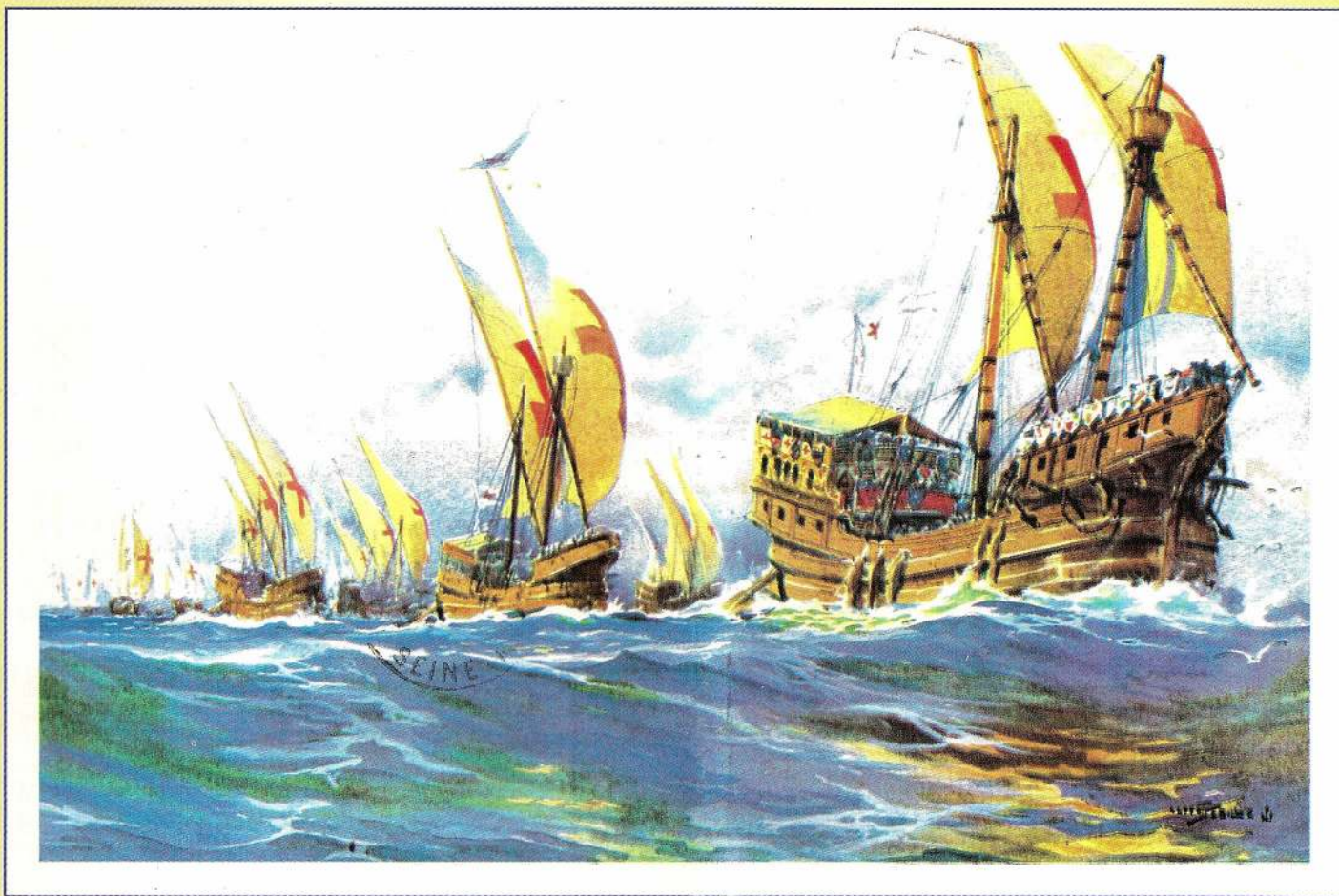


AFCAN INFORMATION



LES NEFS DE SAINT LOUIS, HÔTELEME CROISADE, 1268

Composition d'Albert Sébille



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

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Avenue Lucien Corbeaux.
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cédex -
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24

SOMMAIRE

Editorial	P.3
La quatrième arme	P.4
Responsabilité du capitaine	P.6
Les tâches de l'Afcan	P.7
Les capitaines de l'Afcan	P.9
IFSMA	P.10
AISM-IALA	P.13
Libres propos	P.14
Nourrir, c'est aussi transporter	P.16
Aiguilleurs de la mer	P.18
Formation commerce	P.22
La rentrée 90 à l'hydro	P.24
Nouvelles du Shom.....	P.25
Bibliographie	P.30
Le secrétariat général communique	P.31

En couverture : La Mar-Mar au service de la France... en 1268 pour la 8^e Croisade.

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1991

- Capitaines en activité	1 100 F
- Capitaines intérimaires	750 F
- Capitaines en mission à terre	750 F
- Capitaines 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 maritimes liés à la fonction du capitaine..."

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

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

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

Ce douzième numéro d'AFCAN INFORMATIONS, que nous adressons amicalement aux Etats-Majors de tous les navires, et qui tombe quelques jours avant le 1er janvier 1991, permet à l'ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES de souhaiter à tous les marins - et à tous les acteurs du transport maritime - une nouvelle décennie porteuse de tous les espoirs. Celle qui s'achève a vu s'abattre sur notre Marine Marchande une série de tempêtes qui a décimé la flotte.

L'accalmie du moment est-elle celle de la transition ? La nouvelle mousson va-t-elle nous pousser, cap sur l'an 2000, vers des rivages souriants ?

Espérons-le, malgré la menace d'une guerre imminente. Jusqu'à présent, le conflit a provoqué une demande de transports dont nos armateurs ne sauraient se plaindre. Mais la guerre, outre ses dangers pour la vie des marins et des militaires, pourrait déclencher une pénurie donc un renchérissement du pétrole et entraîner une récession mondiale terrible de conséquences.

Pour l'instant, le transport maritime mondial n'a jamais été plus florissant, après une progression de 5,4% en 1989 pour atteindre 3 877 millions de tonnes.

En France, "politiques" et "partenaires sociaux" semblent désormais ramer en cadence vers le maintien d'une flotte nationale. Les premiers prennent conscience qu'un pays qui veut tenir sa place dans le monde ne peut y parvenir sans marine et sans marins. Les armateurs réalisent que "délocaliser" n'est pas "entreprendre", comme on dit tricher n'est pas jouer. Les syndicats concèdent que la défense "coûte que coûte" des avantages acquis n'est pas le meilleur moyen de conserver des emplois.

A nous les marins d'être attentifs au nouveau cap affiché. La décennie 90 va voir naviguer des navires de plus en plus sophistiqués et flotter des engins de conception révolutionnaire. Pour en assurer la marche et la conduite, il faudra des hommes aux compétences étendues. La France qui a choisi, il y a un quart de siècle, la voie de la polyvalence offre aujourd'hui de belles perspectives de carrière à ceux de ses officiers qui ressentent l'envie de naviguer.

Tous les C1 N M et les C2 N M qui sauront résister aux sirènes de l'évaporation sont pratiquement assurés de commander. C'est en tout cas ce que nous leur souhaitons.

Et nous les invitons à s'associer dès maintenant à l'AFCAN pour y réfléchir au métier de capitaine, contribuer à sa défense... et assurer la relève.

POUR DU PETROLE

LA QUATRIEME ARME...

VA AU CHARBON

"L'ai-je bien descendu ?"

Cécile Sorel

Des navires de commerce sont mis à contribution pour transporter et entretenir une expédition militaire lointaine. Cela paraît tellement normal que les médias s'y sont peu intéressés. Sans doute, pour reprendre l'expression d'un éminent collègue, les capitaines engagés dans cette mission n'étaient-ils ni "bourrés ni pollueurs" (*)

Dans la Marine Marchande, c'est notre métier de partir... on prend ses valises, un taxi, un train, un avion pour embarquer ; nulle fanfare, nulle caméra, nul cérémonial ; seulement une petite émotion, pudique, discrète, toujours présente malgré la routine des départs. Et nos femmes et nos enfants reprennent pour de longs mois leur vie sans mari et sans père. C'est le métier que nous avons choisi.

La collaboration de la marine marchande et des armées est une longue histoire qui se perd dans la nuit des temps. L'amère expérience financière et opérationnelle des Croisés qui avaient confié leurs transports à des navires étrangers affrétés (déjà des ri-ri !...) (**), amena le Roi de France d'une part à posséder sa propre flotte, d'autre part à déléguer une parcelle de son pouvoir à des nationaux qui acceptaient les risques... et les bénéfices de l'aventure.

Fidèle cliente du temps de paix pour l'approvisionnement de ses garnisons lointaines, la Défense Nationale fait tout naturellement appel à la Marine Marchande en temps de crise : les règles les plus élémentaires de prudence et de sécurité inclinant à choisir des navires nationaux grand teint, du pavillon à l'équipage, du financier à l'armateur. Sans remonter aux Croisades, rappelons Suez, l'Algérie, le Tchad, le Liban, le Yemen du Sud...

Cette fois encore, armateurs, sédentaires et équipages ont répondu présents à l'appel du pays. Une bonne douzaine

de navires ont pu ainsi être mis en charge au moment voulu pour enlever le plus gros des moyens en hommes et en matériels.

Le Législateur, qui doit penser à tout, avait rédigé dès 1969 puis complété récemment des textes de loi qui se sont avérés suffisamment clairs et souples pour s'adapter parfaitement aux circonstances du moment. Les navires affrétés ou réquisitionnés (selon un régime intermédiaire entre l'affrètement obligatoire et la réquisition) ont ainsi constitué une force auxiliaire occasionnelle qui a conservé son identité civile (bien qu'on puisse lui adjoindre un renfort de personnel militaire). Des mesures étaient prises également concernant la responsabilité pénale de l'armateur, du capitaine et de l'équipage et précisant la responsabilité civile de l'Etat en cas de dommages subis pendant l'opération et notamment pour ceux non couverts habituellement par les Assurances.

Tout semble s'être déroulé à la satisfaction générale si l'on en juge par les réactions et commentaires tant des clients que des exécutants. Il est vrai que cette navigation de crise est finalement plus confortable que la navigation "de paix" effectuée dans le Golfe persique pendant la guerre Iran/Irak.

Dans sa participation au PLAN DAGUET, la Marine Marchande française a rempli correctement le rôle essentiel

qu'elle avait à jouer. On peut même faire plus, disent certains. Tant mieux. Les Britanniques, qui avaient fait notre admiration lors de la guerre des Malouines, et les Américains, à leur échelle, semblent bien moins à l'aise que nous dans ce domaine.

Tout cocorico serait pourtant prématuré. D'abord parce que l'affaire n'est pas close. Ensuite parce que la dégrada-



tion rapide de ses moyens maritimes que connaît la Grande-Bretagne, la dispersion et le non-renouvellement d'équipages entraînés donnent à réfléchir. L'évolution des conditions de concurrence entre nations, alors que la menace primitive n'a pas disparu, risque de faire apparaître très vite la nécessité de maintenir et d'accroître la capacité de projection de nos forces armées avec toujours plus d'intensité puisqu'il ne s'agira plus d'intervenir contre des régimes mais contre des peuples. N'est-ce pas déjà là d'ailleurs toute l'ambiguïté de la crise actuelle ?

Cette flotte marchande qui donne satisfaction aujourd'hui n'est pourtant pas neuve. Comment sera-t-elle demain ? Quelle sera son importance, ses liens avec la nation, ses caractéristiques techniques imposées par la concurrence commerciale, l'effectif et le degré de qualification de ses équipages ? Sera-t-elle encore adaptée aux besoins ponctuels de la Défense nationale ? Ne faut-il pas dès maintenant prévoir des adaptations modulables ? Par exemple, peut-on assurer que les transbordeurs et rouliers de moyen tonnage ne seront pas bientôt remplacés par des navires "brise-vague" ou à sustentation dynamique ? Ces derniers auront-ils alors l'autonomie, l'endurance et la tenue à la mer exigée par des missions lointaines ? Ou encore comment former et entraîner des effectifs complémentaires pour le temps de crise avec des navires armés à six ou dix hommes en navigation commerciale ?

Malgré l'air du temps tout imprégné de libéralisme, il conviendrait de conforter par des actes législatifs les quelques liens qu'entretient encore la France avec ses navires de commerce, tant pour participer à sa défense que pour assurer ses approvisionnements.

Récemment un navire battant pavillon norvégien touchait un de nos ports : son capitaine était chinois (de Pékin) et tout son équipage originaire du Sud-Est asiatique...

Depuis des siècles, la France, entre les déboires qu'elle subit régulièrement en Europe, a toujours su reprendre espoir, courage, force et vigueur en regardant au-delà des mers. Le fait d'y obtenir quelques succès n'est sans doute pas étranger au rang qu'elle occupe parmi les nations.

Que serions-nous vraiment si quelques marginaux n'avaient un jour ou l'autre décrotté leurs sabots pour affronter d'autres périls à la recherche d'une autre espérance ?

Détruire cette espérance, c'est compromettre dangereusement l'avenir.

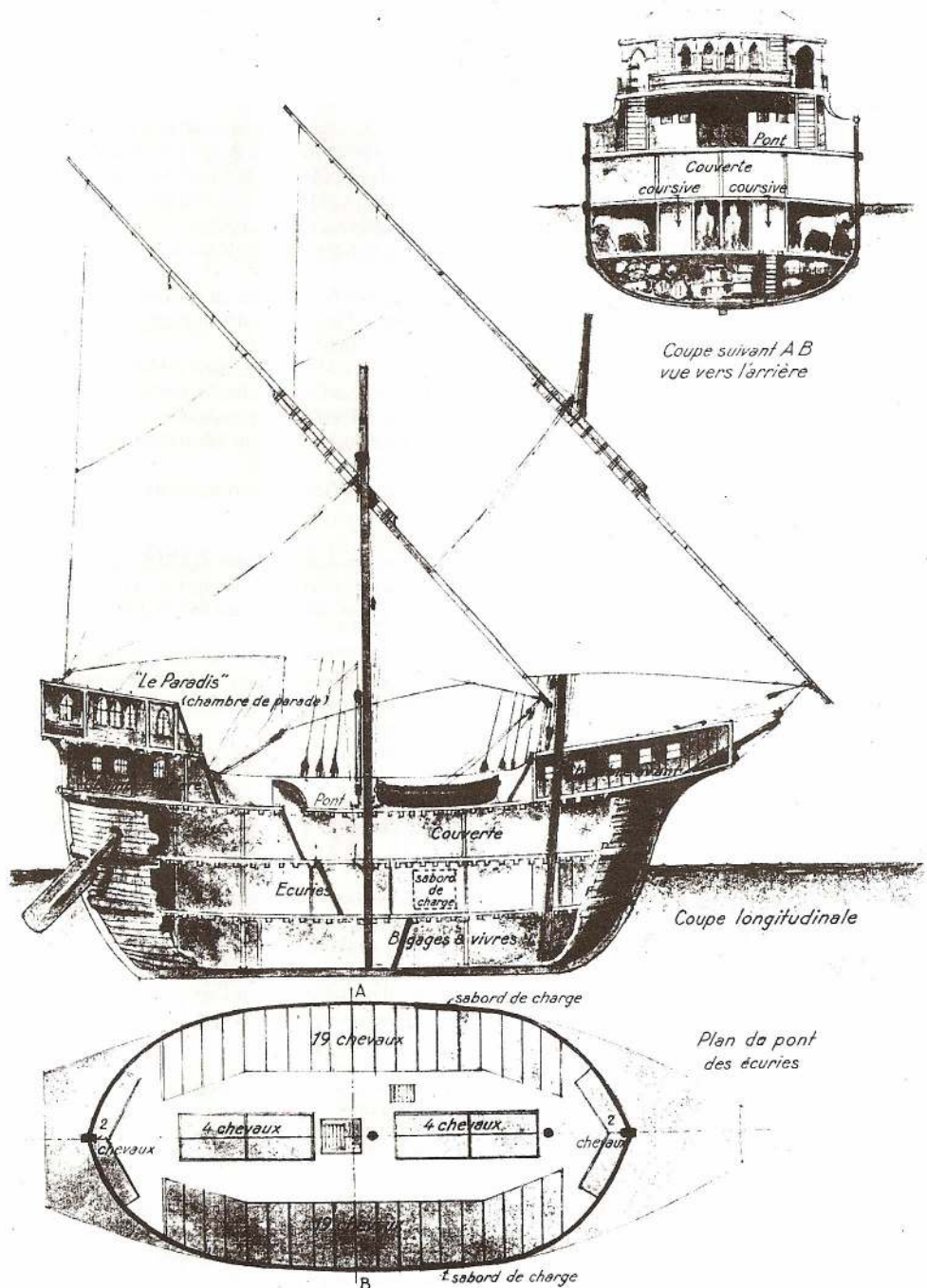
SIX-FOURS... Novembre 1990
Cdt PAUL MASSEIN

(*) Les médias parlent aussi des marins marchands lorsqu'ils sont en grève, ce qui n'a pas manqué, suite à la position, plutôt politique, adoptée par un certain syndicat. Des personnalités en ont profité pour réclamer des navires de transport appartenant en propre à la Marine nationale. Avec quels crédits ? quels équipages ? A quels délais d'appareillage ? Toulon en 1990 n'est pas Venise en 1480 qui réarmait sa douzaine de galères en une demi-journée. Savez-vous que le personnel (civil) d'un atelier militaire a ressenti subitement une grande lassitude d'avoir à repeindre tant de véhicules aux couleurs du désert...

(**) Ri-ri pour "ride-on/ride-off ships". Le terme correct serait "nef huissière" ou "huissier" qui désigne les navires des Croisades pourvus d'une grande porte par laquelle, à l'échouage, embarquaient et débarquaient les chevaux.

P.M.

NDLR : Voir dans AFCAN INFORMATION de septembre 1988 (n° 7, page 17) un entretien avec le C.A. Bonbon sur la FMC (Force Maritime de Complément) et la FAO (Flotte Auxiliaire Occasionnelle).



Reconstitution d'une nef huissière, c'est-à-dire possédant une porte (huis) formant accès pour les chevaux, à l'époque des croisades. (D'après l'archéologue naval JAL)

RESPONSABILITE DU CAPITAINE

par le Commandant Jean-Paul DECLERCQ

Le Commandant Jean-Paul Declercq est titulaire d'un DESS de Droit maritime, qu'il a préparé à la faculté de droit de l'Université de Nantes, après vingt années à la mer. Il a publié en 1988 un gros mémoire intitulé

LA REPARATION
DU PREJUDICE SUBI
PAR LE MARIN
VICTIME D'UN EVENEMENT
DE MER
ET PAR SES AYANTS DROITS

Aujourd'hui, notre collègue pose la question dont la réponse permettrait de définir le STATUT DU CAPITAINE : "Quelles sont les fonctions du capitaine ?"

Certains voudraient ne plus voir en lui que le technicien de la navigation, "celui qui commande le bâtiment". Declercq démontre que le capitaine doit garder en outre le "contrôle de la sécurité".

A l'Association, nous pensons que l'évolution des navires, de la navigation, du commerce maritime, ne doit surtout pas appauvrir l'autorité du capitaine à bord et son pouvoir en matière de conduite, de sécurité et de mesures anti-pollution. La plus grave menace qui pèse sur le capitaine d'aujourd'hui est la perte d'une certaine indépendance dans ces domaines. Les services de terre des armateurs étendent leurs tentacules toujours plus paralysantes sur les navires, même à la mer, faisant du capitaine le simple exécutant de leurs multiples instructions, et se privant ainsi de la capacité d'initiatives d'un collaborateur de qualité. Declercq laisse entendre qu'un capitaine doit pouvoir dire NON à son armateur. J'ajouterais que les BONS ARMATEURS font les BONS CAPITAINEs.

M.C.

UNE EVOLUTION CONSTANTE

Devant la question aujourd'hui posée sur les "Nouvelles responsabilités du Capitaine", il faut peut-être se demander s'il y a vraiment un problème nouveau. J'ai le sentiment que depuis 400 ans que les navires sont dirigés par des Capitaines, les fonctions et responsabilités n'ont cessé d'évoluer, et que l'évolution récente n'est ni plus importante ni plus rapide que ses précédentes. (Je me référerai à ce sujet aux réflexions du doyen RODIERE, dans son traité de droit maritime, L'armement, Le Capitaine, pp.494s, où l'auteur estimait, il y a plus de quinze ans, que de nombreuses responsabilités du Capitaine ont aujourd'hui disparu).

En y regardant de près, nous pourrions d'ailleurs remarquer que la situation de "Capitaine seul maître à bord après Dieu" a disparu depuis déjà assez longtemps.

Je me souviens d'un Commandant des Chargeurs Réunis qui avait coutume de dire, il y a 20 ans, qu'il était "seul maître à bord après Dieu... et le cahier d'ordres". Il ne pouvait pas mieux exprimer l'importance des instructions permanentes de l'armateur, auxquelles il devait se conformer (... et le cahier d'ordres des Chargeurs comportait de très nombreuses pages).

J'ajouterai que, pour ce qui concerne la direction de l'équipage, nous devons nous conformer, depuis 1926, au Code du Travail Maritime, et depuis 1950, aux Conventions Collectives (sans parler des accords particuliers aux entreprises).

Je rappellerai par ailleurs, pour parler des lois nationales et internationales, que le Code de Commerce (Loi du 3/1/69, titre I. CH. II, section II, DAL-LOZ, p.444) limite les possibilités d'action du Capitaine aux lieux où l'Armateur ne peut lui-même agir. Je considère cette partie du Code comme toujours d'actualité.

En tout état de cause le Capitaine ne répond que de "toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions" (loi précitée, art.5).

LES FONCTIONS DU CAPITAINE.

Quelles sont ces fonctions ? La loi nous éclaire peu à ce sujet. Mais RODIERE, coauteur des lois actuelles, précise (ouvrage précité, p.499) qu'elles ont été modifiées suite au développement des télécommunications et des agences dans les ports. Pour RODIERE quand il participe à la rédaction des textes de lois dans les années 60, le Capitaine n'est déjà plus, dans les circonstances générales, "que le technicien de la navigation" (ouvrage précité, p.499, bas de page).

Sans doute RODIERE, de sa chaire de professeur, n'avait qu'une vue bien éloignée des réalités. Mais quoiqu'il en soit je pense que plutôt que d'opposer un Capitaine "ancien modèle" à un éventuel Capitaine "nouveau modèle", notre réflexion pourrait porter sur le thème : "Quelles sont les fonctions du Capitaine ?". Car les responsabilités, de par la loi, en découlent. (A contrario il est clair que le Capitaine ne peut être tenu responsable pour des fonctions qui ne lui ont été confiées ni par la loi, ni par l'armateur).

Je crois d'ailleurs que ces fonctions sont différentes selon le type de navire (cargo, navire à passagers, câblier, remorqueur, etc.) et de rotation (tramp, ligne régulière, cabotage, transbordeur, etc.)

Pour donner un exemple, il est évident que le Capitaine d'une grande compagnie, qui a été déchargé depuis bien longtemps de la fonction "choix de l'équipage", n'a pas la même responsabilité à ce sujet que le patron d'un navire de pêche qui choisit encore ses matelots.

LE MAITRE DE LA SECURITE.

La seule fonction qui doit rester impérativement est, je pense, celle de contrôle de la sécurité. A noter que dans toute entreprise les cadres, du chef d'atelier au directeur, sont responsables devant les tribunaux de la sécurité des personnes (Code du Travail, Livre II, Titre VI, CH III). Pour ce qui nous concerne il appartient au Capitaine, de par la loi, de veiller à l'état de navigabilité du navire. Il engage sa responsabilité s'il appareille, en connaissance de cause, avec un navire impropre à la navigation. Vouloir limiter le rôle d'un Capitaine à la seule conduite du navire, c'est vouloir s'attaquer, principalement, à cette responsabilité. Chose à mon avis impensable. Car si le Capitaine n'est pas responsable de la sécurité du navire, quelqu'un d'autre doit l'être à sa place. Or dès que le navire a quitté le port seul un homme embarqué peut juger de la navigabilité. Cet homme, c'est le Capitaine.

ASSUMER MALGRE LES PRESSIONS.

Que cette responsabilité porte des risques, nul ne peut le nier. Les armateurs sont en général économes de leurs deniers, et la sécurité coûte cher. S'il veut se montrer trop exigeant, un Capitaine peut risquer son poste dans certaines compagnies bordées. Certains peuvent s'en accommoder, sachant qu'ils ne seraient que lieutenants ou seconds capitaines s'ils osaient l'ouvrir. D'autres refusent d'accepter l'inacceptable. J'ai connu il y a peu un officier qui avait commandé sous pavillon de complaisance. Les conditions de sécurité que l'on voulait lui faire couvrir étaient telles qu'il a refusé de continuer. Capitaine côtier, il navigue aujourd'hui comme lieutenant.

Refuser cette responsabilité, pour autant que ce soit possible, est-ce "plus facile à vivre ?". Je ne le pense pas. Lors des tempêtes de février, j'étais dans le port de Dieppe, paré à l'appareillage. La vigie m'ayant annoncé 60 nds de vents, avec des rafales de 80 nds, j'ai décidé de ne pas appareiller. Deux heures durant j'ai subi diverses pressions, en particulier de la part du représentant de l'Affrèteur, Capitaine au Long Cours. Je n'ai pas cédé, et l'appareillage a eu lieu au moment d'une brève accalmie, de ma propre décision. Il n'est pas question de mettre ici en cause l'attitude des affrêteurs ou des responsables de ligne, qui ont le pouvoir d'insister sur les problèmes commerciaux (ma décision a d'ailleurs été tout à fait admise, et aucun reproche ne m'a jamais été fait, au contraire). Mais ce moment difficile a été pour moi plus "facile à vivre" que si j'avais dû subir la décision d'un Directeur de Ligne. J'ajoute que l'équipage a apprécié d'avoir à bord un Commandant responsable, et non un simple conducteur de navire.

Cdt Jean-Paul DECLERCQ

LES TACHES DE L'AFCAN

Sous ce titre, nous n'avons pas l'intention de dresser un panorama exhaustif des activités de l'AFCAN, qui sont connues de nos lecteurs habituels, mais seulement de dresser à l'intention des lecteurs des navires sur lesquels nous faisons parvenir ce numéro, une liste des principaux travaux dans lesquels l'Association des Capitaines a investi une partie de son énergie.

L'OMI par l'IFSMA

La CEE par le W/G for EEC Affairs

L'AISM/IALA : Association Internationale de Signalisation Maritime

Le CSMM : Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Le CSNPSN : Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques.

La CCS : Commission Centrale de Sécurité.

Le CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux.

Le SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine.

METEO-FRANCE

ASSURANCE DE PROTECTION JURIDIQUE DES CAPITAINES.

AFKAN-INFORMATION : revue trimestrielle.

BULLETIN MENSUEL réservé aux capitaines

REUNIONS PERIODIQUES LOCALES ET REGIONALES

NOMBREUSES PARTICIPATIONS A DES RENCONTRES DU MONDE MARITIME.

CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE.

C'est en 1986, par son Président Yves Brochec, que l'Afcan est entrée au sein du Conseil Supérieur de la Marine Marchande. Elle participe en effet aux travaux de la Commission d'Etudes n°1 "PLANS ET DEVELOPPEMENTS TECHNOLOGIQUES" et de la Commission d'études n°2 "ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL ET SOCIAL".

La fréquence des réunions est de 4 ou 5 pour la première et de 2 pour la seconde. La Commission n°1 a étudié en 1990, entre autres sujets, le concept de "l'armement sous normes". La Commission n°2 s'est penchée, en son temps, sur la reconnaissance des diplômes Bac+3 dans la CEE et donc sur l'éventuelle harmonisation des brevets maritimes.

C'est maintenant notre Président, André TROCHERIS qui assure ce travail. Il était à Paris le 27 novembre pour une séance consacrée à la rédaction du "Rapport 1990" du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

COMMISSION CENTRALE DE SECURITE.

La Commission Centrale de Sécurité constitue auprès du Ministre délégué à la Mer le rouage essentiel pour l'application de la réglementation. Elle procède à l'examen des dossiers des navires français et établit une doctrine dans les cas qui ne sont pas explicitement couverts par la réglementation française en vigueur. Elle se réunit tous les mois.

Outre certains Hauts Fonctionnaires de la Marine Marchande, membres de droit, la Commission est formée des principaux partenaires impliqués dans l'exploitation des navires de commerce et de pêche : armateurs, assureurs, constructeurs, Bureau Véritas, recherches, armées, syndicats.

L'AFKAN a dû longuement batailler pour y obtenir un siège, car pour prétendre à la "représentation syndicale" il faut atteindre le chiffre fatidique de 500 adhérents. Le Président TROCHERIS a pu faire valoir qu'une association composée de 475 CAPITAINES, responsable de l'utilisation des matériels étudiés par la CCS, méritait bien d'y être représentée, et nous y avons obtenu un siège consultatif qui permet à l'Afcan de participer aux discussions, sans toutefois y avoir droit de vote.

Notre présence aux séances de travail de la CCS n'en est pas moins active. Notre représentant intervient régulièrement sur des sujets tels que l'organisation du travail à bord, les demandes de suppression de l'Officier-radio, le quart à la mer par un officier seul, les réductions d'effectifs, les demandes de dérogations pour certains trafics saisonniers ou spécialisés, les approbations de matériels de sécurité. Il est important d'ailleurs que les commandants de navires n'hésitent pas à alerter l'Afcan des problèmes de sécurité qu'ils peuvent connaître à bord de leur navire. En particulier, lorsqu'ils savent qu'un point précis

concernant leur navire sera examiné en CCS.

L'Afcan déplore que les votes à la CCS révèlent trop souvent l'existence de deux blocs immuables : Ministère des Transports, Armateurs, Assureurs, BV pour l'un, Syndicats pour l'autre. Notre représentant s'efforce de ne raisonner qu'en terme de sécurité, à la lumière de notre expérience professionnelle.

PROTECTION JURIDIQUE GENERALE

Par Ph. BUSIAU

Peu après sa fondation, l'Afcan percevait la nécessité de pourvoir ses membres d'une protection juridique et souscrivait, le 1er novembre 1981, un contrat d'assurance groupe auprès de la DAS (Groupe des Mutuelles du Mans Assurances). Notre contrat est régi par le Code des Assurances et les Conditions Générales du Contrat F5 de la DAS, ainsi que par les conditions particulières dont voici un résumé :

Sont assurés :

- Le capitaine de navire dans l'exercice de sa profession et à jour de ses cotisations.
- L'Association dans l'exercice de ses activités.

Objet de l'assurance :

- En **défense pénale**, pour le paiement des frais et honoraires d'avocats chaque fois que l'assuré est assigné devant une juridiction répressive.
- En **recours et défense** : devant toute juridiction, pour le paiement des honoraires d'avocat en vue d'obtenir le versement d'indemnités ou la réparation d'un préjudice subi.

Risques couverts :

- Evénements de mer, pollutions, infractions aux règles de navigation.
- Infractions aux règlements portuaires.
- Conflits survenant entre l'Assuré et ses employeurs.
- Défense du Capitaine dans le cas où sa responsabilité serait recherchée dans des conflits avec l'équipage portant sur la réglementation, la vie à bord ou la discipline.
- La garantie s'exerce sans limitation territoriale.

Cotisation :

- Annuelle, incluse dans la cotisation d'adhésion à l'Afcan en tant que Capitaine en activité, intérimaire, ou en mission à terre.

Procédure en cas de sinistre :

- (Voir AFKAN-INFORMATIONS n°11) : toujours prévenir l'assureur **AVANT** d'engager une procédure (sauf cas d'URGENCE et sous réserve d'informer dans les 48 heures).

CABINET AUDRAIN-
HERVIOU-TREVOU
24 rue du 18 juin -
22500 PAIMPOL
Téléphone 96.20.81.69.
Télécopieur 96.20.55.42.

AFCAN : Cdt PH. BUSIAU
L'Arcouest
22620 PLOUBAZLANEC
Téléphone 96.55.87.45.

STATISTIQUES :

Depuis la signature de notre contrat, nous avons eu à connaître une bonne trentaine d'affaires : 6 abordages, 3 pollutions, 7 infractions aux règles de circulation, 6 P-V de grande voirie (impossibilité de déhaler pour cause de grève), 7 litiges avec l'armateur, 3 divers.

Certaines de ces affaires ont été suivies par les services juridiques des armements, quelques litiges ont pu être réglés à l'amiable sur intervention de l'Afcan, mais douze cas ont nécessité l'intervention d'un avocat. Noter qu'actuellement, la moindre intervention d'un avocat s'élève à 8 000 Francs et qu'un procès allant en appel peut coûter jusqu'à 40 000 Francs.

AFCAN INFORMATIONS :

Dès sa création, l'Association des Capitaines s'est dotée d'un organe d'information et de liaison.

C'est en janvier 1988 qu'a paru le numéro UN de la revue actuelle, né du désir d'offrir à nos adhérents un outil d'information plus dynamique et en même temps d'élargir notre audience en le distribuant dans le milieu maritime et paramaritime. Le présent numéro - tiré à 900 exemplaires - est adressé exceptionnellement à tous les navires, avec le souci d'élargir encore cette audience chez les navigants.

AFCAN-INFORMATIONS poursuit deux objectifs :

- diffuser nos idées et nos avis sur le métier de capitaine, la sécurité en mer, la qualification des équipages, la prévention de la pollution, la défense de la marine marchande.

- apporter des informations utiles à nos adhérents.

La poursuite de ces deux objectifs nécessite beaucoup d'énergies et de compétences diverses. La pratique du métier de capitaine, qui exige de larges connaissances, le goût des responsabilités et le don de l'autorité, fabrique des hommes capables de réfléchir bien au-delà des seuls intérêts d'une corporation. AFCAN-INFORMATIONS leur offre l'opportunité de s'exprimer.

Mais les capitaines n'ont pas l'exclusivité de notre revue ! La rédaction ouvre largement ses colonnes à tous les officiers, à tous les marins, à tous les acteurs de la vie maritime...

BULLETTIN MENSUEL

Cette lettre adressée uniquement aux adhérents constitue le véhicule rapide des informations du Président et du Secrétaire Général. De plus elle reflète les compte-rendus des réunions de régions.

REUNIONS LOCALES

Toutes les régions n'organisent pas des réunions régulières. Certaines préfèrent envoyer des invitations au coup par coup.

Les seules rencontres régulières ont lieu :

- à Brest, au Foyer du Marin, à 14 h, le 1er jeudi de chaque mois
- à Paimpol, sur le Mad Atao, à 17 h, le 1er vendredi de chaque mois (Paimpol tient en outre une permanence dans son local du Centre Henry Dunant, de 11 h à midi le 3ème jeudi de chaque mois).

- la Région Bretagne (Ille et Vilaine, Côtes d'Armor, Finistère) organise une grande rencontre chaque trimestre. La dernière eut lieu à Dinan le 12 octobre 1990 avec un large succès. La prochaine se tiendra à Brest, le 10 janvier 1991, avec démonstration d'appareils à la "passerelle" d'OCEANOPOLIS.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASSOCIATION :

Les 19 et 20 avril 1991 à La Rochelle.

CRAVATES DES CAPITAINES :

La cravate nouvelle est arrivée. S'adresser au secrétariat général ou au responsable de région.

Sommaire des onze numéros précédents (articles de fond)

Le Capitaine international,	A. Trocheris,	n° 1
Navigation internationale,	M. Salvy,	n° 8
La formation du capitaine de demain,	A. Trocheris,	n° 3
Enseignement maritime,	M. Caron,	n° 2
Enseignement de l'anglais maritime,	P. Massein,	n° 2
Formation maritime... et évaporation,	A. Trocheris,	n° 6
Enseignement maritime en France,	J.D. Troyat,	n° 6
Du futur immédiat de 1993 (sur l'enseignement),	L.A. Yvonnou,	n° 8
Garde-côte européenne,	M. Bougeard,	n° 1 et 12
C.E.D.R.E.,	M. Caron,	n° 1
Météorologie nationale,	L.A. Yvonnou,	n° 4
S.H.O.M.,	D. Loison,	n° 5
I.F.S.M.A.,	Y. Charlot,	n° 12
I.A.L.A.,	A. Hochet,	n° 12
Salon nautique,	Y. Le Gall,	n° 1 ++
Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM),	J.D. Troyat,	n° 2
Localisation des détresses par satellites (SARSAT-COSPAS),	J.P. Allard,	n° 9
Sécurité et radiocommunications en Manche,	A. Hochet,	n° 6
A.R.I.S. : Automatic reporting & identification system,	A. Hochet,	n° 6
Marine Marchande et télématique,	R. Pincet,	n° 2
Routage d'un navire marchand,	L.A. Yvonnou,	n° 2 et 3
Ephémérides du soleil... pour quelques francs	Steeve Baillon,	n° 5
L'informatique à bord des navires,	Fr. Pisot,	n° 8
La carte marine, situation actuelle et développements,	I.G.A. Pasquet,	n° 8
La carte électronique,	L.A. Yvonnou,	n° 11
Radars d'aujourd'hui et de demain,	M. Carpentier,	n° 11
Transport de gaz naturel liquéfié,	Y. Cauchy,	n° 5
Sécurité des navires RO-RO,	Capt. Colson,	n° 6
Navigation à proximité de l'antartique,	Marc Souiche,	n° 7
Mesures de sûreté sur les car-ferries,	Cdt Thomas,	n° 8
"Tankers bells are ringing..." (sur le vieillissement des pétroliers),	L.A. Yvonnou,	n° 8
Convention internationale sur les passagers clandestins,	J. Loiseau,	n° 5
Marpol : Annexe V les ordures,	Y. Charlot,	n° 8
Pollutions : extension de la loi du 5 juillet 1983,	M. Caron,	n° 10
Pour une police des assurances,	J.D. Troyat,	n° 8
Boat People,	M. Foliquet,	n° 3
Force maritime de complément et flotte auxiliaire occasionnelle,	Amiral Bonbon,	n° 7
Le transbordeur "Bretagne",	J.D. Troyat,	n° 3
La pose de tous les records (câbliez Vercors),	M. Bougeard,	n° 7
Historique du mérite maritime,	J. Bernard,	n° 9
Pavillon européen (travaux du G.R.E.M.),		n° 7
Europe et pavillon-bis, pavillon communautaire, AFCAN et EUROS,		n° 8
Cabotage maritime communautaire,		n° 8
The masters role in collecting evidence		n° 9
Ship management,	J.D. Precious,	n° 10
Glossaire des sigles utilisés en affrètement,		n° 11
L'armement du navire du XXIè siècle, par Trocheris et Caron,		n° 9
Conception technique d'un navire à effectif minimum,	B. Le Guern,	n° 10
Guide médical de bord,	M. Caron,	n° 5
Aide médicale en mer,	G. Kerignard,	n° 5
Les chroniques "Santé" du Cdt P. Massein :		
- Perturbation des rythmes biologiques		n° 2
- Effets des mouvements du navire sur l'efficacité de l'équipage,		n° 2
- Phénoménologie du sommeil,		n° 4
- Sommeil et vigilance,		n° 5
- Somnifères-tranquillisants et Marine Marchande		n° 6

LES CAPITAINES DE L'AFCAN

LEURS MOTIFS D'ADHESION.

L'efficacité maintenant bien connue de notre assurance de Protection Juridique constitue une motivation importante pour beaucoup d'actifs. Notre taux annuel d'adhésions nouvelles (35 en moyenne) est significatif à cet égard.

La solidarité professionnelle, la défense de la Marine Marchande, l'intérêt pour la sécurité, l'impact international de notre action grâce à l'IFSMA, l'attrait de notre revue, une certaine communion d'idées sont autant d'autres raisons d'adhérer à une association de capitaines.

Certains témoignages reçus sont éloquents :

"Seule association qui défende la Mar-Mar pour faire naviguer ses adhérents alors qu'ailleurs on ne parle que reclassement à terre".

"...actions menées par l'AFCAN des plus utiles et efficaces"

"En adhérant à l'AFCAN, j'ai le sentiment de devenir membre d'une grande association"

"Vous ayant envoyé une copie de ma protestation, les poursuites ont été interrompues"

"Votre intervention amicale a permis un accord amiable que seul je n'aurais pu obtenir".

"Auparavant, les armateurs soutenaient sans réserve leurs capitaines. Maintenant les capitaines doivent se défendre seuls et, parfois hélas, contre leurs armateurs".

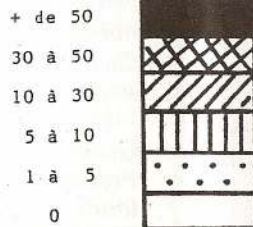
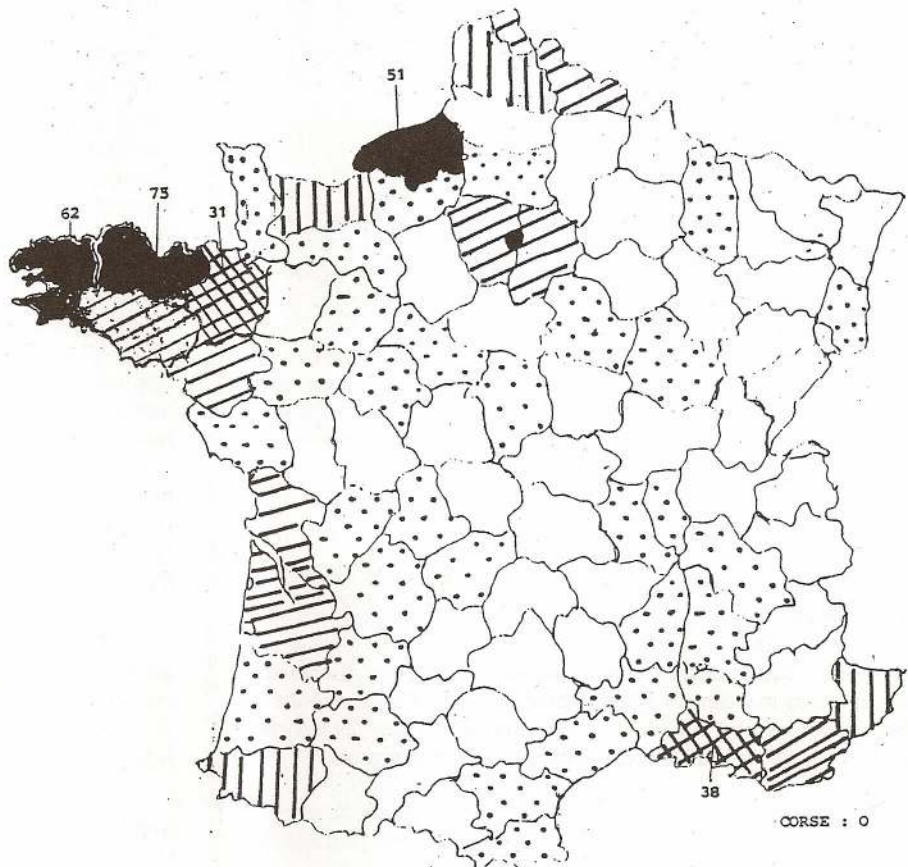
"Naviguer à l'étranger, ou avec des étrangers souvent incompetents, parfois dangereux, c'est naviguer dans une jungle où notre seul refuge est l'AFCAN".

Et enfin, citons ce collègue qui nous écrit en arrivant en retraite :

"Je désire vous remercier et vous dire que depuis 1981, le fait d'être membre de l'AFCAN m'a permis de naviguer dans des coins bordilles, Nigéria, etc., l'esprit tranquille, assuré de trouver avec vous l'assistance juridique et autre qui aurait pu m'être nécessaire".

Nota : On se souvient qu'un capi-

Répartition des Capitaines de l'AFCAN au 15.11.1990



En comparant cette carte à celle de janvier 1990, nous pourrions affirmer à la manière des politiques, que nous avons gagné quatre départements (Ardèche, Loir-et-Cher, Pyrénées Orientales, Yonne) sans en perdre aucun et tout en renforçant notre position dans le Nord et les Pyrénées-Atlantiques. Hors métropole, nous recensons 2 capitaines à la Martinique, 1 à la Réunion, 1 en Nouvelle-Calédonie, 1 en Polynésie, 1 à Monaco et 2 en Allemagne.

Au 15 novembre 1990, notre association compte 475 adhérents dont 208 capitaines en activité, ce qui nous assure une remarquable représentativité dans la profession. Représentativité d'autant meilleure qu'elle s'appuie sur une parfaite transparence de nos chiffres : publication de notre annuaire en septembre et déclaration annuelle à notre assurance de protection juridique.

taine espagnol avait été condamné à mort au Nigéria. Sous la pression des Associations de Capitaines auprès de leur gouvernement respectif, sous la pression de l'IFSMA, auprès de l'OMI et de l'ONU, il avait vu sa peine d'abord commuée en prison à vie avant d'être finalement grâcié et libéré. C'est l'Association des Capitaines philippins qui, en la circonstance, avait mené les tractations directes entre les capitaines et les autorités nigérianes.

PERENNITE DE L'ASSOCIATION.

Tant qu'il y aura des capitaines, l'AFCAN aura sa raison d'être.

La crise de la Marine Marchande a évidemment entraîné ces dernières

années un brusque gonflement de nos effectifs "retraités". La stabilisation actuelle, voire le frémissement de reprise, nous vaut un renversement de la tendance. En cette fin d'année 90, 52 de nos capitaines pourront encore adhérer comme membre **ACTIF** en l'an 2000 et 14 en 2010 !... Un sang jeune que nous envient bien des associations.

Jeunes aussi les nouveaux retraités qui investissent beaucoup de leur temps et de leur capacité dans l'AFCAN. C'est grâce à eux que nos structures fonctionnent, mais c'est pour les **ACTIFS NAVIGANTS** qu'ils travaillent.

Cdt Y. CHARLOT, Secrétaire Général

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS ASSOCIATIONS



I.F.S.M.A.

Head Office :
202 Lambeth Road
London SE1 7JY

Telephone : 01-261-0450
Telefax : 01-401-2537
Telex : 934089 MARSOC G
(ATTENTION IFSMA)
Cables : Shipmaster London SE1

L'IFSMA, dont l'AFCAN est membre (notre collègue Chennevière en était jusqu'à cette année le 1er vice-président) regroupe plus de 6 000 Capitaines en activité de par le monde.

Les associations de capitaines d'Afrique du Sud, d'Allemagne, d'Argentine, d'Australie, de Belgique, du Brésil, du Danemark, d'Espagne, d'Estonie, de Hollande, d'Irlande, de France, d'Italie, du Japon, de Norvège, des Philippines, du Portugal, de Suède, d'URSS (Mourmansk, Ukraine) y adhèrent, plus des Américains, Canadiens, Grecs, Srilankais, Pakistanais, etc. au total 29 nations maritimes y sont représentées.

Le Président en est le Captain Goldberg (allemand). Vice-présidents : les captains Asheim (Norvégien), Fischer (Danois), Kawashima (Japonais). Secrétaire Général : Captain Rutherford (anglais). Trésorier : Captain Warwick (1er commandant du "Queen Elisabeth 2").

Le Dr Srivastava, ancien secrétaire général de l'OMI, est membre honoraire de l'IFSMA et en quittant ses fonctions il nous écrivait : "I am full of respect and admiration for IFSMA and for shipmasters round the world who play such a crucial role in enhancing maritime safety and preventing marine pollution from ships".

L'IFSMA siège à l'OMI, au même titre que les Armateurs, les Pilotes et les Ports maritimes, l'O.I.T., l'U.I.T. etc. et parmi ces délégations non gouvernementales est une de celles qui prend part le plus activement et d'une façon très appréciée, aux travaux de l'OMI.

L'AFCAN joue un rôle important dans cette Fédération et, depuis 12 ans, ne manque pas de présenter chaque année un mémoire sur un événement, une expérience, etc. pour discussion ou information.

Le principal succès de l'IFSMA et de l'AFCAN a été l'introduction du "FATIGUE FACTOR" à l'OMI, une notion prise immédiatement au sérieux par l'US Coast Guard, et qui, chaque année, revient dans les travaux du sous-comité "STCW" (Normes de formation et de veille).

Une émanation de l'IFSMA est le "IFSMA Working Group on E.C. Affairs" dont le bureau est à Anvers. Le Président en est le Cpt BOERS (Hollande). Ce Groupe suit toutes les affaires maritimes de la Communauté Européenne. Là, encore, l'AFCAN est très active, c'est dans ce cadre que nous avons contacté tous nos députés européens avec un succès certain.

Le choix d'Anvers comme siège du Groupe de Travail est dû à la proximité de Bruxelles.

Y. CHARLOT

AFCAN-INFORMATIONS publie dans ce numéro les plus récents travaux de l'IFSMA afin de vous informer des activités internationales de votre Association. Une autre de ses actions internationales concerne sa présence à l'I.A.L.A. également évoquée dans ce numéro.

Le premier texte est un document présenté à l'OMI par l'IFSMA qui propose d'amender la Convention STCW-78. Il a été rédigé par le Capt. E.C. EVANS (Danemark), Secrétaire Général Adjoint. Traduction de Ph. Busiau.

Le deuxième article résume les activités du Groupe de Travail sur les Affaires Européennes.

SUB-COMMITTEE ON STANDARDS
OF TRAINING AND WATCHKEEPING -
22nd session
Agenda item 14

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

STW 22/14
1st October 1990

HUMAN ELEMENT IN MARITIME CASUALTIES
Considerations of training and competency
under the STCW Convention

Submitted by the International Federation of Shipmasters Associations (IFSMA)

1 The most recent data on casualty statistics, in terms of ship losses, are encouraging. Not since 1961 have so few ships been lost at sea or declared constructive total losses. While this statistic says much for man's inventiveness in terms of design.....

IFSMA W/G on EC Affairs
C/O "BESMA"
Falconplein 18b (b.4)
2000 Antwerpen BELGIUM

Antwerpen, 8 November 1990

to all E.C. Shipmasters Associations,

Dear Colleagues,

- Le GROUPE a demandé aux Associations de Capitaines de la Communauté Européenne d'adresser à leurs députés au Parlement Européen une lettre de prise de contact dans laquelle elles présentent les Capitaines de navires, leurs buts, leurs souhaits. Notre Groupe de Travail européen compte ainsi dresser une liste de Députés européens qui voudront bien se montrer sensibles aux problèmes de notre profession. En France, c'est notre collègue Chennevière qui s'est chargé de cette tâche.

- Le GROUPE suit attentivement l'élaboration de la législation communautaire en matière de transports maritimes. C'est ainsi qu'il a émis les deux propositions suivantes concernant la citoyenneté du capitaine : le capitaine d'un navire de la CEE doit être de même nationalité que son navire ; la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la CEE ne doit pas pouvoir s'appliquer aux capitaines, à cause de la dualité de leurs fonctions, publiques ou privées.

- Le GROUPE se penche actuellement sur les travaux communautaires concernant l'Enseignement et la Formation professionnelle des Officiers et Equipages, ainsi que sur un projet de "Brevet maritime européen". Il émet régulièrement des circulaires d'information en direction des Associations de Capitaine de la CE. Le commandant Caron analyse ci-après le contenu de la Circulaire n° 5 de novembre 1990.

CIRCULAR N° 5

November 1990

(Prepared by capt. H.B. Boer)

I.F.S.M.A. W/G on EC-Affairs

THE REQUIRED LEVEL OF TRAINING AND CERTIFICATION IN THE EC FOR
SHIP OFFICERS

La reconnaissance des diplômes professionnels maritimes entre dans le cadre général de la reconnaissance mutuelle des diplômes d'enseignement définie par la Directive européenne du 21 décembre 1988. En application de cette Directive, les diplômes d'études supérieures (équivalents à Bac + 3) seront reconnus mutuellement dans les douze pays de la Communauté à compter du 1er janvier 1991. En conséquence, tout sujet européen titulaire d'un brevet d'officier (tel que Chief-mate, second or third-mate, Chief-Engineer, second or third-engineer, Maritime officer) ne pourra pas se voir refuser un embarquement sur un navire d'un Etat membre, sous prétexte que son brevet n'est pas valable.

Mais cette "reconnaissance" ne signifie pas "équivalence". En effet, pour préparer la Directive de Décembre 1988 sur la "reconnaissance mutuelle des diplômes", la Commission européenne a volontairement repoussé l'idée d'une harmonisation préalable des programmes d'éducation et d'apprentissage menant aux diplômes "Bac + 3". La Commission estime que c'est à chaque Etat membre d'établir une comparaison de ses niveaux d'enseignement avec les niveaux des autres pays de la CEE.

La reconnaissance mutuelle des brevets d'officiers dans toute la Communauté pose donc le problème suivant : comment une Autorité maritime peut-elle contrôler, eu égard à sa propre réglementation nationale, qu'un officier dûment titulaire d'un **brevet reconnu** possède la **qualification** requise pour exercer les fonctions qu'il postule ? Pour en juger, l'Autorité devrait avoir connaissance du programme d'enseignement qui a conduit le postulant à recevoir son brevet.

Au début de l'année 1990, la Direction Générale des Affaires Maritimes des Pays-Bas (DGSM) a confié à la NUFFIC (Netherlands Universities Foundation for International Cooperation) une mission d'études des divers programmes d'enseignement maritime dans les pays de la Communauté.

Selon la DGSM, cette étude fournit le seul instrument actuellement disponible pour comparer la valeur des divers brevets d'officiers. Nous pensions assez naïvement que l'important travail de la NUFFIC serait accueilli favorablement par la Commission. Il n'en est rien puisqu'elle laisse chaque Etat libre de poser des conditions compensatoires à tout possesseur européen d'un diplôme délivré par un autre Etat membre. Autrement dit chaque Etat peut s'en tenir au niveau d'instruction qu'il exige sous son pavillon. Si donc le pavillon EUROS flottait un jour, il ne serait rien d'autre qu'un pavillon-bis.

Dans le même temps, nous avons appris que la Commission de Bruxelles conduisait des investigations en direction de tous les métiers de la mer dans le but d'en harmoniser les pratiques et les niveaux de qualification qu'ils requièrent. Ces travaux pourraient déboucher sur des diplômes européens et, entre autre, sur des **brevets maritimes européens**. La DGSM néerlandaise est d'avis que l'avènement bien préparé d'un brevet européen d'ici quelques années, serait bien préférable au système général actuel, hâtivement mis sur pied et qui présente bien des inconvénients dans le domaine maritime.

Le Groupe de Travail sur les Affaires Européennes de l'IFSMA va s'efforcer de définir sur ce sujet l'opinion générale des capitaines européens. Elle attend avec intérêt les commentaires de chaque Association.



AISM IALA

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE SIGNALISATION MARITIME

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF
LIGHTHOUSE AUTHORITIES

LA PARTICIPATION DE L'AFCAN

par le
Cdt Alain HOCHET

IALA ou AISM

L'Association Internationale de Signalisation Maritime regroupe les principales administrations en charge de la signalisation maritime de par le monde : Trinity House, U.S. Coast Guard, Canadian Coast Guard, Phares et Balises, etc.

Cette association, active dans le domaine de la navigation hauturière et portuaire l'est aussi dans les télécommunications et la signalisation. Elle a constitué différents *comités techniques* chargés de présenter à son Assemblée Générale des informations et propositions d'action qui, après agrément, sont dirigées vers les organisations internationales de tutelle : O.M.I., U.I.T. et autres. Elle participe ainsi à l'élaboration et à la modification des Conventions internationales.

Elle siège en France, à Saint-Germain en Laye. Ce siège français a valu à l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) de représenter la Fédération Internationale des Capitaines de Navires (IFSMA) au *Comité Technique des V.T.S.*

LE COMITE TECHNIQUE DES V.T.S. (Vessels Trafic Systems)

Sont membres actifs de ce comité les associations suivantes :

- Association Internationale des Instituts de Navigation
- Association Internationale des Ports (IAPH)
- Association Européenne des Commandants de Port (EHMA)
- Association Internationale des Pilotes Maritimes (IMPA)
- Fédération Internationale des Associations de Capitaines de navires (IFSMA)

Y participent également quelques experts missionnés par l'OMI et la CEE.

Le travail du Comité Technique s'articule autour de deux sessions annuelles, printemps et automne, au cours desquelles se

réunissent les *Groupes de travail*.

a) - Groupe de Travail n° 1 : Harmonisation des procédures de communications dans les VTS. Ce groupe a contribué à mieux définir les différentes fonctions des VTS et les messages qu'ils émettent. Selon le degré d'autorité attribué au VTS, ces messages peuvent constituer une "information", un "conseil", ou un "ordre".

b) - Groupe n° 2 : Niveau de qualification et formation des opérateurs. Sous l'impulsion de la Garde-Côte canadienne, ce groupe a rédigé une directive complète sur le recrutement, la qualification et l'entraînement des opérateurs de VTS.

c) - Groupe n° 3 : Identification, recherche et poursuite des navires. Ce groupe s'est livré à une étude intensive sur l'utilisation des *TRANSPONDEURS*, dont trois prototypes ont été testés et évalués. Actuellement on considère que les transpondeurs apportent la solution la plus appropriée au problème de l'identification et du suivi des navires, à condition toutefois de les rendre obligatoires à bord des navires.

d) - "World VTS Guide" : Cet ouvrage décrit les caractéristiques des Systèmes de Guidage des navires existant dans le monde. Il est déjà embarqué sur plus de 1 100 navires représentant 69 pavillons.

e) - Coordination entre VTS ; Evaluation des Systèmes.

Lors de sa 8ème session, au printemps 1990, le Comité Technique des VTS a finalisé les textes des travaux des quatre années précédentes pour les présenter à l'OMI.

LES PROJETS DU COMITE - L'IMPLICATION DE L'IFSMA A TRAVERS LA PARTICIPATION DE L'AFCAN.

Au cours de cette même session du printemps 1990, le Président du Comité, G. ROP (Pays-Bas), a proposé une liste des travaux à envisager, à savoir :

a) - Examen des implications juridiques et légales des VTS du point de vue de leur mise en place, de leur fonctionnement et de leurs responsabilités.

b) - Examen des rapports existant entre la protection de l'environnement et le développement des VTS.

c) - Rédaction et publication d'un "VTS manual" récapitulatif à l'usage de toute administration désirant créer un VTS, l'ensemble des dispositions à prendre et à respecter.

Evaluation de l'efficacité des VTS :

Ces propositions, également défendues par Norman MATHEWS, Secrétaire Général de l'IALA, ont reçu un accueil favorable de tous les membres du Comité, y compris de l'IFSMA.

Ce projet détermine donc l'orientation des quatre années à venir. Les premiers travaux ont débuté lors de la 9ème session qui s'est exceptionnellement tenue à Londres les 25, 26, 27 septembre 1990. J'y représentais à nouveau la Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires, que j'ai engagée dans deux *Groupes de travail* :

- le premier a pour tâche de publier un aide-mémoire à l'usage des autorités gérant déjà ou désirant gérer un VTS,

- le second étudie les implications légales et juridiques des VTS, en scindant le sujet en deux parties. Une partie amont consiste à étudier les bases légales de création de VTS nationaux ou internationaux. La partie aval s'intéresse aux partages des responsabilités des divers intervenants d'un VTS : autorités, opérateurs, pilotes, capitaines. C'est précisément ce créneau que j'ai accepté de remplir en collaboration avec le représentant des Pilotes Maritimes.

Les prochaines sessions du Comité Technique des VTS auront lieu au siège de l'IALA, à Saint-Germain en Laye, les 15, 16 et 17 avril et les 5, 6 et 7 novembre 1991.

CONSEIL SUPERIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES

REVISION ANNUELLE 1990

Arrêté du 28 septembre 1990 portant nomination au Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

NOR : MERR9000158A

Par arrêté du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, du ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé du tourisme, du ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, du secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargé de la jeunesse et des sports, du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, en date du 28 septembre 1990, sont nommés membres titulaires du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques pour une période de trois ans renouvelable :

1. Au titre des représentants des fédérations sportives agréées concernées par les sports de l'eau :
 - M. Monneron (Jean-Louis), Fédération française de voile ;
 - M. de Santis (Louis), Fédération française motonautique ;
 - M. Massegia (Denis), Fédération française des sociétés d'aviron ;
 - M. Venot (Marcel), Fédération française de canoë-kayak ;
 - M. Leprince (Guy), Fédération française de ski nautique ;
 - M. Goualc'h (Jean-Claude), Fédération française d'études et de sports sous-marins.
2. Au titre des représentants d'associations concourant au développement de la navigation de plaisance, dont un représentant le tourisme nautique :
 - Mlle Sendra (Odile), centre nautique des Glénans ;
 - M. Meyran (Jean-Claude), union des centres de plein air ;
 - M. Percie du Sert (Paul), Union nationale des courses au large ;
 - M. Leenhardt (Yves), Société nationale de sauvetage en mer ;
 - M. Carn (François), Yacht-club de France.
3. Au titre des représentants des professionnels des industries nautiques :
 - Mme Roux (Annette), chantiers Beneteau ;
 - M. de Boigne (Pierre-Edouard), secrétaire général de la fédération des industries nautiques ;
 - M. Fontaine (Jean-François), société Fontaine-Pajot ;
 - M. de la Morandière (Maxime), société Yamaha Motor France ;
 - M. Morault (Philippe), établissement Maucour-Nantes.
4. Au titre des représentants des fédérations et groupements de dirigeants de ports de plaisance :
 - M. Helbert (André), Fédération française des ports de plaisance ;
 - M. Vidal (Jean-Marie), directeur de Port-Camargue.
5. Au titre des personnalités désignées en raison de leur compétence particulière :
 - Mlle Arthaud (Florence), navigatrice ;
 - M. Bacchini (Henry), président de la ligne de Bretagne de voile ;
 - M. Devorsine (Jean-Pierre), président du Défi des ports de pêche ;
 - M. Daher (Guy), architecte ;
 - M. Fauconnier (Yvon), coureur de haute mer ;
 - M. Garnier (Jean-Luc), président de Voile 6.50, secrétaire général de Marins du monde ;
 - M. Petipas (Gérard), organisateur de courses.

REPRESENTATIVITE ?...

Au cours de la saison dernière, monsieur le Ministre de la Mer a déclaré qu'il attendait l'avis du Conseil pour promulguer de nouvelles règles relatives à la délivrance des permis de conduire les bateaux de plaisance.

Les statistiques 1989 montrent que 68,75% des navires de plaisance sont des navires à moteur (selon la norme française). En réalité ce chiffre est plus élevé si l'on tient compte des voiliers qui naviguent le plus souvent ou en permanence au moteur.

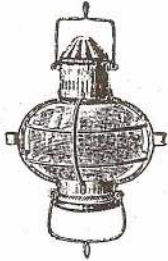
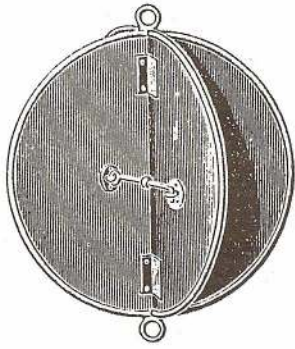
Cet accroissement de la motorisation du parc, qui s'est largement poursuivi en 1990, ne se retrouve pas dans la composition du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques.

Mais le plus choquant est d'y voir siéger au moins quatre personnes - dont nous ne mettons en cause ni l'honorabilité ni la compétence - issues de la course au large en solitaire, phénomène très médiatique mais parfaitement illégal puisque la réglementation maritime nationale et internationale repose sur l'obligation de veille auditive et visuelle permanente.

La plus grande masse des usagers, celle qui ne touche aucune subvention et règle au prix fort francisation, permis, poste à quai, carburant et contraventions (ces dernières à juste titre...) n'est pas représentée à ce Conseil et c'est bien dommage. Heureusement, comme le chasseur, le motard ou le vigneron, le plaisancier est aussi électeur...

Paul MASSEIN

NDLR : *L'AFCAN est représentée au CSNPSN par le Cdt Alain-Louis Yvonnou, qui participe aux travaux de la Commission Sécurité.*



FEU ROUGE... POUR DEUX BOULES NOIRES

Dans le dernier numéro d'AFCAN INFO, nous avons publié une lettre du Commandant Yvonnou au sujet de marques spéciales pour voiliers sans équipage ; cette lettre s'adressait au Bureau de la Navigation de Plaisance du Ministère de la Mer, dans le cadre de la seule navigation de Plaisance.

Cette lettre qui proposait les marques de "pas maître de sa manœuvre" pour les courses en solitaire, a suscité de nombreuses réactions indignées de nos Capitaines et nous retiendrons l'analyse faite par notre collègue le Commandant Perriau, qui trouve tout à fait inappropriée la marque de "pas maître de sa manœuvre" pour des navires en excellent état de marche et filant à des vitesses élevées, et accorder ces marques en l'absence de veille optique serait rendre légale une situation illégale.

Il ne faut pas non plus oublier que les règles 21 et 29 de COL-REG stipulent que les marques "pas maître de sa manœuvre" ne dispensent pas des signaux phoniques ou optiques à faire pour attirer l'attention d'un autre navire, ou d'une veille appropriée ; et, comme le navire est en état de marche, de la manœuvre pour éviter la collision, et le Commandant Perriau de s'interroger sur la possibilité pour les navires modernes d'avoir les marques de "pas maître de sa manœuvre" lorsque l'officier de quart, seul à la passerelle, est distrait de la veille et il entrevoit une navigation où tous les navires auraient leur marque "pas maître de sa manœuvre".

La seule approbation est que les voiliers améliorent leur signalisation en augmentant la portée de leurs feux et aussi que leurs feux soient allumés et pas seulement en situation de proximité d'abordage.

Cdt Y. CHARLOT

ARTHAUD TER

Mal-bordé mon cap'taine. "Illégal" qu'y dit.

"Veille permanente" "visuelle et auditive"

Tout dessus quoi ! Un homme au bossoir et le bosco devant paré à mouiller !

"Administration complice" ; "et un ministre qui joue les lamaneurs à l'arrivée !"

Va piétiner sa casquette le tonton !

N'empêche cap'taine, quatorze jours et des poussières pour se déhaler du Grouin à la Pointe-à-Pitre, en plein Miz-Du,

faut pas mollir. Laisser porter en grand, oui ! S'agit pas de capeyer dès qu'y a un peu de beaufort.

Une poulie coupée en plus ! Et sur un drôle de yak que je voudrais pas y mettre mon sac, bien trop peur de faire capsaille.

La Florence c'est pas une jeannette. Un vrai frère-la-côte l'Arthaud avec son regard en pinceau de phare. Des marins finis comme ça, y a pas des masses.

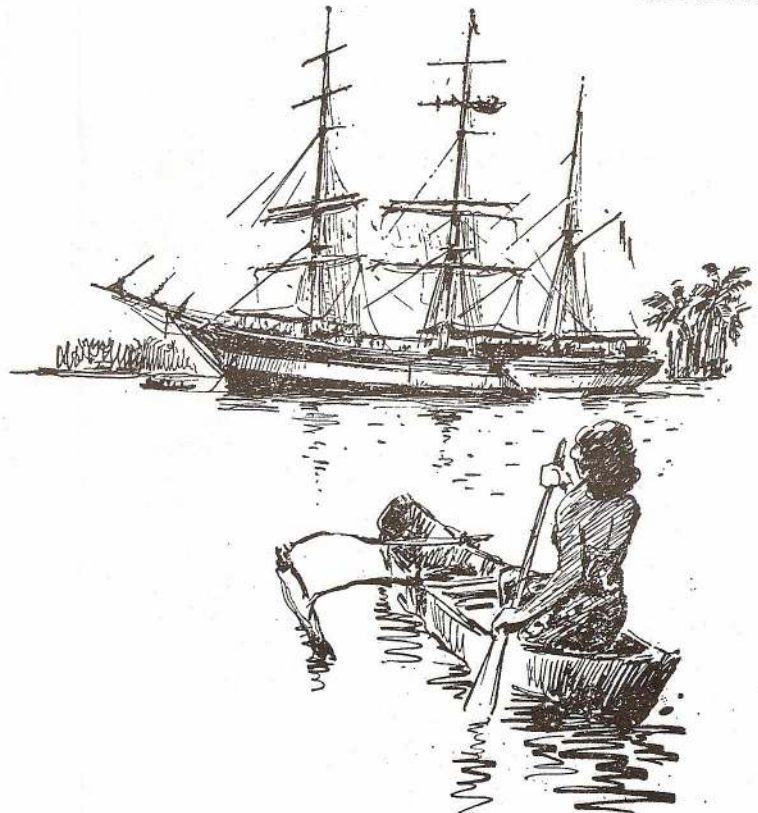
Alors cap'taine, sert à rien de groumer, sauf vot' respect. Nous z'ôtes on n'a plus qu'à amarrer not' langue au taquet.

Et à espérer que les solitaires, y-z-ont pas eu qu'un seul boujaron en accostant les Antilles...

Jean-Marie BITORD

Maître d'Equipe

à bord de la Marie-José



Il est au monde trois choses parfaitement belles
Une jolie femme qui danse
Un pur sang en liberté
Une frégate sous voiles
BALZAC

Honoré eut apprécié une jolie femme menant la danse en toute liberté sur son pur sang voilé...

Gravure extraite de "Le parler matelot", Pierre Sizaire, EMOM

À Armand Harfet
Pilote
à bord du COLBERT
un 3 mats de Bordeaux
C'était en 99
à Tahiti
Noyé Chopinot &

NOURRIR, C'EST AU

A la fin de ce millénaire, la subsistance alimentaire est de moins en moins directement tributaire de la capacité de production et devient de plus en plus liée à celle de l'acheminement et de la distribution.

Le préoccupant gâchis qui se produit en Union Soviétique - où l'une des plus exceptionnelles récoltes de blé jamais connue par ce pays va être partiellement perdue, faute de logistique et de moyens de transports adaptés - est la plus proche illustration de cette constatation. D'autres, plus douloureuses - tant est grand le dénuement des populations concernées - nous sont apportées par les cargaisons de denrées fournies par la solidarité internationale et qui pourrissent aux portes des pays auxquels elles sont destinées, faute pour ceux-ci d'être en mesure de les distribuer à leurs malheureux destinataires.

Toutefois, si l'on souhaite appréhender plus globalement l'importance du facteur transport et distribution dans le problème de la subsistance, on ne peut s'en tenir à la seule production agricole et à son acheminement direct vers le consommateur car agriculture et élevage ne sont plus des activités autarciques :

- en amont, elles nécessitent de plus en plus des apports de matières premières et d'énergies extérieures à l'exploitation agricole ;

- en aval, elles fournissent chaque jour davantage leurs produits à l'industrie agro-alimentaire qui les transforme.

CULTURE ET ELEVAGE.

En France, il y a à peine plus d'un siècle, la surface agricole utilisée était une fois et demie supérieure à ce qu'elle est de nos jours. Aujourd'hui, 10% de la population active totale est agricole contre 30% il y a 40 ans ; cependant, notre production agricole a été multipliée par trois sur la même période. Ces simples constatations donnent la mesure des considérables gains de productivité réalisés depuis.

Avec 80 millions de tonnes de blé tendre (cette espèce représentant à elle seule près de la moitié du commerce international des céréales), la production de la CEE devance largement celle des Etats-Unis. Plus généralement, la CEE est le second exportateur mondial de céréales et, à elle seule, la France exporte la moitié de ses 55 millions de tonnes de production annuelle de céréales, devançant ainsi le Canada et ses 26 millions de tonnes d'exportation de céréales.

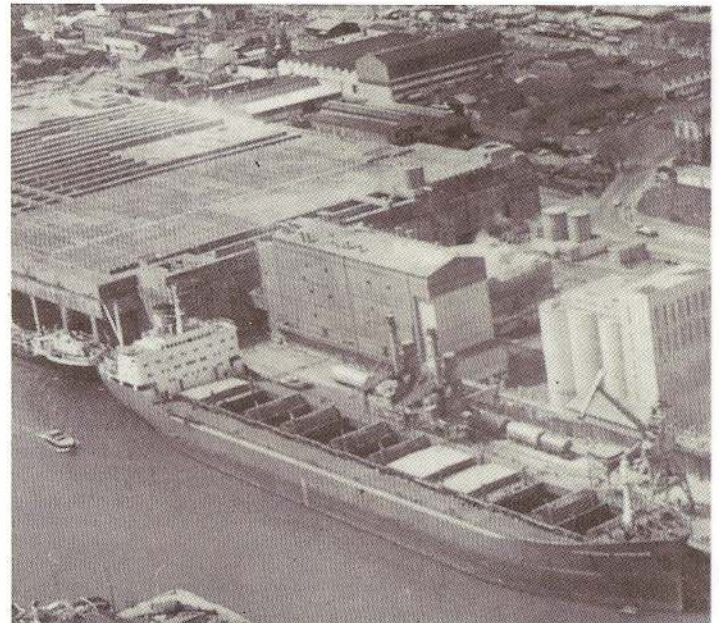
Sur près de 29 millions d'hectares mis en valeur, 1/3 le sont par des entreprises de grandes cultures (plus de 50 hectares par unité de production). Les entreprises agricoles françaises disposent de 1,5 millions de tracteurs et de 150 000 moissonneuses-batteuses. Elles consacrent chaque année 10 milliards de francs HT à l'entretien de ce parc.

La consommation d'engrais augmente annuellement de plus de 4% et les apports d'engrais sont considérables avec 15 millions de tonnes/an (dont 6 millions de tonnes pour les seuls engrais azotés) ; ils représentent une valeur HT de 20 milliards de francs auxquels on peut ajouter 13 milliards de francs HT pour les produits phytosanitaires.

L'énergie bon marché des précédentes décennies et la

recherche constante de la productivité et du profit rapide ont conduit les riches pays industrialisés à des techniques de production telles qu'il faut désormais brûler dix calories de combustible pour produire une calorie alimentaire d'origine agricole.

Le cycle de la transformation des végétaux en viande rouge (bovins ou ovins) est lent et coûteux. C'est ce qui explique la place croissante occupée par les volailles et le porc (aux cycles de développement courts et aux coefficients de transformation de céréales en viande remarquables) dans l'alimentation carnée des pays développés. C'est ainsi, par exemple, que la consommation de volaille a doublé en vingt ans et que celle de la viande de dinde équivaut aujourd'hui en France à celle de la viande de mouton.



Céréales, Produits de Substitution aux Céréales (PSC) et oléoprotéagineux constituent la base des aliments des porcs et volailles. Ceux-ci sont l'objet d'une diététique spécifique permettant de fournir au moindre coût les sept calories végétales nécessaires à l'obtention d'une calorie de viande animale.

La production laitière française, avec 240 millions d'hectolitres de lait, est la plus importante de la CEE, générant un chiffre d'affaires de 100 milliards de francs et se plaçant ainsi au premier rang des industries agricoles et alimentaires françaises dont le chiffre d'affaires est de 570 milliards de francs.

TRANSPORTS EN AMONT.

L'utilisation des engrais est considérable et les nitrates représentent 40% de la fumure. Or, la production d'engrais azotés est très gourmande en énergie et dépend à près de 90% des importations de gaz naturel.

Par ailleurs, seulement 3/4 des besoins actuels en potasse sont assurés par les Mines de Potasse d'Alsace, bien que celles-

...ET TRANSPORTER

ci puissent être encore exploitées pendant deux décennies.

Enfin, il nous faut importer la quasi totalité des minerais destinés à notre production d'engrais phosphatés. Celle-ci ne couvrant que 70% de nos besoins, il nous faut également importer près du 1/3 des engrais de ce type.

Les besoins en énergie sont, eux aussi, très importants. L'agriculture française consomme annuellement 4,4 millions de kwh et 4 millions de TEP (1) - dont 3,3 millions de tonnes de produits pétroliers.

S'agissant de la filière animale, la demande de plus en plus importante de produits animaux a entraîné un accroissement considérable de la demande de produits agricoles. Actuellement, ce sont près de 70% des céréales vendues dans les pays industrialisés qui sont destinés à l'élevage. En France,



L'usine SOJA-FRANCE de CARGILL à Saint-Nazaire triture 1 600 tonnes de graines oléagineuses par jour.

les produits de base destinés à l'alimentation des animaux d'élevage sont importés en grandes quantités (importation de près de 15 millions de tonnes de PSC et de tourteaux).

Ici également, les besoins en énergie sont importants, qu'ils soient destinés à maintenir une température positive et constante dans les bâtiments abritant la volaille ou bien à produire les frigorifiques nécessaires au stockage, au conditionnement et à la distribution.

TRANSPORTS EN AVAL

Les denrées que nous consommons sont, à 80%, des produits transformés et l'industrie alimentaire française est la première des industries nationales avec plus de 570 milliards de francs de chiffre d'affaires annuel (soit 16% du C.A. total de l'industrie française). Nous importons 17% de nos besoins en produits transformés tandis que 20% de nos ventes de ces produits s'effectuent à l'exportation.

Par ailleurs, rappelons qu'il a été clairement démontré que près de 20% du budget des ménages est consacré à des achats qui, bien que non alimentaires, n'en sont pas moins redevables

à l'industrie agricole (textiles naturels ou synthétiques, pharmacie, cosmétiques, tabac, fleurs, etc.).

En particulier au niveau de la distribution de détail, la pratique du "zéro stock" et de la gestion en "flux tendus" oblige à une logistique transport élaborée et sans faille.

...ET TRANSPORTS MARITIMES.

Les besoins énergétiques nécessaires à notre agriculture comme à nos industries agro-alimentaires sont considérables, nous l'avons vu. De même, nous devons importer pour les besoins de notre élevage de grandes quantités de PSC, de tourteaux, etc.

L'importance des volumes en cause, comme l'origine des produits importés, conduisent à l'utilisation des transports maritimes et l'on conçoit combien une crise affectant ceux-ci aurait des effets néfastes sur l'approvisionnement alimentaire de la France et de l'Europe toute entière. S'agissant plus particulièrement de la France, rappelons également que celle-ci exporte 27 millions de tonnes de céréales dont au moins la moitié par voie maritime.

Il apparaît donc nécessaire que, pour faire face en toute indépendance à ces besoins, notre pays et l'Europe n'abandonnent pas leurs marines marchandes.

Rien qu'en France, les infrastructures de transports ont une emprise de 2% sur notre territoire, dont 1% pour les seules infrastructures routières. C'est déjà beaucoup, même si nous ne sommes pas les plus mal lotis des Européens dans ce domaine.

On peut penser que, de ce fait, le transport le moins polluant, le plus sûr et le plus économique - autrement dit le transport maritime ou fluvio-maritime - devrait être retenu chaque fois que cela est possible.

Si nous nous tournons vers les pays de l'Est et la Russie en particulier dont, sans parler des conditions économiques, les conditions climatiques et les conditions pédologiques freinent le développement des cultures céréalières, la CEE (dont la France) devra y exporter des dizaines de millions de tonnes de céréales. Cela sera-t-il réalisé par des trains complets de 1 300 tonnes - mettant trois jours pour arriver à une gare d'éclatement - ou bien par des navires mettant à peine plus de temps pour transporter 20 fois plus jusqu'à un grand port, toujours doublé d'un grand centre industriel ?

Et, si nous regardons vers le sud, comment enverrons-nous aux 100 millions d'habitants du Maghreb les denrées alimentaires dont ils vont de plus en plus avoir besoin, sinon en utilisant des navires qui mettent leurs ports à une journée de mer de Marseille ?

En cette période de profonds bouleversements - que ce soit à l'échelle du monde ou à notre porte - ce serait une bien funeste erreur d'oublier qu'on ne peut plus nourrir si l'on ne sait pas transporter et, qu'en matière de transports, la mer demeure la voie royale.

Commandant Jean-Daniel TROYAT
Vice-Président

(1) TEP : Tonne Equivalent Pétrole.

“AIGUILLEURS DE LA MER” :

LA POSITION DE L'AFKAN

Par le Cdt CARON,
Président Adjoint

En 1984, par la voix du Cdt HUYARD, l'Afkan a exposé son point de vue sur les VTS, lors d'un symposium international tenu à Marseille. A la lumière de nos expériences, du développement des technologies et des projets d'extension, il est temps de redéfinir notre position sur les SYSTEMES D'ORGANISATION DE TRAFIC (Routing system) d'une part, et sur la SURVEILLANCE DU TRAFIC exercée par l'Etat riverain d'autre part. La France va s'efforcer d'obtenir des instances internationales la création d'un corps d'aiguilleurs de la mer, assortie d'une obligation à tous les navires de se signaler et de déclarer leur cargaison à l'approche des zones de fort trafic.

Précisons tout de suite que nous ne nous prononcerons ici que sur les organisations de trafic AU LARGE, situées en tout ou partie dans les eaux internationales. La régulation du trafic à l'approche des ports (les VTS : Vessels Traffic System) nous paraît une nécessité évidente et tous les capitaines apprécient l'aide efficace apportée par ces systèmes portuaires. Un seul point nous préoccupe à ce sujet : le transfert éventuel des responsabilités. Dans l'état actuel des législations, le capitaine demeure entièrement responsable de la navigation de son navire. Or de plus en plus les "recommandations" reçues des VTS sont de véritables ordres auxquels il faut obéir sous peine de désorganiser le trafic, de menacer sa propre sécurité et celles des autres, de perdre son tour à l'entrée, voire sa place à quai. Dans les grands ports comme Londres, Anvers, Rotterdam, Hambourg, pourvus de VTS superbement efficaces, la question se pose de savoir qui, du capitaine, du pilote ou du dispatcher supporte quelle responsabilité.

A - SEPARATION DE TRAFIC.

Tous les capitaines reconnaissent le bien-fondé des dispositifs de séparation de trafic et leur contribution à une meilleure sécurité de la navigation. L'obligation d'avoir à suivre une route déterminée ne constitue pas une atteinte à la libre circulation en mer ni un empiètement sur les prérogatives du capitaine. Nous pensons que toutes les modifications apportées - dans les eaux européennes en particulier - depuis la création des routes recommandées, constituent des améliorations sensibles.

Reste un point noir à Ouessant : la voie montante des cargos (couloir de circulation en direction du NE), large de 3

milles et dont le bord interne est à 5 milles des dangers d'Ouessant, est trop étroite et trop près de la terre. Dans ce mince couloir les situations rapprochées sont fréquentes. Par gros temps, beaucoup de navires, selon leur état de chargement, préféreraient passer plus au large.

Rappelons que ce dispositif aurait dû être modifié après la mise en service par la France d'une aide majeure à la navigation : le fameux super-phare d'Ouessant, dont l'Afkan avait dénoncé l'anachronisme et qui heureusement pour le contribuable français ne fut jamais construit. Pour engainer correctement le dispositif, il faut que les navires soient pourvus d'un des moyens de positionnement fiables qui existent aujourd'hui. Les Américains l'ont bien compris qui ont rendu obligatoire, depuis de nombreuses années, la possession d'un "navigateur" Loran ou par satellites sur tous les navires pénétrant dans leurs eaux. Et tous les armateurs se sont empressés d'obtempérer...

Pour en revenir à Ouessant, il faut élargir la voie montante de 3 milles, donc en doubler la largeur, en réduisant d'autant la zone de séparation actuellement large de 8 milles (!) et qui, réduite à 5, gardera toute son efficacité.

Autre point à signaler : rappeler sans cesse et par tous les moyens, en particulier par des "NOTA" sur les cartes marines concernées, que les couloirs de circulation ne confèrent aucune priorité aux navires qui les empruntent. Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer s'applique dans sa totalité. Nos collègues du Transmanche nous signalent de nombreux manquements à cette loi fondamentale. Dernièrement l'un d'eux venant de Douvres s'est vu refuser la priorité par une frégate anglaise faisant route au Sud-Ouest. Les deux navires se sont parés "à l'honneur"...

B. SURVEILLANCE DU TRAFIC, SAUVETAGE, PROTECTION DES COTES.

Les dispositifs de séparation de trafic fonctionnent par le simple fait qu'ils existent et qu'ils sont matérialisés à la fois par la cartographie et le balisage. Ils n'ont pas besoin d'une infrastructure lourde à terre. Leur aide pour la sécurité est passive.

Il est bien évident cependant qu'en l'absence de gardarmes, le code de la route ne servirait pas à grand-chose. Nous estimons absolument nécessaire qu'une police surveillance

SENAT - SEANCE DU 5 AVRIL 1990

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les accidents de pollution marine intervenus sur les côtes de l'Alaska

Les événements récents ont montré que l'exercice des droits et devoirs de l'Etat côtier restent un sujet de préoccupation majeur. L'examen de notre dispositif juridique interne m'a conduit à relever des lacunes, en particulier en ce qui concerne les conditions d'exercice de la police en mer au-delà des eaux territoriales. Il apparaît donc nécessaire d'y remédier, et je m'y emploierai, pour permettre à la France d'assurer le respect de ses droits souverains en zone économique, en particulier pour tout ce qui touche à la protection de l'environnement marin.

Parallèlement, je crois indispensable d'assurer un renforcement significatif des moyens opérationnels de lutte contre la pollution. Dans cette optique, j'estime particulièrement nécessaire d'améliorer les conditions matérielles de surveillance de la circulation maritime aux points de passage les plus dangereux au large de nos côtes, pour renforcer le dispositif préventif qui a déjà permis d'éviter de nombreux accidents. C'est là, notamment, que s'imposerait la présence de ce qu'on peut appeler maintenant les "aiguilleurs de la mer" dont je suggère la création.

En tout état de cause, un tel projet suppose d'ores et déjà que l'on entreprenne deux démarches conjointes : d'une part, assurer, à l'échelon nationale, la réalisation des équipements techniques permettant une meilleure connaissance du trafic ; d'autre part, agir auprès des instances internationales compétentes, c'est-à-dire de l'Organisation maritime internationale, pour parvenir à ce que tous les navires soient obligés de se signaler.

le trafic et réprime les contrevenants. Cela va dans le sens de la sécurité des navires. Les Etats riverains doivent donc être dotés de moyens terrestres, maritimes, aériens suffisants pour assurer efficacement la surveillance des routes réglementées.

Il paraît normal que ces moyens opérationnels assurent également les missions de sauvetage en mer.

Enfin il est légitime que les Etats côtiers observent le trafic qui s'écoule au large, en détectent les anomalies et interviennent pour empêcher toute catastrophe écologique. La France, de ce point de vue, s'est dotée de moyens particulièrement puissants.

C. IDENTIFICATION, CONTROLE DU TRAFIC, "AIGUILLEURS DE LA MER".

Comme nous l'avons vu, les systèmes d'organisation du trafic et leur surveillance apportent aux navires, dans les circonstances normales de la navigation, une aide **passive** mais réelle, qui n'a besoin pour s'exercer d'aucune prise de contact entre le navire et la terre. Je ne néglige pas pour autant l'aide un peu plus active que constituent les bulletins d'information périodiques émis par les CROSS.

Mais les pays riverains, et principalement la France, ne veulent pas se contenter d'observer. Ils veulent savoir. Et ils voudraient bien **contrôler**, c'est-à-dire donner des ordres de route et de vitesse.

Déjà certains navires sont tenus de se signaler six heures avant leur entrée dans les eaux territoriales françaises. En outre les navires de plus de 1 600 TJB doivent se tenir à plus de 7 milles des côtes. Il s'agit des navires transporteurs d'hydrocarbures ou de substances dangereuses en vrac.

La France veut maintenant étendre à tous les navires l'obligation de se signaler et de déclarer leur cargaison. Elle envisage la création d'un corps de contrôleurs chargés de réguler le trafic maritime.

D. LA POSITION DE L'AFCAN.

A priori les capitaines ne sont pas contre l'identification obligatoire, et les déclarations de cargaison. Ils laissent à leurs armateurs le soin d'en analyser les conséquences commerciales et se cantonnent dans le domaine de la sécurité. Ils estiment même qu'un plotting précis de tous les navires en mer en Manche, Pas de Calais, Mer du Nord pourrait rendre de grands services au "shipping" en général.

Mais le fait de savoir, **à terre**, que tel navire transportant telle marchandise fait route au tant telle vitesse telle position, n'apporte aucune aide au navire lui-même et n'améliore en rien la sécurité intrinsèque de la navigation.

Nous redoutons au contraire que l'obligation de se signaler, et donc de répondre à toute une série de questions destinées à nourrir l'informatique de terre, entraîne un accroisse-

ment du volume des échanges radio-VHF sur la passerelle et donc accapare l'officier de quart au détriment d'une saine navigation.

Par contre la sécurité de la navigation se trouverait améliorée, si le navire connaissait en permanence l'identité des navires environnants ainsi que leur route et leur vitesse. Mais cette information doit parvenir sur les passerelles autrement que par la VHF. La passerelle d'un navire - surtout dans les parages délicats - doit être calme et silencieuse. Même dans l'autobus "il est interdit de parler au chauffeur" !

Quant à "router" les navires à partir de tours de contrôles à

terre, notre opposition est totale. En aucun cas des "contrôleurs maritimes", quelle que soit leur compétence et même si c'était des capitaines de navires, ne doivent donner des ordres de route aux navires au large. Le capitaine en mer doit rester maître de ses décisions car il est l'observateur privilégié des conditions locales du moment. Toute usurpation de son autorité nuirait à la sécurité. On ne doit pas faire un parallèle entre navigation aérienne et navigation maritime.

C'est donc un **NON AUX AIGUILLEURS DE LA MER**. Comment a pu germer cette idée du Ministre de la Mer de faire conduire les bateaux par des fonctionnaires basés à terre ? Une politique de protection de l'environnement est certes louable et nécessaire. Mais cette idée-là n'est pas bonne. Sur quelles études repose-t-elle ? A-t-on démontré que les commandants et leurs états-majors sont tellement incompetents qu'il faut les prendre en charge lorsque leur navire s'approche de terre ? Si c'est le cas il faut les débarquer et les remplacer par des marins compétents. Les navires sont-ils à ce point sous-équipés qu'ils ne peuvent pas naviguer correctement le long de nos côtes ? Mais alors il faut leur imposer l'équipement nécessaire. Ce sont les navires qu'il faut **armer** c'est-à-dire pourvoir en hommes et matériels. Pas les sémaphores...

E. LES PROPOSITIONS DES CAPITAINES.

Pour prendre leurs décisions en toutes connaissances de causes les capitaines ont besoin du maximum d'informations. Les formidables progrès technologiques dans le domaine de la télédétection, des télécommunications, de l'informatique, doivent bénéficier aux navires. Les extraordinaires installations Radar des Centres de surveillance (CROSS et VTS portuaires), leurs puissants calculateurs, leurs liaisons informatiques sophistiquées renseignent la "terre" (et la rassurent) mais ne sont pas d'une grande utilité aux navires et par conséquent, et contrairement à ce que pensent sans doute les gens de terre et leurs élus, contribuent assez peu à la sécurité de la navigation, en dépit de leur coût. (Existerait-il un lobby du radar côtier ?...).

Parallèlement au développement des moyens de surveillance terrestres, il aurait fallu veiller à la modernisation des passerelles de navires. Quand la France proposait un

9407 - 12 avril 1990. - M. Louis de Catuelan attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, sur le problème des pavillons de complaisance, à la suite de la catastrophe du *Scandinavia Star*, ferry suédois battant pavillon des Bahamas, intervenu dans la nuit du 6 au 7 avril dernier. Cet accident met une fois de plus en évidence le non-respect des règles élémentaires de sécurité et le manque de compétence des équipages engagés par ces navires. Il constate de plus que tous les pays, y compris l'U.R.S.S., en viennent à utiliser ces pavillons de complaisance, qui ne sont que des moyens de contourner les législations nationales en matière de règlements de sécurité et de droit du travail. En conséquence, il lui demande s'il ne serait pas opportun de saisir l'Office maritime international et de provoquer la réunion d'une conférence internationale pour régler ce problème auquel sont confrontées nos marines marchandes depuis des décennies.

Réponse. - Le ministre délégué chargé de la mer partage les préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire en matière de sécurité. L'analyse précise des sinistres le conduit cependant à exprimer un jugement plus nuancé. Il constate en effet que l'étude statistique des accident fait également ressortir l'existence de "mauvais" pavillons nationaux aux côtés de certains pavillons dits de complaisance. Avant même d'évoquer la possibilité de prendre de nouvelles mesures sur le plan international, il considère également que l'application des mesures et contrôles existants doit être encouragée, en particulier celles prévues dans le cadre du mémorandum d'entente adopté à Paris en 1982 par quatorze états européens. Cet accord permet en effet de contrôler l'état du navire, sans distinction du pavillon, même si le pays dont il bat pavillon n'en est pas partie. Il est apparu souhaitable à la France de faire progresser l'application de cette convention et d'examiner avec les treize autres partenaires de mesures à prendre en commun ou à proposer aux instances internationales compétentes. Dans ce but,

le ministre délégué chargé de la mer, à la demande du Premier Ministre, a invité ses collègues des pays signataires du mémorandum à participer à une conférence internationale qui se tiendra à Paris au début de 1991. Cette démarche n'est bien évidemment pas exclusive, le cas échéant, de la saisine de l'organisation maritime internationale dont le secrétaire général a d'ailleurs été convié à s'associer aux travaux de cette conférence.

Sécurité conférence internationale à Paris. Une conférence internationale sur la sécurité maritime réunira le 14 mars prochains à Paris. C'est ce qu'a annoncé Jacques Mellick à Brest où il a rencontré les représentants du littoral français. Cette conférence, regroupant les pays de la communauté et les pays scandinaves, aura pour objectif d'accroître les efforts sur les contrôles des bateaux et du trafic maritime.

super-phare au large d'Ouessant, il était préférable d'imposer à tous les navires fréquentant les eaux européennes un système de positionnement continu. Le meilleur moyen d'agir pour la sécurité en mer, c'est d'agir sur les navires ? Et sur leurs équipages.

1. Une garde-côte européenne.

L'Afcan s'est déjà largement expliquée sur les raisons qui l'amènent à préconiser la création d'un organisme européen de surveillance et de contrôle (cf. Afcan-Information n° 11 de septembre 1990).

De par sa puissance économique, son immense façade maritime, le volume colossal de ses échanges par voie maritime, l'Europe est de loin la plus grande puissance maritime du monde. Elle se doit de détenir le leadership dans les grandes organisations internationales et en particulier à l'O.M.I.... C'est une lapalissade d'écrire que le trafic maritime est une affaire internationale. A côté de la notion terrienne d'une Europe de "l'Atlantique à l'Oural", doit émerger l'idée d'une Europe "de la Baltique à la Mer Noire".

2. Le memorandum de Paris.

Dans le cadre de ce traité international signé par 14 pays européens, il faut considérablement renforcer les contrôles de navires (inspections à bord) par l'Autorité du port d'escale : augmentation du nombre de navires inspectés, amélioration de la qualité du contrôle. Il y a donc lieu de recruter des inspecteurs et de les former spécialement pour cette tâche. La formation devrait comprendre un tronc commun à tous les pays signataires, enseigné en langue anglaise.

Les inspections ne doivent pas se limiter au contrôle de la validité des certificats internationaux de sécurité. Elles doivent s'exercer également sur le matériel de sécurité, les appareils de navigation, les mesures anti-pollution, l'hygiène et l'habitabilité à bord, l'état général d'entretien du navire. Elles doivent enfin porter sur le contrôle de la qualification de l'équipage (vérification de l'authenticité des brevets) et de leur aptitude réelle à mettre en œuvre le matériel de sécurité (exercices).

Ces inspections ne doivent pas se substituer aux inspections prévues par un Etat pour ses propres navires, de façon à éviter les "complaisances de pavillon". Nous pensons même que le corps des inspecteurs agissant dans le cadre du Memorandum devrait être différent de celui des inspecteurs chargés des contrôles nationaux.

La garde-côte européenne nous paraît être l'organisme idéal pour procéder dans tous les ports européens à des inspections sérieuses des navires.

Les commandants et les équipages n'apprécient pas toujours la multiplication de ces contrôles et inspections. Mais c'est à ce prix que la lutte contre les navires et les armements sous-normes peut devenir efficace.

3. Identification de navires - Service d'informations.

L'identification des navires ne doit pas servir seulement à l'information de l'Autorité responsable de la protection des côtes. Elle doit fournir aux navires une aide active et à tous les partenaires du transport maritime une information complète en temps réel.

a) - renseigner les navires.

Les "terriens" seraient certainement suffoquer d'apprendre que de nos jours, le seul progrès notable accompli dans l'identification mutuelle des navires est d'être passé de la longue-vue à la paire de jumelles !...

Or le besoin de savoir qui vient en face et quelles sont ses intentions se fait de plus en plus sentir. Normalement les règles de barre suffisent pour résoudre la grande majorité des rencontres de navires sans qu'ils aient à entrer en contact par radio. Heureusement d'ailleurs, sinon quelle cacophonie sur les ondes !

Actuellement l'usage de la VHF pour prévenir les abordages présente plus de danger que d'avantages, essentiellement parce que les navires antagonistes ne peuvent pas s'identifier à coup sûr. A tel point que les Autorités britanniques ont émis une note de mise en garde à l'intention de la marine marchande : Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance (cf "LA VHF PLACEBO" in AFCAN-INFO de juin 89). Pourtant il existe bien des situations dans lesquelles la prise de contact entre deux navires devient importante pour leur sécurité réciproque.

L'identification mutuelle et automatique des navires résoudrait ce problème.

C'est pourquoi nous plaçons en faveur de la mise à bord de tous les navires d'un moyen d'identification, type **TRANSPONDEUR**.

En plus de l'aide appréciable apportée aux navires en mer, les transpondeurs permettraient aux radars terrestres d'identifier les navires de leur secteur, d'en assurer la poursuite automatique, et d'appeler à coup sûr ceux qui les intéressent. Cela nous éviterait d'entendre l'appel lancinant du sémaphore de... "ZE CHIP ZE CHIP ZE CHIP..." qui veut absolument faire la connaissance du navire détecté sur son écran à dix "nautiques" dans son 345.

b) - renseigner la terre.

A partir de l'identification de tous les navires transitant au large, réalisée par les Centres de Surveillance grâce aux balises transpondeuses, il est possible de mettre sur pied un système complet de renseignements destinés aux usagers des transports maritimes (SHIP REPORTING SYSTEMS).

De pareils systèmes existent dans de nombreux complexes portuaires : dès l'instant où un navire a engagé le VTS, sa position est suivie par le centre de coordination et d'information auquel tous les usagers peuvent avoir accès (pilotage, lamanage, remorquage, douanes, immigration, armateurs, agences maritimes, réceptionnaires, manutentionnaires, fournisseurs, chantiers, etc. etc. et famille du marin).

On peut imaginer le même système à l'échelle européenne, pour tout navire engageant à Ouessant ou sortant d'un port européen. Il ne nous appartient pas d'en définir les modalités ni le financement (les usagers paieraient l'information), ni même le contenu de l'information qu'il soit réglementaire, technique, commercial, chaque information pouvant être verrouillée par un code de façon à ce qu'elle ne soit accessible qu'aux personnes habilitées (secret professionnel, règles de concurrence).

Par contre nous recommandons que la saisie des informations par le Centre Européen soit faite de telle manière que les navires aient à intervenir le moins possible. Pour le navire venant du large, un message radio donnerait l'ensemble des informations exigées ainsi qu'un HPA à l'entrée du Système. Le navire ensuite signalerait son passage à l'entrée donnant HPA au prochain point de contrôle, etc., jusqu'à sa prise en charge par le VTS du port de destination, ou sa sortie du Système. Les renseignements concernant les navires appareillant des ports européens seraient transmis par télex le plus tôt possible par l'agent du navire. Le navire se signalerait au Centre de Contrôle à sa sortie du VTS ou au débarquement du dernier pilote.

Le Système permettrait d'intégrer la déclaration obligatoire des cargaisons dangereuses et autres substances nocives.

Ainsi les Autorités à terre connaîtraient en permanence la position, l'identité, le contenu des navires dans les eaux européennes. En couplant ce plotting au fichier informatique des navires inspectés dans le cadre du Memorandum de Paris (fichier de Saint-Malo/Saint-Servan), quel bel outil de surveillance et de lutte contre les navires sous-normes n'aurait-on pas !...

Et les "commerçants" auraient à leur disposition un media d'information performant.

Quant aux navires, ils bénéficieraient d'un "suivi" favorable à leur propre sécurité et susceptible d'améliorer l'écoulement du trafic aux entrées de port.

4. Pilotage hauturier.

La présence à bord d'un navire d'un pilote hauturier pratique des eaux européennes est évidemment un gage de sécurité pour le navire lui-même et pour les états côtiers. La Communauté européenne devrait favoriser le développement de cette corporation par l'octroi de subventions de fonctionnement. Elle devrait inciter l'OMI à émettre des recommandations d'embarquement de pilote hauturier sur certains navires à risques.

5. Langue de travail - Composition des équipages.

Nous pensons que la qualité de la communication est primordiale pour la sécurité. Communication navire/terre, navire/navire et communication interne à bord.

Trois séries de mesures s'imposent :

a) - La généralisation et l'intensification de la pratique de l'anglais à bord des navires, dans les centres de surveillance, les VTS, les capitaineries portuaires, et par toute Autorité appelée à entrer en contact avec un navire. En Europe, on devrait parvenir à ne plus entendre que de l'anglais à la VHF. Une bonne part de l'enseignement maritime devrait être diffusé en anglais.

Nous pensons que tous les officiers de la marine marchande devraient posséder, en plus de leurs diplômes professionnels, un Certificat de connaissance de la langue anglaise.

b) - Une plus grande cohérence dans la composition des équipages pour éviter la coexistence à bord de plusieurs nationalités, langues, cultures, religions. Vision utopique sans doute dans l'état actuel des choses. Les directeurs à terre devraient essayer d'imaginer ce que deviendraient l'ambiance et le rendement de leur département si leur personnel était composé de gens ne parlant pas leur langue, ni celle de leurs collègues, ignorant les méthodes habituelles de travail, s'arrêtant cinq fois par jour par obligations religieuses, dont la production déjà bien faible devient pratiquement nulle pendant plusieurs semaines de jeûne, si peu payés qu'ils n'ont pas vraiment envie de travailler, et tellement fatigués après une trop longue période sans vacances qu'ils en deviennent hargneux... Et encore, messieurs les "terriens", échappez-vous à des pratiques culinaires redoutables et à une cohabitation déprimante.

C'est une erreur de croire qu'un navire peut fonctionner avec n'importe qui à bord. Les économies immédiates réalisées sur le coût de l'équipage sont rapidement englouties par la diminution de la qualité du service.

c) - Une meilleure qualification des équipages. Beaucoup de membres du personnel d'exécution manquent de formation maritime, voire de formation tout court. Il y a là un problème réel aggravé par la barrière de la langue. S'il suffit d'un simple mot ou d'un geste pour qu'un matelot de métier exécute correctement un ordre, il n'en est pas de même lorsque vous voulez commander un "matelot d'occasion" qui ne peut même pas comprendre votre langage. Les pays signataires du Memorandum de Paris devraient créer un C.A.P. maritime européen au moins exigible, dans un premier temps, sur tous les navires battant pavillon des signataires.

Quant aux officiers, il existe à notre avis un problème d'équivalence qui est loin d'être résolu, certains officiers dûment diplômés n'étant manifestement pas qualifiés pour la fonction dans laquelle ils embarquent. Il existe d'autre part un problème d'authenticité des brevets présentés que les administrations ne semblent pas pouvoir contrôler.

Enfin la formation pratique des officiers doit être renforcée : STCW doit être modifiée pour que les brevets ne soient délivrés qu'à partir de l'âge de 20 ans (18 actuellement) et pour que les deux années de navigation exigées ne puissent être remplacées par des périodes de "formation spéciale".

CONCLUSION :

Il a fallu la catastrophe de l'AMOCO CADIZ pour que la population côtière et les autorités prennent conscience du danger potentiel et permanent que représente le passage au large de plusieurs centaines de navires par jour.

Les premières mesures parfaitement démagogiques ont consisté à concentrer la répression sur les capitaines de navires qui

se sont vus menacés d'amendes pénales de CINQ MILLIONS de francs. 25 à 30 ans de salaires ! Encore plus difficile à recouvrer que les dédommagements de la société Amoco...

Puis des mesures concrètes ont vu le jour : modification des couloirs de circulation, moyens de surveillance et de police, remorqueurs d'intervention, plan POLMAR, moyens juridiques, moyens scientifiques et techniques (CEDRE).

De nos jours la protection de l'environnement est devenue une priorité des gouvernements à l'échelle de la planète et le moindre objet tombant d'un navire constitue une atteinte intolérable au milieu marin.

On comprend alors que la France, promontoire de l'Europe, prenne l'initiative de nouvelles mesures de protection.

"Mieux vaut prévenir que guérir" n'est pas un dicton spécialement maritime. Mais nous la faisons nôtre à l'AFCAN pour dire qu'il est préférable d'éviter les accidents que d'avoir à en soigner les conséquences. Protéger la côte c'est bien. Agir pour que les navires ne soient pas dangereux c'est mieux.

Navires bien armés et équipages compétents sont les meilleurs garants d'une mer propre.

Michel CARON

UN PACHA, POUR QUOI FAIRE ?

MARINE, la revue de l'ACORAM a publié un article intitulé DES COMMANDANTS ? POUR LONGTEMPS ENCORE... qui pose la question de savoir si l'évolution des moyens de calculs et des moyens de transmissions doit "...amener l'autorité opérationnelle à terre à assurer en permanence les responsabilités actuellement attribuées au commandement tactique à la mer ?"

Laissons aux militaires leurs problèmes de stratégies quand il s'agit de mettre en œuvre l'arme nucléaire ou d'ouvrir le feu en temps de crise, décisions qui doivent être "commandées" de terre. Mais l'autorité à terre doit-elle aussi assumer les responsabilités du commandement tactique ? L'auteur ne le pense pas, qui écrit :

"Ce transfert des responsabilités du commandement tactique vers l'autorité à terre ne paraît pas souhaitable car le commandant à la mer reste le mieux placé pour apprécier à chaque instant les capacités réelles de son unité. De plus, il lui faut conserver sa capacité d'initiative, qualité indispensable à la conduite des hommes.

Les performances techniques les plus évoluées ne pourront mettre à la disposition de l'autorité à terre les éléments subjectifs que perçoit le commandant sur les lieux de l'action.

En effet, seul l'homme présent sur place peut apprécier les capacités réelles de son équipage, de son unité et de ses senseurs : seul le commandant du porte-avions sait s'il peut ou non catapulter ses avions".

C'est exactement ce que nous ressentons à notre modeste niveau de commandant de navires de commerce.

M.C.

FORMATION COMMERCE

Le 27 septembre 1990, le Ministre de la Mer assistait au baptême de la première promotion du CAP-Pêche, forte des 300 élèves des quatorze Ecoles Maritimes et Aquacoles du littoral métropolitain rassemblés pour la circonstance à l'EMA du Trieux à Paimpol.

L'Afcan avait été invitée à cette manifestation en la personne de son président-adjoint, le Cdt Caron.

Ce fut une bonne occasion pour Jacques Mellick de faire savoir que la formation maritime bouge, au fur et à mesure de la mise en œuvre de la réforme élaborée par Patrick Loquet, devenu le Président de l'Association pour la Gérance des Ecoles Maritimes et Aquacoles (AGEMA).

Après le démarrage de ce CAP, remplaçant le CAM, il est question de créer un BEP, puis un Bac Professionnel. Les choses bougent en effet dans les filières Pêche et Cultures marines. L'Afcan a voulu savoir s'il en était de même au commerce.

Un fructueux entretien avec notre collègue René de Cayeux, ex-directeur d'EAM, actuellement Directeur Prospectives à l'AGEMA, permet à Caron, dans l'article ci-après, de cerner la réalité de la FORMATION COMMERCE et d'évoquer quelques idées réformatrices, actuellement dans l'air.

MOUSSE, NOVICE, MATELOT-LEGER...

APPRENTIS, PILOTIN, ELEVE et pourquoi pas SEMINARISTE puisque le mot séminaire est banalisé, ou plutôt qu'il a retrouvé son sens étymologique de lieu ou temps "où la semence est mise à germer". Comme toute profession, la Marine Marchande a besoin de renouveler son personnel.

LA REGLEMENTATION.

La réglementation toujours en vigueur définit que :

- de 14 à 16 ans le jeune est MOUSSE (1ère catégorie ENIM)
- de 16 à 18 ans, il est NOVICE (2ème catégorie)
- de 18 à 20 ans, il est MATELOT-LEGER en 3ème catégorie
- après 20 ans, il devient MATELOT en 4ème catégorie. S'il possède un titre de formation reconnu, il devient, après 20 ans, MATELOT-QUALIFIE, en 5ème catégorie. Les salaires suivent une évolution parallèle.

Au service MACHINE, après Mousse et Novice, on trouve NETTOYEUR, GRAISSEUR et GRAISSEUR-OUVRIER.

Au service général : AIDE DE CUISINE, GARÇON, CUISINIER, CAMBUIER, BOULANGER ET MAITRE D'HOTEL.

Pour favoriser l'apprentissage, la réglementation accordait aux armements la déduction d'une partie des salaires des personnels de moins de 18 ans, contre l'embarquement, systématiquement prévu dans les décisions d'effectifs, de 1 MOUSSE ou NOVICE pour 15 hommes et 2 pour 16 à 25 hommes.

Progressivement, au plan national, l'obligation de scolarisation est passée de 14 à 15 puis 16 ans. La population disponible pour embarquer comme mousse a donc disparu, et celle de novice s'est réduite de moitié sans qu'aucune mesure ne vienne compenser cet effet. Mais les armateurs ont continué à vouloir profiter des avantages que leur offrait l'embarquement de jeunes de moins de 18 ans.

L'ANCIENNE FORMATION.

Quelle était la situation dans les années 1970-80 quand le Certificat d'Apprentissage Maritime "CAM-Commerce" existait encore ?

Cette formation d'un an était accessible aux jeunes gens de 15 à 17 ans, qui sous certaines conditions pouvaient ensuite poursuivre leur scolarité pendant deux autres années, pour préparer un CAP, soit de chaudronnier, soit de tourneur, soit d'électricien.

A leur sortie de l'école, ils avaient plus de 16 ans et nombre d'entre eux avaient déjà 18 ans et donc peu de chance de pouvoir embarquer.

Pour les élèves qui après leur CAM (1ère année) avaient moins de 16 ans et des résultats scolaires leur permettant l'accès à la filière CAP, les écoles étaient

les meilleurs élèves étaient pénalisés !

les Compagnies se privaient des jeunes gens les plus qualifiés ; c'est l'ensemble du personnel navigant de la Marine Marchande qui a subi un écrêtement involontaire, mais très réel, pendant des lustres et donc très lourd de conséquences, quand en plus vient s'ajouter à cet écrêtement "l'évaporation" des plus actifs et des plus compétents, s'il en restait encore, vers des emplois à terre.

LA NOUVELLE FORMATION.

Malgré une prise de conscience de certains responsables du milieu maritime, aucune modification de la réglementation concernant l'embarquement des quatre premières catégories de personnel n'a pu aboutir. Au lieu de songer à l'intérêt des jeunes les mieux formés, des armements

LE NIVEAU MONTE DANS LA ROYALE

La Marine Nationale aussi a besoin d'équipages qualifiés, en particulier dans la mécanique et l'électromécanique.

Pour attirer de bons éléments elle a passé une convention avec l'Education nationale pour l'ouverture à la rentrée de 1991 de CLASSES PREPARATOIRES à l'entrée dans la Marine, accessibles aux titulaires d'un BEP. Rappelons les deux voies principales d'accès dans les équipages de la Marine : le Centre de Formation Maritime (CFM) de Querveville et l'Ecole de Maistance de Brest. Cette dernière intègre 800 bacheliers par an. En 1991, la Marine Nationale recrutera 3 000 jeunes pour ses équipages.

confrontées au dilemme suivant :

ou bien les inciter à entrer dans cette filière de CAP et leur faire courir le risque de ne pas trouver l'embarquement à la fin de leur formation,

ou bien les inciter à embarquer immédiatement avec l'espoir qu'ils puissent s'intégrer chez leur premier employeur et reprendre plus tard leur formation CAP comme la réglementation le permettait.

Nous constatons, comme beaucoup d'autres, les effets pervers de cette réglementation basée sur des critères d'âge (le couperet des 18 ans) :

et de la France en général, certains ne voyaient dans les tentatives de modifications de la réglementation qu'une façon détournée de faire des économies sur le dos des marins. Presque toutes ces tentatives tendent à remplacer les notions d'âge par des notions d'expérience professionnelle. Le plus gros de celle-ci ne peut s'acquérir qu'en mer, car la simulation dans ce domaine ne couvre pas l'ensemble des compétences requises.

Avec le CAP de Marin Polyvalent du Commerce créé en 1986 et dont les premières promotions sont sorties en juin

1989, qu'a-t-on changé ?

Les trois anciens CAP ont été remplacés par deux nouveaux : un CAP de Mécanicien et un CAP d'Electricien de Bord. Tous deux comportent de l'informatique facultative à raison d'une heure par semaine (30 heures par année, 90 au total). Le nouveau CAP de mécanicien est plus valorisant que les anciens CAP de tourneur ou de chaudronniers, grâce entre autre à davantage de connaissances en moteur qu'en travail des métaux. Mais ce n'est encore qu'un CAP.

Quant au nouveau CAP d'électricien ce n'est lui aussi qu'un CAP, c'est-à-dire un titre de modeste spécialiste, qui ne touche pas à l'électromécanique et encore moins à l'électronique.

La "polyvalence" de ces deux CAP n'est vraie que dans ce sens que leurs titulaires peuvent remplir à bord d'un navire soit des fonctions de surveillance (machine ou passerelle), soit des fonctions d'ouvrier d'entretien.

Sur les 112 élèves admis en septembre 1990 dans les cinq établissements de la métropole pourvus d'une section "com-



merce", environ 50% auraient pu se diriger vers un BEP. C'est dire que leur vocation maritime est suffisamment forte pour qu'ils se contentent d'un simple CAP.

LES BESOINS DE LA PROFESSION.

La question qui se pose aujourd'hui est la suivante : les besoins en personnel de la Marine Marchande sont-ils correctement satisfaits par ces deux filières de marins polyvalents dont les promotions sont formées selon le même modèle ?

Nous posons cette question à une époque où :

- les effectifs continuent de diminuer ;
- les redondances d'appareil tendent à faire supprimer les fonctions de surveillance et de veille ;
- les navires sont de plus en plus spécialisés (gaziers, chimiquiers, transbordeurs, porte-conteneurs, pétroliers, etc.), exigeant une main d'œuvre formée à leurs besoins particuliers ;
- la spécialisation des navires croit et de ce fait le nombre de navires dans chaque spécialité diminue. Il y a donc un risque pour le marin qui se spécialiserait sur un type de navires de voir s'amoinrir son potentiel d'offres d'emploi.

L'exemple des AD SG semble démontrer que du personnel formé selon le même moule ne peut pas répondre aux besoins de l'industrie qui pourrait les employer. En effet, alors que la demande dans ce secteur est devenue plus forte que celle de marins polyvalents, il n'a pas été possible depuis 1974 de réouvrir une formation AD SG. Pourquoi ? Parce qu'il n'a pas été possible de concevoir un programme d'enseignement menant à un CAM ou à un CAP unique qui satisfasse les besoins en main d'œuvre spécialisée des trois principaux bassins d'emploi que sont la Méditerranée, la Manche et le Pas de Calais. Par contre il existe une formation brève (700 heures ou 4, 5 mois), à l'Ecole du Havre, qui mène au CFMH (Certificat de Formation Maritime et Hôtelière) 30 élèves par an déjà titulaire d'un BEP de l'hôtellerie. Les possesseurs du CFMH trouvent facilement à embarquer, bien que ce certificat n'ait aucune réalité réglementaire.

Par contre, le "taux de placement" des CAP "commerce" est très faible. Il semble donc que les formations actuelles de "marins polyvalents" ne répondent pas exactement au besoin de personnel qualifié des navires d'aujourd'hui.

La première action à entreprendre est évidemment de cerner les besoins réels des armements, par genres de navigation, par types de navires, par compagnies, par fonction à bord, de façon à définir les différents profils de "marins" que nous devrions former.

Nous savons par exemple que la rarefaction des OT embarqués engendre un fort besoin de "mécaniciens/techniciens", au niveau des maîtres et des assistants, pour combler le vide entre les officiers polyvalents (C1 ou C2) et les ouvriers d'entretien titulaires d'un CAP. C'est pour cette raison que les armateurs sont demandeurs de stage d'OEB : Ouvrier d'Entretien Bord.

UNE FORMATION ADAPTEE A LA DEMANDE.

Une fois connus les besoins qualitatifs et quantitatifs de personnels, il appartiendra à l'enseignement maritime d'organiser des sessions ou stages capables d'y répondre.

Pas question pour autant de couper brutalement les filières CAP. La mise en place d'un nouvel enseignement doit être progressif, envisagé région par région, école par école.

La réforme devrait s'inspirer du même principe qui consiste à faire entrer des DUT et DEUG en 2ème année de CINM, ou de l'ancien système de CFN et SFM (Certificat de Formation Nautique, Stage de Formation Maritime), ou encore du système actuel du CFM hôtelier. Autrement dit la "formation commerce" devrait faire davantage appel à des jeunes gens déjà titulaires d'un titre de l'enseignement général et autant que possible d'un titre de l'enseignement technique. Il conviendrait de placer le niveau de ces titres prérequis relativement haut : BEP voire davantage (BT par exemple). Il n'est pas utopique de vouloir relever de manière significative le niveau de recrutement

LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES DE L'AGEMA

Boulogne sur Mer

Fecamp

Le Havre

Cherbourg

Saint Malo

Paimpol

L'Aberwrac'h

Douarnenez

Audierne

Le Guilvinec

Concarneau

Lorient

Etel

Nantes

La Rochelle

Saint Jean de Luz

Sete

Bastia

Le CAP "Commerce" en trois ans est préparé dans les écoles de :

- Audierne

- Nantes

- Bastia.

Ainsi que dans les CETM (Collège d'Enseignement Technique Maritime) de :

- Saint-Malo

- Marseille

Le diplôme délivré est le :

- Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime Polyvalent de Marin du Commerce (C.A.P.M.P.M.C.)

- option électricité marine

- option mécanique marine

dans les EMA. A la dernière rentrée des CAP1, beaucoup de candidats avaient le niveau de la troisième. De plus, bon nombre de jeunes gens se sentent attirés par la navigation mais voudraient y trouver d'emblée un poste valorisant de technicien (il faudrait sans doute leur proposer une "carrière courte", mais ceci est une autre histoire).

La nouvelle méthode consisterait donc à ouvrir des stages de formation nautique rapide à des jeunes gens possédant déjà une formation technique, stages au cours desquels ils découvriront la "spécificité nautique" : réglementation maritime, hygiène, secourisme, prévention des accidents, construction du navire, machine et électricité, entretien et conduite, sécurité, spécialiste du feu, anglais maritime, matelotage.

Ces sessions d'initiation nautique pourraient également conduire à l'octroi de Mentions Complémentaires à des CAP, BEP et BT "de terre".

Ces nouveaux modules de formation devraient être ouverts progressivement, à petites doses, suivant des demandes bien précises de la profession se traduisant en particulier par des promesses d'embauche (contrats armateurs/écoles/stagiaires analogues à ce qui se pratique pour certaines formations d'officiers). Dans le

même temps on laisserait s'éteindre de manière naturelle la formation CAP.

AVANTAGES ET DIFFICULTES DE LA REPONSE.

Je n'aborderai pas le problème de l'origine des stagiaires (directement du système scolaire, ou déjà engagés dans le métier, ou demandeurs d'emploi) qui pose la question de leur répartition entre Formation Initiale et Formation Continue, et donc du partage des responsabilités et du financement entre l'Etat pour la FI et la Région pour la FC. Ni le problème de la rémunération éventuelle des stagiaires. Non plus que les difficultés "logistiques" soulevées par des stages capables d'offrir un court temps de réponse à une demande de la profession. Il est évident que le Plan d'Armement des EMA, habituellement fixé entre avril et mai pour la rentrée suivante serait moins facile à établir.

A l'AGEMA, les personnels enseignants et leurs syndicats se sont toujours opposés à ces types de formation, arguant que rien ne valait nos bons vieux CAP pour former de bons marins et prétendant ainsi défendre la formation maritime alors qu'ils défendaient en même temps leurs propres emplois.

Dans le passé, la réduction de la durée de formation de 3 ans à 4 ou 5 mois posait

effectivement le problème de la survie de certaines écoles maritimes. Aujourd'hui, seulement cinq écoles sur quatorze sont concernées par la "formation commerce" et encore de façon marginale. Il n'y a donc plus de menace sur l'emploi des enseignants. Il est même pensable que l'amélioration du "produit" amènerait les armateurs à en "consommer" davantage, pour le plus grand bien des écoles.

Les enseignants auraient à sacrifier moins de temps à poursuivre le travail de l'Education Nationale (50% du temps en CAP) et par conséquent pourraient consacrer davantage aux matières professionnelles maritimes.

Le caractère maritime des écoles serait renforcé, leur finalité et donc la nécessité de leur existence mieux perçues par les décideurs. Leurs relations avec l'Education Nationale seraient mieux définies et la concurrence actuelle, même si elle est modérée, ferait place à une complémentarité qui n'aurait jamais dû être négligée.

La Marine Marchande Française, si elle veut prendre sa place dans le créneau des navires à haute technologie, même et surtout s'ils sont à équipage réduit, a besoin d'un personnel de qualité. Une chance à saisir par nos écoles maritimes.

Michel CARON

LA RENTREE 90 A L'HYDRO

Le Commandant Michel Gidon est allé "donner un coup de sonde" à l'ENMM du Havre, peu après la rentrée. Voici les impressions qu'il en rapporte.

HYDROS AU BOULOT

d'après "Jeune Marine"

Le 24 septembre, réouverture des E.N.M.M. avec des effectifs en hausse dont voici le détail par cycle et par école :

Le Havre C1NM

- 1ère année - 37 élèves
- 2ème année - 30 élèves
- 3ème année - 15 élèves
- 4ème année - 64 élèves

Marseille C1NM

- 1ère année - 32 élèves
- 2ème année - 20 élèves
- 3ème année - 20 élèves
- 4ème année - 55 élèves

Nantes C1NM

- 1ère année - 31 élèves
- 2ème année - 26 élèves
- 3ème année - 14 élèves

Nantes C2NM

- 1ère année - 28 élèves
- 2ème année - 25 élèves
- 3ème année - 20 élèves

Saint-Malo C2NM

- 1ère année - 23 élèves
- 2ème année - 16 élèves

Marseille C2NM

- 1ère année - 22 élèves

Le Havre PEOMM

- C2NM provenance OT - 12 élèves

La volonté des responsables de l'Enseignement Maritime et des Armateurs de former des officiers en nombre suffisant pour les besoins de la flotte des années à venir s'inscrit clairement dans les chiffres. En ce qui concerne le cycle de formation des C1NM, le nombre des places proposées était de 80 pour 288 candidats. A l'issue des épreuves, 91 élèves ont été admis : 80 en première année et 11 directement en deuxième année, ces derniers ayant le niveau Bac + 2. Le creux de la vague aurait-il enfin été dépassé ? Espoir ? Oui. Tout d'abord celui des jeunes qui nous ont confirmé leur forte motivation pour ce métier et qui espèrent ne pas être sacrifiés sur l'autel de l'abandon du pavillon national comme plusieurs des générations qui les ont précédés. Espoir aussi pour nous, les anciens, de voir renaître un véritable intérêt des armateurs français pour un encadrement de qualité dans la flotte. Qu'il semble loin le temps où cette préoccupation était tellement évidente que ces employeurs potentiels de presque tous les officiers formés dans notre pays n'hésitaient pas à aider financièrement les Ecoles préparatoires et les élèves eux-mêmes pendant leur scolarité. Ce serait oublier notre propos que de se demander s'il reste encore, dans notre pays, de véritables armateurs. La réalité de la Navigation d'aujourd'hui avec des équipages dits économiques sur les navires sophistiqués que nous confient les armateurs, prouve quotidiennement que les officiers formés en France et en Europe Occidentale plus généralement, ont encore un bel avenir dans ce métier de plus en plus technique, parce que leur formation les prépare mieux que celle dispensée dans les pays où sont actuellement recrutés les officiers considérés comme "pas chers". Souhaitons donc bon vent à tous ces jeunes qui ont une véritable vocation pour ce métier.

Michel GIDON

Saint-Malo C2NM Application

Une section de 30 élèves

Saint-Malo CC

Une section de 30 élèves

Nantes OM3

Une section de 20 élèves

Le Havre CQ

Une section de 18 élèves

Marseille Préparation CQ

Une section de 17 élèves

Nantes sections pêche

Capitaine de pêche 30 élèves

Lieutenant de pêche 12 élèves

Off. motoriste (2 ans) 25 élèves

Saint-Malo pêche

Lieutenant de pêche 15 élèves

Marseille pêche

Motoriste 10 élèves

NOUVELLES DU SHOM

C'est dans le numéro 4 de décembre 1988 que le Cdt D. Loison évoquait les relations qui venaient de s'établir entre SHOM et AFCAN. En décembre 1989, nous avons publié l'article de l'IGA PASQUET, alors Directeur de l'EPSHOM, sur la carte marine.

Depuis le 15 octobre 1990, l'Ingénieur Général de l'Armement Pasquay est devenu DIRECTEUR DU SHOM. Son successeur à l'EPSHOM de Brest est l'IGA MILARD. A l'Afcan, notre "chargé des relations avec le Shom" est désormais le Cdt Théo LE BIHAN-PENNANROS.

Il est bien entendu que la collaboration entre le Service Hydrographique et l'Association des Capitaines ne modifie en rien la transmission des informations nautiques entre les bords et l'EPSHOM. Par contre les navigants sont invités à faire part à l'Afcan de leurs idées, critiques, suggestions concernant les "produits" qu'ils utilisent. Ces remarques d'ordre général pourraient faire l'objet d'une démarche globale de notre association auprès du Service Hydrographique. N'oublions pas que sur la plupart des navires, le capitaine reste le "prescripteur" en matière de documents nautiques. Un rôle qui n'échappe certainement pas à la section "Délivrances" qui gère l'action commerciale de l'Etablissement...

Nous vous présentons ci-après l'organisation générale du SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OcéANOGRAPHIQUE DE LA MARINE et un résumé des activités de son ETABLISSEMENT PRINCIPAL de Brest. Ces informations sont tirées du RAPPORT ANNUEL du SHOM qui nous a été transmis par son Directeur et que nous remercions ici.

Cdt LE BIHAN-PENNANROS

ORGANISATION GENERALE

Le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) fait partie du Ministère de la Défense. Son directeur relève de l'autorité du Chef d'Etat-Major de la Marine tout en restant responsable devant le Ministre de sa gestion financière et administrative.

Les deux principaux domaines de responsabilité du SHOM sont :

- l'hydrographie nationale, c'est-à-dire l'information et la documentation nautiques d'intérêt général tant civil que militaire. Elle constitue l'une des responsabilités dites "de service public" de la Marine Nationale ;

- l'océanographie militaire, en désignant par cette expression les applications militaires de la connaissance physique de l'océan.

Au nombre des activités du SHOM, on trouve principalement :

- l'établissement et l'entretien de la documentation nautique générale ;
- la réalisation des études hydrographiques et océanographiques nécessaires à l'exercice de la double responsabilité mentionnée ci-dessus.

Pour remplir sa tâche le SHOM est constitué de la manière suivante :

- une direction, située à Paris ;
- des missions hydrographiques et océanographiques ;
- un établissement situé à Brest, l'EPSHOM (Etablissement Principal du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine) ;
- une antenne à Toulouse : le Bureau de Recherche et d'Etudes SHOM/METEO (BRESM).

LA DIRECTION

La direction du SHOM est une structure légère d'environ 25 personnes ; installée à Paris, elle comporte :

- un bureau "Etudes Générales" (EG), qui assure notamment une large part des relations extérieures du service ;
- un bureau "Etablissement-Missions" (EM), qui organise et contrôle l'activité des différents éléments du SHOM ;
- un bureau "Personnel" ;
- un bureau "Administration".

LES MISSIONS HYDROGRAPHIQUES ET OcéANOGRAPHIQUES

La Mission Hydrographique de l'Atlantique (MHA)

Basée à Brest et disposant du BH1 *L'Espérance* et du BH2 *Borda*. Mis en service en 1988, le *Borda* est équipé d'un sondeur multifaisceaux étudié pour les fonds du plateau continental.

La MHA effectue des levés le long des côtes métropolitaines de Manche et d'Atlantique et des levés au large en Atlantique Est.

La Mission Hydrographique de Recherche (MHR)

Basée à Brest et disposant du BH2 *Lapérouse*. Mis en service en 1988, le *Lapérouse* est équipé d'un sonar hydrographique destiné à la recherche des épaves.

La MHR effectue des levés - et en particulier des recherches d'épaves - en Mer du Nord et en Manche.

La Mission Océanographique de Méditerranée (MOM)

Basée à Toulon, elle dispose du bâtiment océanographique (BO) *D'Entrecasteaux*, et bénéficie à temps partiel du concours du bâtiment de soutien de région (BSR) *Gazelle*. Le BO *D'Entrecasteaux* est très polyvalent, et il assure des levés hydrographiques et océanographiques en Méditerranée, en Atlantique (zone Antilles-Guyane notamment) et en Océan Indien.

Le BSR *Gazelle* participe aux levés côtiers en Méditerranée.

La Mission Océanographique du Pacifique (MOP)

Chargée des levés dans le Pacifique, le MOP est partagée entre la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie. Elle possède une base principale à Nouméa, à partir de laquelle le BH2 *Boussole* ainsi que le *Corail* assurent les levés de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances. Elle dispose en outre d'une base secondaire à Papeete, à partir de laquelle le BH1 *L'Estafette* réalise les levés nécessaires en Polynésie (archipels de la Société, des Tuamotu, des Australes et des Marquises).

LE BUREAU DE RECHERCHES ET D'ETUDES SHOM/METEO (BRESM)

Depuis 1986 le SHOM a ouvert à Toulouse une antenne légère, le "Bureau de Recherches et d'Etudes SHOM/METEO" (BRESM), consacré tout particulièrement aux études d'océanographie spatiale en liaison avec le Centre National d'Etudes Spatiales et la Météorologie Nationale.

L'ETABLISSEMENT PRINCIPAL (EPSHOM)

L'Établissement Principal du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (EPSHOM), implanté à Brest, est à la fois un centre de traitement de l'information, un centre d'études, un centre de soutien.

Le traitement de l'information couvre les deux domaines de responsabilité du SHOM : l'hydrographie nationale et l'océanographie militaire.

L'EPSHOM est composé du groupe Etudes, du groupe Production, d'un centre informatique, de l'école, et de services généraux : quelques 350 personnes au total.

Pour nos lecteurs nous allons nous limiter à la description du groupe Etudes.

Le groupe ETUDES (E)

Le groupe ETUDES rassemble des activités d'études proprement dites et des activités de traitement de l'information et d'élaboration de produits qui sont pour l'essentiel des activités du bureau d'études. Les domaines concernés sont ceux de l'océanographie, de la géodésie-géophysique, de l'information nautique et de la cartographie. Un centre de documentation et d'archives et un bureau de contrôle des documents lui sont rattachés.

La section "Océanographie" (OC)

En matière d'océanographie physique, le SHOM se consacre d'une part à l'océanographie nautique au bénéfice de tous les navigateurs, d'autre part à l'océanographie à objectif militaire, au bénéfice de la Marine. Dans ce double but la section OC gère et entretient des bases de données (marées, courants, bathythermie, hydrologie, etc.), organise et exploite des campagnes de mesures, conduit ou fait faire des études et recherches.

Parmi les produits qu'elle élabore les documents nautiques tiennent une place importante : annuaire des marées, atlas de courants...

Marée

La section OC entretient le fichier national numérisé des hauteurs horaires de marée observées. Celui-ci contient plus de 600 années d'observations. Il s'accroît chaque année des données d'observatoires permanents installés sur les côtes de métropole ou d'outre-mer, et des données de stations occasionnelles qui proviennent en grande partie des missions hydrographiques. Ces dernières données permettent de contrôler le choix des niveaux de référence (zéro hydrographique) et de préciser les éléments des modèles de marée utilisés dans la correction des sondages.

La section OC établit chaque année les deux tomes de l'annuaire des marées et tient à jour les fichiers et documents permanents, tels que la "Table des Marées des Grands Ports du Monde". Elle établit les tableaux de marée qui doivent apparaître sur les nouvelles cartes, et effectue à façon pour les clients externes un certain nombre de calculs de marée particuliers.

Courants.

Un fichier des observations de courant est également entretenu par la section OC. Il est utilisé pour établir des modèles de courant, des atlas, et également les tableaux de courant portés sur les cartes.

Hydrologie.

Le fichier des données hydrologiques est régulièrement entretenu à l'aide des enregistrements bathythermiques et des stations de bathysondes qui sont reçus et analysés. Le laboratoire de chimie de l'EPSHOM effectue l'analyse de salinité des échantillons prélevés.

La section "Géodésie-Géophysique" (GG)

L'activité de la section GG s'articule autour de quatre fonc-

tions principales : gestion de fichiers et de documentation, prestation de services, recherche et développement, élaboration de documents photogrammétriques.

Gestion de fichiers

La section GG archive les résultats des levés des missions du SHOM ou d'organismes extérieurs et tient à jour le fichier d'indexation de ces levés.

Elle entretient également le fichier des données GEBCO (profils bathymétriques isolés obtenus par des navires divers) dans les parties de l'océan mondial dont le SHOM est responsable.

D'autres fichiers concernent les épaves et obstructions, les amers et points géodésiques, les positions de balisage, le trait de côte, l'indexation des photographies aériennes et images satellitaires, les systèmes géodésiques, les déterminations de positions TRANSIT ou GPS, les stations de magnétisme, les références gravimétriques, les données sédimentologiques, etc.

Ces fichiers sont souvent volumineux et sujets à de fréquentes modifications.

Recherches et développements.

Les études confiées à la section GG sont toujours nombreuses. Elles concernent souvent les systèmes géodésiques, les moyens de radiolocalisation, l'exploitation des données satellitaires, le relief sous-marin et la nature du fond.

Photogrammétrie.

Le bureau Photogrammétrie de l'EPSHOM produit avec son restituteur analytique de nombreux documents de restitution qui sont exploités par les missions hydrographiques et pour la cartographie.

Dans les zones où la marée est importante le bureau de photogrammétrie doit fréquemment faire assurer une prise de vues aériennes particulière comportant la localisation précise de l'avion et une observation simultanée de la marée en plusieurs points.

La restitution photogrammétrique analytique est couramment utilisée pour déterminer la position des amers et marques de balisage.

La section "Informations et ouvrages nautiques" (NA)

La vocation de cette section est de traiter l'information nautique au jour le jour et d'assurer l'entretien et la réédition périodique des ouvrages nautiques. Elle assure en outre le rôle de coordinateur de l'information nautique urgente dans la zone NAVAREA II (l'Atlantique Est entre Ouessant et le Zaïre), dont la responsabilité a été confiée à la France.

Son activité est donc commandée par le flux des informations arrivant de multiples sources. Ces informations sont analysées et triées. Selon les cas elles sont diffusées aux navigateurs par avertissement radio, par bulletin imprimé hebdomadaire, par fascicule de correction à un ouvrage ou par réédition d'une carte ou d'un ouvrage.

Ouvrages nautiques.

Les ouvrages nautiques ainsi entretenus sont assez nombreux. Ils comprennent notamment 48 volumes d'*Instructions Nautiques* qui décrivent les côtes du monde entier, 14 *Livres des Feux*, 6 *Ouvrages de Radiosignaux*, une liste de signaux et d'indicatifs, et différents guides et ouvrages généraux.

La section "Cartographie" (CA)

La section CA a en charge les documents cartographiques, qui se répartissent à peu près ainsi :

700 *cartes originales* (cartes réalisées à partir des données de levés) ;

340 *cartes de compilation*, dessinées à partir de cartes marines étrangères ;

260 *cartes reproduites par fac-similé*.



Arrivée du Laplace, suivi de la Boussole et du Corail, à Nouméa

Il s'agit donc de 1 300 cartes, dont une part croissante est dessinée selon les normes internationales. Il faut ajouter à cet effectif un certain nombre de *variantes de cartes* comportant une surcharge (réseau de radiolocalisation en général), ainsi que des *abaques, canevas et cartes spéciales*, qui représentent quelque 340 documents cartographiques supplémentaires.

La section CA assure la tenue à jour et la rénovation de cette collection de documents, d'une part avec la publication hebdomadaire de corrections dans les *Groupes d'Avis aux Navigateurs*, d'autre part par la réédition de cartes existantes ou la publication de cartes nouvelles remplaçant de plus anciennes. Une centaine de cartes sont éditées ou publiées chaque année.

Il existe également une collection de *cartes P*. Il s'agit d'une autre présentation des cartes marines de la collection ci-dessus : elles sont imprimées sur un support plastique résistant à l'eau et présentées pliées. Elles sont destinées principalement à la navigation de plaisance ou à la pêche et de façon générale aux

petits navires. Au nombre de 170 environ, elles font l'objet de "tirages à jour" réalisés tous les 12 à 24 mois. A la différence des cartes sur papier, les cartes P stockées en magasin ne sont pas tenues à jour. Les usagers peuvent cependant les corriger à l'aide d'un fascicule annuel de corrections.

Pour compléter la collection de cartes qu'il édite et tient à jour, le SHOM a défini une collection de cartes britanniques qui constitue le "*portefeuille de complément*". Le SHOM n'imprime ni ne vend les cartes de cette collection, mais il traduit et diffuse dans ses *Groupes d'Avis aux Navigateurs* les avis de correction qui les concernent, de façon à en faciliter l'emploi par les navigateurs français. Il en existe 680 environ.

Parmi les tâches de la section CA on trouve encore la publication annuelle du catalogue et de ses extraits, du recueil annuel de corrections des cartes, et la participation aux travaux de dessin d'autres services de l'EPSHOM.

ACTIVITE DE L'EPSHOM EN 1989

Dans ce chapitre, nous privilégions à nouveau à l'intention de nos lecteurs les travaux du Groupe ETUDES relatifs aux CARTES ET OUVRAGES. Les activités de l'Etablissement ne sont pas limitées à ces produits, comme le montre le "fromage" de l'ensemble des produits du SHOM. Dans un prochain numéro, nous présenterons les autres travaux du SHOM, peut-être moins connus des navigateurs.

GRUPE "ETUDES"

Le traitement de l'information nautique

Le nombre des informations reçues en 1989 par voie de télex ou tél'imprimeur a augmenté de façon sensible (+ 5,5% environ) par rapport à l'année précédente et dépasse légèrement 19 000.

La rediffusion après traitement de ces informations a donné lieu à :

- l'émission de 518 avertissements NAVAREA II, nombre en très nette augmentation par rapport aux années précédentes (46,3%) ;
- l'insertion dans les 52 groupes hebdomadaires d'Avis aux Navigateurs de 6 286 avis de corrections aux documents nau-

tiques, nombre qui est identique à celui de 1988.

Les ouvrages nautiques.

La production d'ouvrages nautiques en 1989 est du même ordre de grandeur que celle qui avait été enregistrée l'année précédente. Ainsi 5 volumes d'Instructions Nautiques, 9 Livres des Feux et 3 ouvrages de radiosignaux ont été livrés en magasin en 1989.

Seize Instructions Nautiques sont désormais "informatisées". Cinq nouveaux ouvrages qui viennent de faire l'objet d'une édition refonte et sont en cours d'impression seront mis en service en 1990.

La production cartographique.

La production cartographique a marqué un net ralentissement au cours de l'année 1989.

Le nombre important d'opérations ponctuelles urgentes de type annexes graphiques intercalées entre les actions cartographiques programmées, des informations nouvelles parvenues à l'Etablissement, soit en fin de préparation, soit en fin d'exécution des travaux cartographiques, les problèmes liés à l'interprétation cartographique des documents réalisés par photorestitution et des mouvements de personnel expliquent l'allongement des délais d'élaborations initialement prévus.

Une sous-section a été créée, cette nouvelle sous-section est baptisée "Carte Electronique" (CA/CE).

La production enregistrée en 1989 s'élève à 79 actions cartographiques (contre 108 en 1988).

Elle est composée de :

32 publications accompagnées de 8 variantes, soit 10 cartes originales, 3 cartes de compilation et 19 reproductions par fac-similé. Elles comprennent 15 cartes INT ;

27 éditions dont 17 cartes INT ;

20 éditions du type "grandes corrections" ;

59 annexes graphiques ont en outre été produites.

En prenant l'hypothèse d'une production cartographique annuelle consolidée à une centaine d'actions cartographiques de niveau au moins équivalent à celui d'une édition du type "grandes corrections" la durée de vie moyenne d'une carte devrait devenir inférieur à 15 ans.

Corrections aux cartes.

Après l'augmentation importante observée en 1988, l'activité de la sous-section "Corrections" retrouve un niveau légèrement supérieur à celui de l'année 1987. La diminution du flux d'informations et la réduction en volume du contenu des dossiers régulièrement exploités en provenance du bureau de contrôle expliquent cette baisse d'activité. Le tableau suivant donne les valeurs des paramètres significatifs :

	1988		1989	
	Cartes françaises	Portefeuille de complément (avis britannique)	Cartes françaises	Portefeuille de complément (avis britannique)
Nombre de pièces analysées	3 075	-	2 365	-
Nombre d'avis émis (avis cartes + avis mixtes)	1 813	1 541	1 658	1 653
Nombre de corrections diffusées	3 877	2 116	3 330	2 253
Nombre de cartes corrigées	3 272	1 836	2 921	1 929

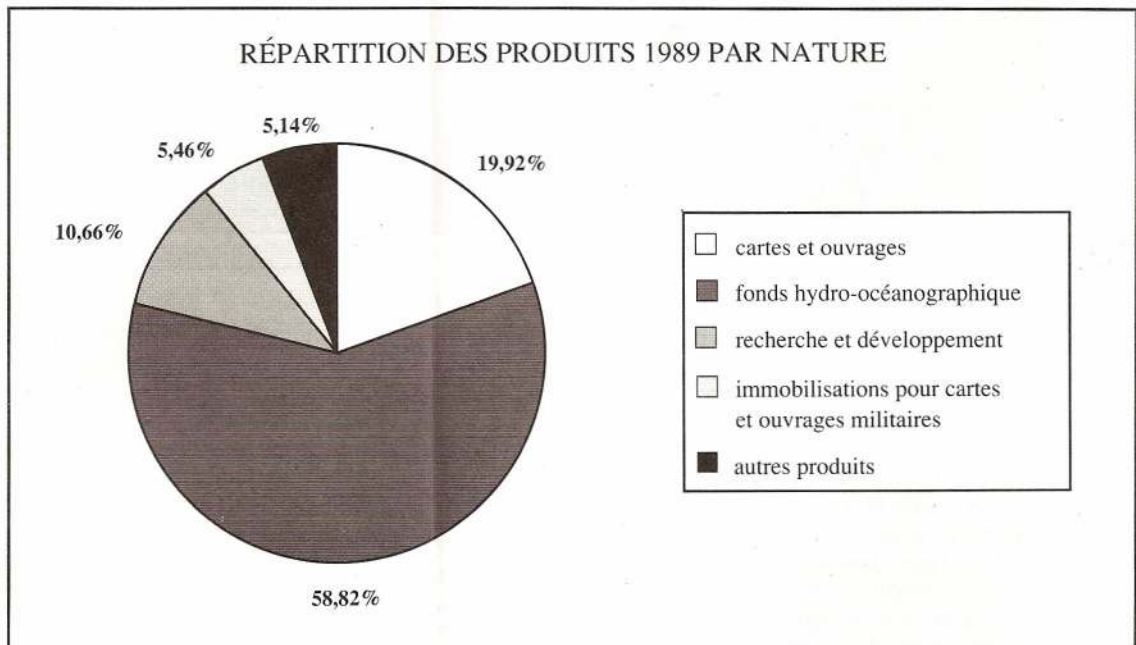
Un nouveau fichier des cartes marines, baptisé SANTE, est en cours de constitution avec le concours du personnel du "Centre Informatique". Il permettra, par consultation télématique, à tout navigateur de connaître l'état de mise à jour de ses cartes.

Evolution des méthodes et techniques cartographiques.

Six postes cartographiques interactifs (PCI) ont été livrés au cours de l'année 1989. Au total dix postes de travail répartis sur quatre ensembles sont disponibles pour les activités cartographiques. Leur usage se généralise pour l'ensemble de la production.

Une nouvelle version du logiciel tenant compte des remarques exprimées par les utilisateurs a été mise en place au cours du mois de novembre. Un nouveau traceur de type "raster" vient d'être installé. Le bureau de liaison informatique de la section "Cartographie" a participé, en liaison avec le "Centre Informatique" à la validation des premiers films obtenus.

La nouvelle sous-section baptisée CA/CE créée au sein de la section "Cartographie" est chargée, en liaison avec le "Centre



Informatique", des travaux d'études sur la conception du "Système Electronique de Visualisation des Cartes Marines" (SEVCM) et de numérisation de données liés à la "carte électronique" et dispose d'un poste cartographique interactif. Les premiers fichiers numériques destinés à alimenter la future base de données se constituent.

Le scanner est désormais fréquemment utilisé pour les analyses des cartes, des annexes graphiques et la constitution des fichiers numériques.

Océanographie nautique.

Ce paragraphe concerne les études menées par la section "Océanographie" en matière de connaissance de la marée et des courants nécessaires à l'ensemble des navigateurs.

Marée.

Les 2 tomes de l'annuaire des marées 1991 ont été mis en service normalement. Parmi les modifications apportées, on notera le changement de zéro hydrographique à Fécamp et Lézardrieux, l'introduction de trois nouveaux ports principaux Concarneau, Port-Navalo, les Sables-d'Olonne, l'actualisation des constantes de rattachement des ports de la Loire par rapport à Saint-Nazaire.

La réalisation d'un addendum à l'édition actuelle de la "Table des Marées des Grands Ports du Monde" (TMGPM) prenant en compte les principales améliorations possibles (édition bilingue, nouveaux ports, présentation d'un algorithme

pour la programmation) est apparue comme une solution techniquement dépassée. On a préféré proposer un produit logiciel nouveau dont un prototype est en cours de développement sur calculateur IBM/PC.

Courants.

L'année 1988 avait vu la publication du premier atlas de courants de marée utilisant les sorties d'un modèle hydrodynamique. Cet atlas concernait la région du Pas de Calais.

En 1989 la méthode a été étendue à d'autres régions et deux nouveaux atlas ont été mis en préparation.

Le premier concerne la région Sud Bretagne. Pour le second, qui concerne la région Vendée-Gironde, le modèle numérique qui a été établi sous contrat par l'Université de Bretagne Occidentale a été recetté. La recherche des données nécessaires à sa validation est terminée et un complément d'observations, en particulier dans les chenaux, a été programmé.

Ces mesures complémentaires apparaissent toujours difficiles à réaliser, d'une part parce que dans les chenaux les courants sont généralement forts et inclinent de façon excessive les courantomètres du type SUBER, d'autre part parce qu'en raison du trafic maritime, on est obligé d'excentrer la mesure et qu'on ne mesure donc pas le courant réel dans l'axe du chenal. Les courantomètres Doppler posés sur le fond pourraient certainement constituer une solution élégante aux problèmes rencontrés.

Chimie océanographique.

Le laboratoire de chimie océanographique qui comprend trois personnes a trois fonctions :

- la mesure de la salinité des échantillons d'eau de mer de surface prélevés par les bâtiments de la Marine Nationale (5 360 échantillons ont été analysés en 1989, ce qui représente 33% de l'activité totale).

- l'analyse des pollutions par hydrocarbures à la demande des autorités maritimes locales (61% du potentiel a été consacré en 1989 à cette activité)

- l'exploitation sur le plan des analyses chimiques des campagnes océanographiques. Bien que ne représentant qu'une faible part de l'activité totale, cette fonction est essentielle et fondamentale pour l'activité océanographique du SHOM.

Le dosage des métaux traces sur des échantillons d'eau de

mer prélevés au cours de la campagne ONDINE 85 a été réalisé en collaboration avec le laboratoire spécialisé de la faculté de pharmacie de Nantes. Les résultats feront l'objet d'une publication commune qui sera proposée à la revue OCEANOLOGICA ACTA. Ce type de dosage, peu significatif hors des eaux côtières, ne sera désormais plus poursuivi à l'EPSHOM.

Pour les pollutions par hydrocarbures, le pharmacien-chimiste, chef du laboratoire a été, en 1989, nommé expert auprès des tribunaux pour 7 cas de pollution. Le rôle de ce pharmacien-chimiste dans le dispositif de répression des pollutions par hydrocarbures a été confirmé par le Préfet Maritime de la 2ème Région qui a demandé au Département d'officialiser cette mission de l'EPSHOM et de lui donner les moyens de la remplir sans interruption.

Une technique pour la caractérisation des hydrocarbures utilisant les aromatiques soufrés a été mise au point et donne ainsi un élément de signature supplémentaire pour la comparaison des hydrocarbures. Cette technique, qui reste complexe, ne peut cependant être utilisée de façon routinière et ne sera employée que dans le cas de pollutions importantes.

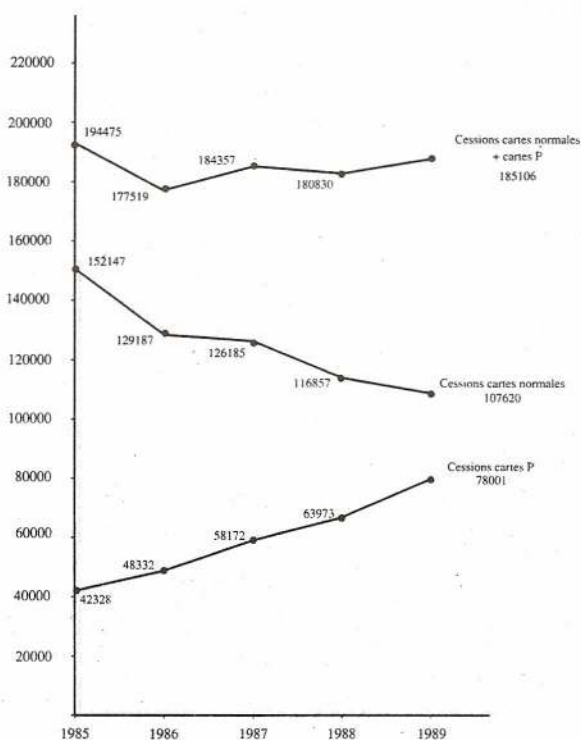
La "carte électronique" (ECDIS)

Associé dès 1988 à la première expérimentation internationale d'une "carte électronique" de navigation, le "North Sea Project", le SHOM consacre un potentiel croissant à ce nouveau système de navigation qui répond à la fois au besoin accru de sécurité des navires modernes et à l'évolution naturelle de la production cartographique.

Partant du concept de base de données du premier prototype d'ECDIS, défini en collaboration avec la société MS21, le service a entrepris d'amorcer, avec ce même partenaire industriel, les développements informatiques qui lui permettront de disposer d'ici à quelques années d'un puissant "Système d'Information Géographique" (SIG), capable notamment d'alimenter les passerelles modernes en données géographiques numériques.

Cette démarche encore prudente s'accompagne d'un important travail de normalisation, au sein de la dizaine de commission ou de groupe de travail de l'OHI et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) créés pour la circonstance.

ÉVOLUTION DU NOMBRE ANNUEL DE CARTES VENDUES



MISSIONS Survey unit BÂTIMENTS Vessels	Déplacement Displacement	Entrée en service Commissioned in
MHA BH1 <i>L'ESPÉRANCE</i> BH2 <i>BORDA</i> Unité hydrographique (1) Hydrographic unit	1400 900	1969 1988
MHR BH2 <i>LAPÉROUSE</i> Unité hydrographique (1) Hydrographic unit	900	1988
MOM BO <i>D'ENTRECASTEAUX</i> <i>autre</i> (2) <i>other</i> Unité hydrographique (1) Hydrographic unit	2200	1971
MOP BH1 <i>L'ESTAFETTE</i> (3) BH2 <i>BOUSSOLE</i> (3) <i>CORAIL</i> Unité hydrographique (1) Hydrographic unit	1400 440 50	1972 1964 1973

(1) L'unité hydrographique rassemble les moyens de la mission qui ne sont pas affectés en propre à l'un des bâtiments de la mission.

(2) La MOM emploie également à temps partiel, le long de la côte sud de France, un bâtiment de soutien de région, le BSR *Gazelle*. Son déplacement est de 400 t. Deux équipages de 10 hommes l'arment alternativement.

(3) La *Boussole* doit être remplacée dès le début de 1990 par le *Laplace*. L'*Estafette* sera remplacée en 1992 par l'*Arago*. Les deux bâtiments nouveaux sont des BH2 de la classe *Lapérouse*.

BIBLIOGRAPHIE

LE DRAME DE L'AMOCO CADIZ.

Jean Bulot

Le Commandant Jean BULOT est né à l'île d'Arz d'une famille de marins dont les origines insulaires remontent à plusieurs siècles.

Depuis plus de seize ans, il commande des remorqueurs de haute mer et de sauvetage parmi les plus puissants du monde. Il a effectué avec ses équipages, près d'une centaine de remorquages au long cours et sauvé plus de cent navires en détresse ou en difficulté par gros temps. Il a d'ailleurs raconté l'histoire de ce métier de mer très particulier dans un ouvrage intitulé "Remorqueurs de haute mer et de sauvetage".

Il a aussi écrit "L'île des Capitaines" qui retrace l'histoire de son île natale et de sa propre famille.

Chevalier de l'Ordre national du Mérite, titulaire de nombreuses médailles de sauvetage, Jean BULOT vient d'être promu Officier du Mérite Maritime.

Je lui ai demandé de présenter lui-même son dernier ouvrage "Le drame de l'AMOCO-CADIX".

Le récit de la longue dérive du pétrolier et des tentatives de remorquage par le Pacific est en tout point remarquable. Sans avoir la sécheresse d'un rapport de mer, il en a la rigueur et la précision.

Ce livre de 144 pages de format 18,5x28,5 à la française est illustré de 84 photos couleurs et de 26 noir et blanc sur papier couché mat.

Il est en vente chez l'Auteur-Editeur, qui vous le dédicacera volontiers, au prix de 230 francs, franco de port.

Editions Jean Bulot - 9 rue des Hortensias - 56400 AURAY

Par tempête d'Ouest le 16 mars 1978, le super-pétrolier Amoco Cadiz, battant pavillon de complaisance et chargé de 219.617 tonnes de pétrole brut, tombait en avarie de barre au large des côtes de la pointe occidentale de la Bretagne, à quelques milles d'Ouessant.

Un remorqueur allemand de haute mer, le Pacific, lui portait rapidement assistance et tentait en vain de l'écarter des hauts-fonds. Dans la soirée, l'Amoco Cadiz, poussé par le vent et les courants, s'échouait devant Portsall et polluaient environ 400 kilomètres de côtes.

Dès les premiers jours qui suivirent la marée noire, beaucoup de choses inexacts furent dites et écrites et j'ai ressenti certaines accusations comme une grande injustice envers le capitaine du Pacific et son équipage qui, et j'en ai été de suite persuadé, ont tenté l'impossible pour éviter le naufrage.

Onze ans plus tard, encore surpris et agacé d'entendre et de lire les mêmes critiques erronées, j'ai pensé qu'une voix autorisée devait se faire entendre pour relater le plus objectivement possible ce qui s'était réellement passé. J'ai donc étudié et analysé les différents rapports officiels concernant ce naufrage ayant eu pour conséquences non seulement de provoquer une marée noire mais aussi de mettre en cause deux capitaines de navires et certaines administrations.

La première partie du livre retrace avec précision tous les événements vécus en mer et à terre, tout en éclairant le lecteur sur le droit maritime, le contrat d'assistance, les pavillons de complaisance, le rôle des CROSS, des sémaphores et d'une station radio maritime.

La deuxième partie est consacrée à la marée noire, à la lutte contre la pollution, aux dommages écologiques et économiques, au procès de Chicago et enfin à l'après-Amoco.

Jean BULOT

AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél.35.53.07.13.

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 1991

- Commandants en activité 1 100 F (2)
- Commandants en mission à terre 750 F
- Commandants intérimaires 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.

LE SECRETARIAT GENERAL COMMUNIQUE :

□ **Le 11 septembre**, Charlot représente l'AFCAN à une réunion avec l'AEAMM, les CLC, les Officiers de 1ère classe, l'ACOMM, le Maillons, les Rimains, les Professeurs de l'Enseignement Maritime pour aboutir à une position commune pour les conditions d'obtention du brevet de C2NM.

Un projet de Confédération est envisagé, réunion d'information le 1er décembre.

□ **Le 27 septembre**, CARON invité en temps que Président Adjoint de notre Association, nous représente à l'EMA du Trieux où M. MEL-LICK, accompagné d'Eric TABARLY, parrain de la promotion 1990-1993 présidait au baptême de cette promotion.

□ **Les 26 et 27 octobre**, HUYARD représente l'AFCAN aux XI^{ème} journées nationales de la Mer, organisées à La Rochelle par l'Institut Français de la Mer, avec la participation de Jacques MELLICK, de l'Amiral GAGLIARDI, de Michel CREPEAU, d'Antoine RUFENACHT et de nombreuses autres personnalités.

□ **29 octobre**, réunion du Conseil d'Administration de notre Association au Havre. Il a été décidé entre autre de faire la prochaine Assemblée Générale les 19 et 20 avril à La Rochelle, c'est-à-dire dans un environnement très maritime.

□ **15 novembre** : CHARLOT se rend au Sénat pour rencontrer M. DE CATUELAN, rapporteur de la Commission de la Marine Marchande,

entretien de près de 4 heures sur les différents problèmes de la Marine Marchande, dont 2 heures de travail dans le bureau de M. DE CATUELAN, ce qui prouve que l'assiduité aux séances n'est pas forcément un gage de travail et de réflexion.

□ **24 novembre** : retour de notre Président TROCHERIS qui a revu la navigation non seulement avec l'œil d'un Capitaine, mais avec l'œil DES CAPITAINES, tant français qu'étrangers, donc une expérience incomparable qui pourra peut-être apporter quelque chose, sinon en France, tout au moins à l'étranger.

□ **27 novembre** : TROCHERIS participe à une réunion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, pour la mise au point du rapport pour l'année 1990.

□ **21 novembre** : BARIOU assiste à la réunion du Comité Technique du CEDRE.

□ **4 décembre** : BARIOU et BOUGEARD représentent l'AFCAN à l'Assemblée Générale de la Maison de la Mer (OCEANOPOLIS) à Brest.

MERITE MARITIME :

Commandant BARNAUD promu au grade d'Officier.

Ont été nommés Chevaliers, les Commandants BOUGEARD, LANCELLE, LE DOZE; NORMANT, ROUDIER ainsi que nos collègues SABATIER et SELLIER, pilotes de Sète, membres de l'Afcan.

DIVERSES

LICENCIEMENT. Nous confirmons l'information de dernière minute donnée dans notre dernière livraison : notre collègue Yves Hervé, ex-commandant du GIMONE a été licencié par la Société Auxiliaire d'Armement Maritime qui gère le personnel de la Société PETROMARINE S.A. L'armateur invoque la perte de confiance envers son capitaine. Rappelons que le Cdt HERVE avait alerté l'AFCAN sur le mauvais état d'entretien de son navire, estimant que "la sécurité des personnes n'était plus assurée", et lui avait demandé conseil et assistance. Yves HERVE a confié la défense de ses intérêts à Me Barbancon-Hillion, avec le support de notre assistance juridique. Le Gimone, quant à lui, a quitté le pavillon français pour un pavillon barnabaque sous lequel il continue ses anciens trafics pour le même armateur.

PERTE DE CONFIANCE. Un récent arrêt de la Cour de Cassation (Chambre sociale) signifie que la "perte de confiance" dans son salarié ne constitue pas pour autant un motif valable de licenciement. Le motif doit être constitué "d'éléments objectifs".

UN "APPEL" REÇU 5 SUR 5. Dans notre dernier numéro, J.D. Troyat évoquait l'ahurissant procès intenté à l'un de nos membres, Expert Maritime, à la suite d'un accident survenu dans une cuve de méthénier 25 jours après la délivrance d'un certificat de dégazage. La Cour d'Appel de Rennes a blanchi notre collègue, le Cdt Jean-Paul Le Coz des accusations dont il avait été injustement chargé. Décision qui fait honneur à notre Justice.

COMMANDEMENT A LA PLAISANCE. La délivrance du brevet de PATRON A LA PLAISANCE (VOILE) et l'exercice à titre professionnel des fonctions inhérentes à ce titre sont définis par le décret 90-251 paru au JO du 29 juin 1990. Ce nouveau brevet est délivré par la Direction Régionale des Affaires Maritimes après examen. Le premier examen devrait avoir lieu à l'Ecole Nationale de Voile (St-Pierre-Quiberon) le 17 juin 1991. Préparation dans certaines EMA (Etel et l'Aberwrach) l'ont déjà programmée. Ce brevet peut également être délivré sans examen aux brevetés capitaine ou patron au commerce ou à la pêche, à condition qu'ils justifient une certaine expérience à la voile.

CARRIERE (ULTRA)-COURTE. Une proposition de loi déposée par 35 députés le 15 novembre vise à permettre à tout marin ayant cotisé moins de 15 années à la Caisse de retraite des Marins, de percevoir dès l'âge de 55 ans une pension proportionnelle à la durée de leur affiliation à la CRM.

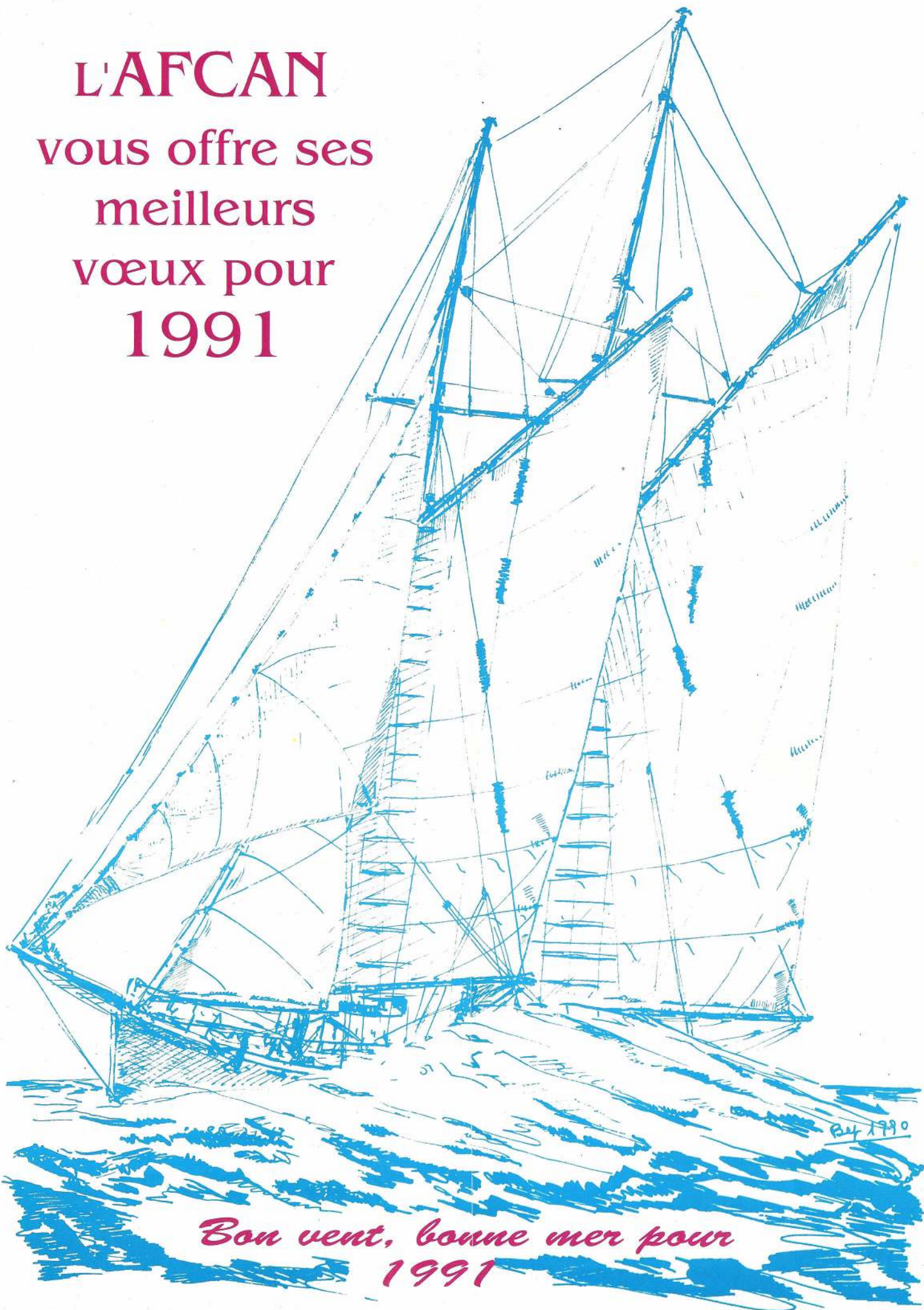
EN

VRAC

Cabinet-conseil juridique et contentieux maritimes, recherche commandant pour poste gérant dans grand port d'Afrique francophone.

Prière adresser C.V. rédigé en anglais et sous pli cacheté portant la référence "CP" au Cdt J. Troyat, 48, Bd de Rochebonne - 35400 Saint-Malo, qui transmettra

L'AFCAN
vous offre ses
meilleurs
vœux pour
1991



*Bon vent, bonne mer pour
1991*