE DE LA NATION.



AFCAN

BULLETIN D'ADHESION

Nom.....

Prénom..... Né le.....

Adresse.....

.....Téléphone.....

Armement ou employeur (1).....

Pavillon.....

Position (1) actif navigant - actif sédentaire
 préretraité - retraité - membre associé

Date & signature

Montant des cotisations 1989

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| • Commandants en activité..... | 1 100 F (2) |
| • Commandants intérimaires..... | 750 F |
| • Commandants en mission à terre..... | 750 F |
| • Commandants retraités..... | 200 F |
| • Membres 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 liés à cette fonction..."

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

(1) Rayer les mentions inutiles.

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

CALENDRIER

Le 1er décembre dernier, Madame Joanny, député européen se rend à notre Secrétariat Général pour y recueillir des renseignements pour l'élaboration d'un dossier sur les marchandises dangereuses, en souhaitant connaître les desiderata des Capitaines en tant que transporteurs.

8 et 9 décembre : journée de la mer à Dunkerque. Raoult nous y représente et intervient largement dans la presse du Nord qui s'est montrée très sensibilisée par les problèmes de la Marine Marchande.

Du 8 au 12 janvier, Le Pivert participe aux travaux du sous-comité STCW (Formation et Veille) à l'OMI avec la délégation française qui avait souhaité sa présence pour ses connaissances nautiques de l'off-shore.

Le 9 février, notre collègue J.P. Le Flohic a pris le commandement de "Abeille Languedoc", en présence du C.V. Besson, chef d'Etat Major de la Préfecture Maritime de Cherbourg, ce qui montre bien que le sauvetage est un des grands métiers de nos Capitaines.

NOMINATIONS.

Ont été nommés Chevaliers du Mérite Maritime, nos collègues Faury, Kergosien, L'Herynat et à titre exceptionnel pour sa participation aux opérations humanitaires au Liban notre collègue Louvet.

RECOMPENSES.

Ont été récompensés par le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, pour la qualité de leurs informations, nos collègues Chobelet, Houy, Luce, Quellenec, Toutain, De Reynies et à nouveau Salvy qui cette année, en tête du classement, reçoit un baromètre enregistreur.

A tous, nos félicitations.

LE DERNIER QUART...

LES JOURNALISTES L'AVAIENT BAPTISE "LE CAPITAINE DES RESTAURANTS DU CŒUR".

Notre collègue, Cdt Claude Ducourant est décédé le 21 janvier, et, l'un des nôtres, qui a souhaité rester anonyme, s'estimant n'être que la plume qui exprime les sentiments de ses collègues et amis, nous communiquons ces lignes que nous nous devons de publier.

"Après des études primaires et secondaires au Collège Grand Lebrun à Bordeaux, Claude rentre à l'Hydro.

En 1951, il embarque comme pilotin sur l'Isigny des Chargeurs Réunis. Il reste dans cette Compagnie jusqu'en 1954 et passe ensuite à la SFTP où il embarque comme Lieutenant. Il passe Second sur l'Orléanais en 1962 puis Commandant sur le Sologne en 1970.

De 1975 à 1977, il est aux Chantiers à Goteborg pour y suivre la construction du Camargue puis du Sologne.

Il prend le commandement de ce navire à la sortie des chantiers et il ne naviguera pratiquement que sur ce bateau jusqu'à son départ en pré-retraite en novembre 1984.

En dehors de sa profession, Claude avait de nombreuses cordes à son arc. Mélomane, il était bon pianiste. Ses aquarelles étaient agréables à voir et il était un passionné d'informatique. Il a construit et équipé de ses propres mains deux maisons dans lesquelles il a habité successivement au Pian-Médoc en Gironde. En 1988, il entre aux Restaurants du Cœur de la Gironde comme manoeuvre. Il en devient Président en septembre 1989 (sa plus rapide promotion, disait-il).

Déjà atteint par une grave maladie, il s'épuise rapidement en effectuant un énorme travail de réorganisation et de préparation de la campagne d'hiver 1989/1990.

Il entre en clinique après Noël, sa maladie évolue très vite et il nous quitte le 21 janvier.

Salut Claude, tous ceux qui l'ont connu, nous le croyons, aimé et apprécié".

Château Valvignes

BORDEAUX

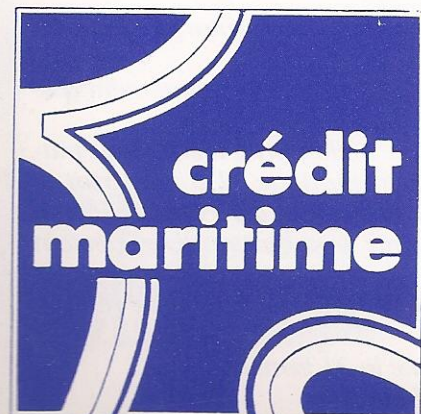
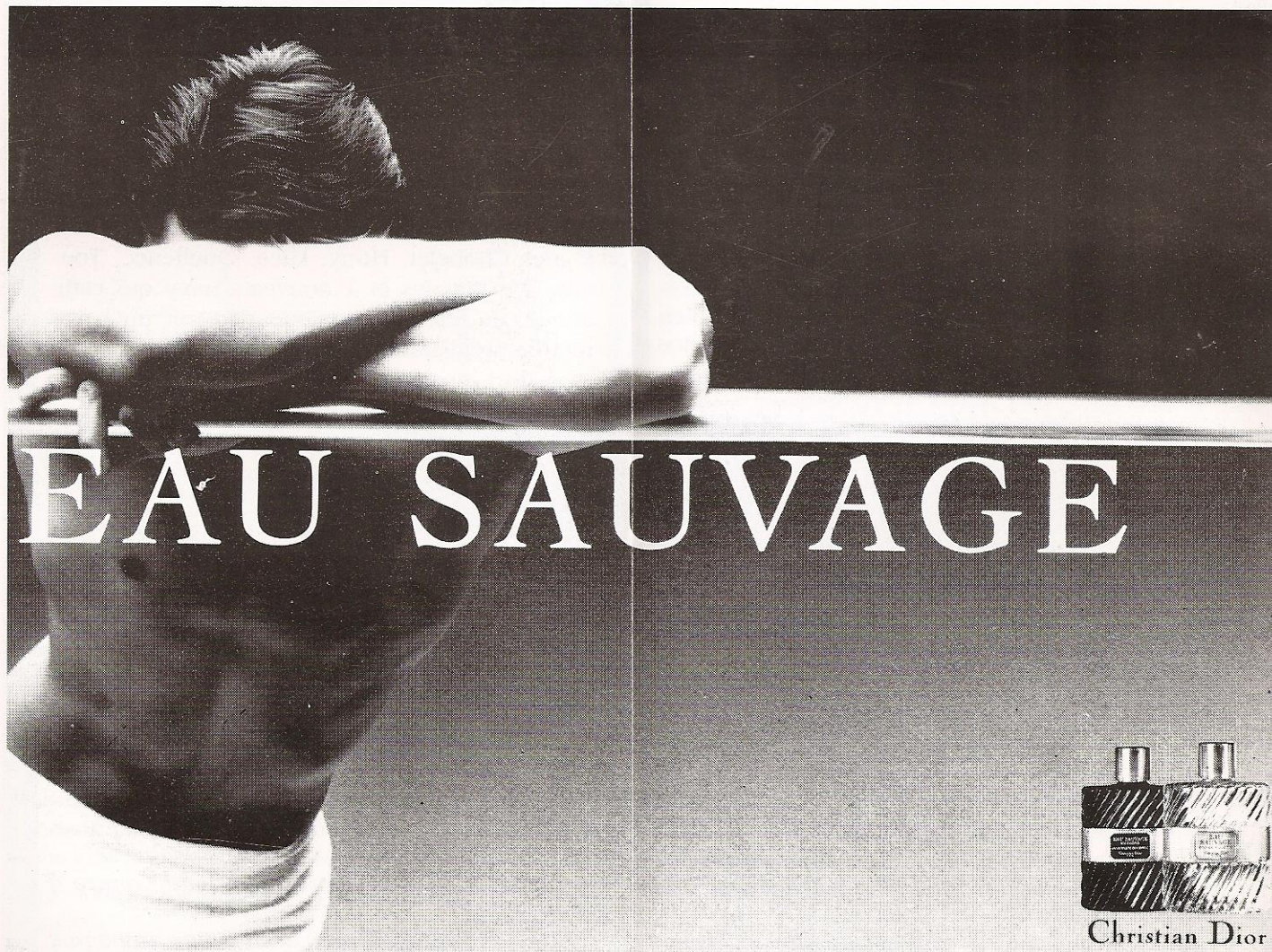
APPELLATION BORDEAUX CONTROLEE

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

Mis en bouteille au Château - PRODUCE OF FRANCE

☎ 56.63.70.19.

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE



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