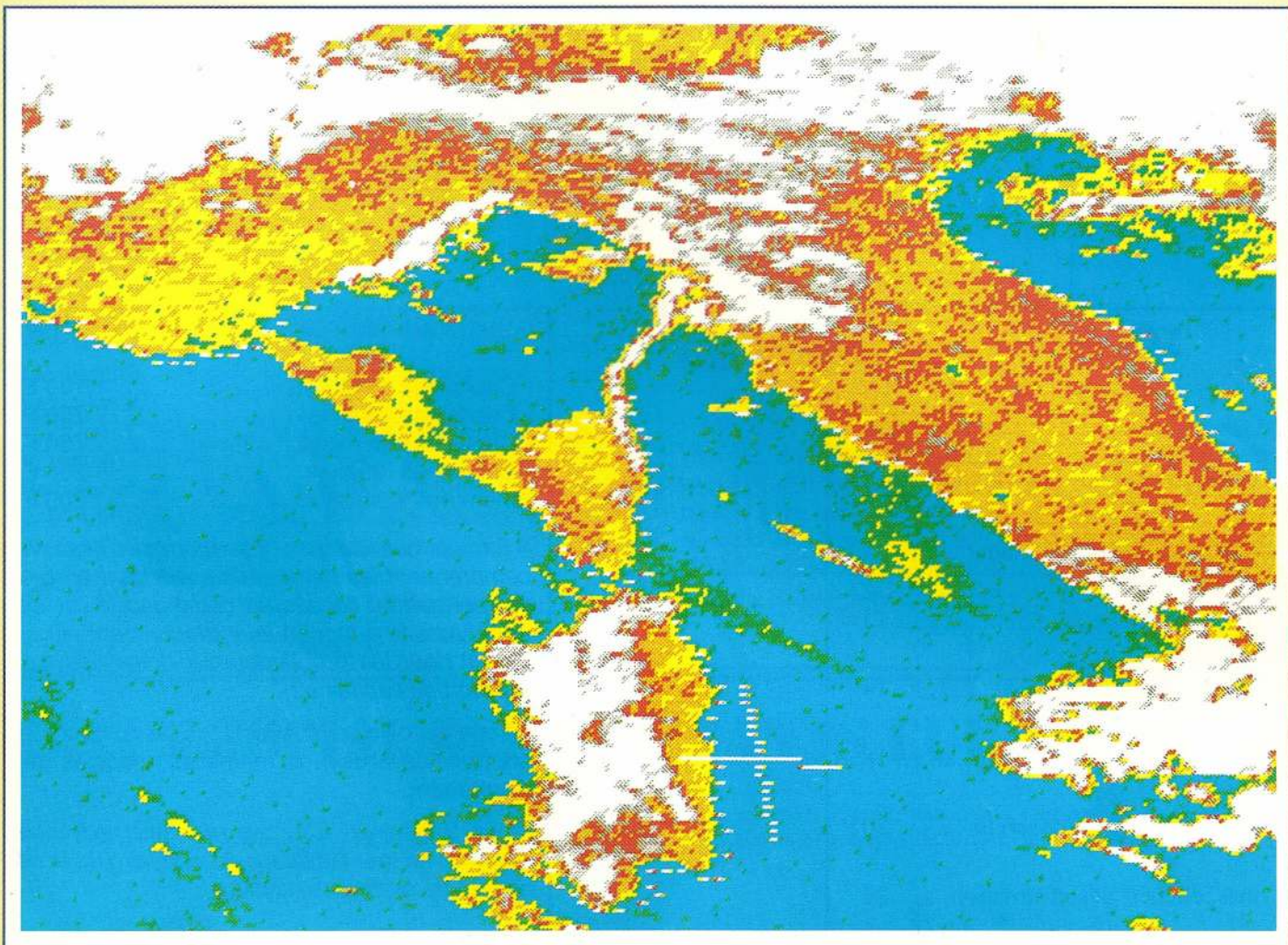


AFCAN INFORMATIONNS



N° 14 - JUILLET 1991

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

Assemblée Générale de l'AFCAN.....	3
La responsabilité du Capitaine	8
Courriers officiels.....	13
Mémorandum de Paris.....	14
Le SQUAT des navires.....	18
Un seul homme à la passerelle	20
Mythes, clichés, désinformation.....	23
Statut social de navigants d'Europe ...	27

4 numéros par an
Siège social :
Centre Henri Dunant
22500 Paimpol

Rédacteur en chef :
Cdt Michel CARON
Tél.96.20.85.10.

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

En couverture : cliché METEOMER d'après des vues METEOSAT. 22 septembre 1990 : les fumées des incendies des Maures, chassées par le Mistral, atteignent et dépassent la côte S.-O. de la Corse. Celles issues du Cap Corse s'échappent vers le N.-E. La dépression du Golfe de Gènes est ainsi bien mise en évidence.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFCAN

La Rochelle, les 19 et 20 avril 1991

Messieurs, je vous remercie d'être venus participer à la 13^è Assemblée Générale de notre Association. Comme chaque année, je déplore que nous ne soyons pas plus nombreux et surtout de constater que la relève des anciens formant notre structure se fait difficilement, ce qui d'ailleurs contraste avec le nombre accru de nos adhérents puisque nous sommes aujourd'hui 469 membres, c'est-à-dire 35 de plus qu'au 1^{er} janvier 1990. - 205 actifs soit 10 de plus. - 241 retraités et 23 associés, la plupart seconds Capitaines. Parmi les actifs, 61 capitaines ont moins de 45 ans et 17 moins de 35 ans.

Nous reviendrons plus tard sur le fonctionnement de l'AFCAN. Pour nous fixer les idées sur la situation générale, je voudrais vous donner quelques chiffres tirés du rapport 1990 du CCAF.

1990 s'est caractérisé par un ralentissement de la croissance. Le commerce mondial a progressé de 6% contre 7% en 1989. La production industrielle des pays de l'OCDE a vu sa croissance passer de 3,4% à 2,8%. La progression des échanges maritimes mondiaux est passée de 5% à 3%.

Les armateurs se disent donc dans une période de réelle incertitude. Par contre, les événements du Golfe s'ils ont créé un malaise en éliminant certains marchés, ont démontré l'importance d'un outil de transport maritime national et en particulier des hommes qui lui donnent sa pleine efficacité.

La flotte française comptait 215 navires au 1.1.91 dont 42 TAAF contre 235 dont 31 TAAF l'année précédente. Dont en commande 4 navires à passagers - 7 porte-conteneurs - 3 polythermes - 2 transporteurs de vrac sec - 1 pétrolier - 1 transport de produits chimiques - 1 roulier - 1 citerne alimentaire chimique.

Le classement des flottes d'après le tonnage nous met au 28^{ème} rang dans le monde.

En ce qui concerne le personnel, il y a une décélération du rythme de réduction qui cependant continue :

Au cours de 1990, le nombre de navigants est passé de 11 000 à 10 760 - pour les officiers seuls de 3 350 à 3 242.

En comparaison, la CEE dispose de 73 000 officiers et 104 000 marins.

Pour votre information voici le coût des navires neufs et d'occasion :

Actuellement, le coût d'un :

VLCC 250 000 TPL	est de 86 millions de dollars
Vraquier Panamax 60 000 TLP	est de 30 millions de dollars
Porte-conteneur 2700 EVP	est de 65 millions de dollars
Ferry 2500 passagers	est de 100 millions de dollars

d'occasion :

Pétroliers 5 ans 80 à 130 000 TPL	est de 34 à 37 millions de dollars
Vraquier 5 ans 60000 TPL	est de 18,5 millions de dollars
Porte-conteneur 1 200 EVP 1985	est de 21 millions de dollars.

Le prix de l'occasion est 2 à 5 fois ce qu'il était en 1985.

Je pourrais évidemment vous donner d'autres chiffres ce qui à mon avis n'est pas l'objet de cette réunion. Il faut néanmoins retenir que face à la faible progression de la demande de transport l'offre continue à progresser ce qui augmente l'incertitude actuelle du marché. D'autre part, en ce qui concerne la flotte pétrolière, l'âge moyen des navires est de plus en plus élevé. Ceci est également vrai dans le monde ce qui n'est peut-être pas étranger aux séries d'accidents techniques qui touchent ce type de navire actuellement.

Mais revenons aux problèmes et actions de notre Association. Notre Trésorier exposera tout à l'heure son bilan financier qui est satisfaisant et je préfère commencer par les points positifs de notre activité et, en particulier, par notre revue qui, vous avez pu le constater, continue de s'améliorer, et puisque ce rapport est un peu

RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

le bilan de ma présidence, je veux remercier tout particulièrement Yves Le Gall, le fondateur, et Michel Caron, le continuateur. Il nous faut à tout prix maintenir AFCAN INFO à un niveau élevé car c'est notre vitrine et nous sommes à une époque de médiatisation effrénée.

Notre représentation au CSMM va désormais être assurée par Michel Caron qui va m'y remplacer. A la CCS, J.D. Troyat. A l'IMO Roger Van Damme et Gilbert Fournier qui sont en contact avec Monsieur Cadet, sous-directeur à la Sécurité des navires. Jean-Paul Le Coz devrait, si le poste est toujours vacant, remplacer Alain Hochet à l'IALA.

Il y a un domaine dont nous sommes totalement absents : la formation. Il existe un comité technique, je ne sais si nous pourrions en faire partie, nous pourrions le demander à condition que quelqu'un veuille s'en charger sérieusement.

Depuis le début de l'année, nous sommes intervenus par écrit au sujet de la répression de l'alcool et de la drogue sur les pétroliers - du Mémoire de Paris - Michel Bougeard a rencontré à ce sujet un conseiller du Ministre - de l'élargissement de la voie montante d'Ouessant.

La Commission Plaisance est, à mon avis, un peu effacée depuis quelques temps. Mais la réforme en cours du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur devrait réveiller son activité.

Je considère également le Colloque sur la Responsabilité du Capitaine comme un point positif. Premièrement, parce qu'il a amené plusieurs d'entre nous à participer. Nous avons en effet reçu une vingtaine de réponses sur le sujet et l'intervention de Declercq était une synthèse des avis donnés par les Capitaines. Deuxièmement, parce que le problème posé est réellement d'actualité. Les juristes qui sont intervenus étaient d'accord sur ce point. D'autre part, ce Colloque débouche sur une idée d'assurance du Capitaine pour couvrir ses risques patrimoniaux. J'ai suggéré la création d'un groupe de travail sur la question. Plusieurs des juristes intervenants du Colloque m'ont assuré être prêts à y participer.

Enfin, le Colloque a réellement attiré de nombreuses personnalités du monde maritime. Il a, de l'avis de beaucoup, été une réussite dont les retombées médiatiques ne sont pas négligeables.

Maintenant, j'en viens à la partie négative de notre activité ou plus exactement de notre manque d'activité.

Le plus grave me semble être l'affaiblissement des régions à part l'Ouest et, peut-être l'Atlantique. La participation aux réunions mensuelles est de plus en plus faible. Paris a pratiquement disparu de la carte "AFCAN". Il me faut rappeler qu'à l'origine Le Havre n'est pas beaucoup mieux.

Les navigants étaient responsables des régions. De toute manière, c'est leur rôle de "pousser" l'AFCAN.

Enfin, je voudrais voir poindre la relève. Notre Association ne peut évidemment pas fonctionner sans les retraités. Mais au bout d'un certain temps, outre l'engagement que cela représente, l'intérêt s'estompe. Si l'AFCAN veut rester active et efficace, il faut qu'elle renouvelle ses cadres. En particulier, depuis que J. Chennevière a démissionné de sa vice-présidence à l'IFSMA personne ne s'est présenté pour le remplacer. En ce qui me concerne, je donne ma démission et ne serai plus votre président à partir du 1er mai prochain. Le Conseil d'Administration qui suit cette A.G. permettra certainement de désigner mon successeur.

Il me semble également nécessaire de vous parler de la Confédération des Associations qui se crée actuellement. Il est à mon avis très important de se rendre compte de l'impact qu'une telle réunion peut avoir. Le Colloque de Marseille et du Havre n'aurait jamais pu être monté par une seule Association. Je vous demanderai donc un accord de principe pour que nous participions à la création de cette Confédération. Un groupe de travail sera formé pour étudier les statuts. Ce sera à nous d'imposer certains points de vue si nous les jugeons indispensables. Les statuts sont encore en gestation (une réunion doit avoir lieu le 12 juin au Ministère).

Enfin, Messieurs, je voudrais vous remercier pour votre collaboration et votre soutien pendant ces 4 ans et demi de Présidence. Je n'ai évidemment pas été toujours d'accord avec tout le monde dans toutes les circonstances mais je me suis efforcé de mettre en avant la qualité et pourquoi pas le dire, la noblesse de notre métier. Il faut que l'AFCAN se développe encore ne serait-ce que pour permettre aux Capitaines de s'exprimer dans un contexte où la tendance serait de banaliser leur fonction. Quelles que soient les nouveautés techniques, nous aurons toujours à compter avec la mer et cela nous suffit à nous différencier.

Messieurs, je vous remercie de votre patience et vous souhaite bonne route avec un nouveau Capitaine.

André TROCHERIS

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

La 13ème Assemblée Générale de notre Association s'est ouverte à 14 h 15 le 19 avril 1991 dans les Salons de la Maison des Gens de Mer de La Rochelle. Le Président salue et remercie les membres présents d'avoir bien voulu consacrer un peu de leur temps de l'Association.

L'ordre du jour était le suivant :

- Approbation du rapport de l'A.G. 1990.
- Pointage des présents et des pouvoirs.
- Rapport Moral du Président.
- Rapport Financier du Trésorier.
- Objectifs pour l'année à venir.
- Relève du Président.
- Réactivation des régions : Dunkerque, Le Havre, Paris, Marseille.
- Participation à l'IALA.
- Participation à l'IFSMA.
- AFCAN : Association d'utilité publique.
- Alcool sur les navires.
- Modification des statuts sur la durée du mandat du Président.
- Compte-rendu des Séminaires des 4 et 11 avril 1991.
- Renouvellement du tiers sortant du C.A.
- L'AFCAN et la défense de l'environnement.
- Augmentation des cotisations.
- Questions diverses.

Le rapport de l'A.G. 1990 est approuvé à l'unanimité.

Le pointage donne 29 présents et 89 pouvoirs soit au total 118 voix, ce qui ne représente pas le tiers de nos adhérents. Ce manque de participation, ne serait-ce que par l'intermédiaire d'un pouvoir, est tout de même inquiétant.

Rapport moral du Président.

Le Président s'inquiète de l'affaiblissement de l'activité des régions, en particulier Paris qui semble effacé de la carte AFCAN, Le Havre, Dunkerque, Marseille.

Il met également l'accent sur l'importance de notre participation à la Confédération des Associations qui est en train de se former.

Le rapport financier du Trésorier est reporté au lendemain matin, ce dernier ayant été obligé de retarder son arrivée.

Renouvellement du Conseil d'Administration.

Appartiennent au tiers sortant ou démissionnent : Aulnois. Godin. Le Coz. Loiseau. Massein. Trocheris.

Se présentent :

Cole. Ernault. Fournier.

Sont élus :

Cole. Ernault. Fournier. Le Coz. Loiseau. Trocheris.

Objectifs pour l'année à venir.

Avant de débattre des différents objectifs, le Président lit un document de travail sur le quart du Capitaine pouvant servir de base pour échafauder la position définitive de l'AFCAN sur ce problème. Il relève de la discussion

qui a suivi que les Capitaines sont par principe opposés à l'utilisation du Capitaine comme officier de quart.

Le document relève que deux grands armements français interrogés lors du Colloque au Havre sont : l'un, totalement opposé au quart du Capitaine, l'autre leur demande de soulager les officiers de quart pendant les traversées océaniques mais augmente l'effectif des lieutenants dans les parages difficiles européens et outre-océan, le Commandant ayant toujours la possibilité de se faire relever par un polyvalent du bord s'il le juge nécessaire.

Il est certain que l'on peut attribuer un certain nombre d'accidents qui se passent dans le monde au "manque de rigueur". Or, pour imposer cette rigueur, pour rester exigeant, un homme a besoin de se sentir au dessus de la mêlée. Ce point de vue psychologique est très important et s'ajoute aux autres arguments.

L'AFCAN est résolument opposée au quart en solo de nuit et doit argumenter sur cette question.

La formation d'un groupe de travail sur l'assurance devant couvrir les biens patrimoniaux des Capitaines en cas d'accidents s'avère nécessaire.

Nous devons étudier un projet de statut européen du Capitaine.

La commission plaisance doit étudier et, au besoin, réagir sur le nouveau mode de délivrance des brevets de plaisance, cartes et permis, qui, s'ils sont octroyés directement par les moniteurs ou les représentants des constructeurs procureront beaucoup de travail à la S.N.S.M.

Parmi nos objectifs, une réflexion sur les clandestins de plus en plus nombreux sur certaines lignes a été décidée.

Relève du président.

Trocheris, après quatre ans et demi de Présidence, a décidé de passer la main. Malheureusement (et c'est sans doute une preuve que nous sommes réellement apolitiques) personne ne se manifeste pour lui succéder. C'est la raison pour laquelle un Conseil d'Administration a été prévu en fin d'A.G. afin de lui désigner un successeur.

Ce manque "d'ambition" est peut-être dû au fait que les statuts ne prévoient pas de date limite au mandat du Président.

Après discussion, il a été décidé de fixer la durée du dit mandat à 2 ans renouvelables une seule fois.

Réactivation des régions.

Paris n'existe pratiquement plus.

Au Havre, les participants sont rares et l'assemblée constituée très souvent du Président, du Secrétaire Général et du Trésorier plus un ou deux amis.

A Dunkerque, Raoult a des problèmes de santé.

A Marseille, Massein qui désire lui aussi se retirer, réunit de plus en plus difficilement quelques anciens.

Le fond du problème réside dans le manque d'initiative de la jeune garde.

Declercq propose d'écrire aux Seconds Capitaines pour

les inciter à s'inscrire comme membres associés espérant que leur participation sera active.

Des réunions plus conviviales attireront peut-être quelques adhérents.

Aulnois à Paris, Fournier à Dunkerque, Trocheris au Havre tenteront de réanimer la flamme. Massein a besoin d'un successeur pour Marseille.

AFCAN :

Association d'utilité publique.

Nous devons voir avec Maître Barbançon les démarches à effectuer.

IALA.

Le Coz a accepté de remplacer Hochet et nous allons proposer sa candidature à l'IFSMA.

IFSMA.

Il faut absolument trouver un retraité récent intéressé par les relations internationales qui ne manquent pas d'intérêt et finalement ne demandent qu'un faible investissement de temps.

Alcool sur les navires.

Une lettre sur ce problème a été envoyée à la Direction des Gens de Mer avec copie au CCAF. Les réponses que les deux parties nous ont faites indiquent qu'elles ont conseillé aux Compagnies de tempérer leurs ardeurs à ce sujet. Il serait bon que les Capitaines des navires concernés informent l'AFCAN de la situation actuelle.

Séminaires des 4 et 11 avril sur la responsabilité du Capitaine.

Parmi les propositions constructives émanant de ce Colloque, il y a principalement :

L'idée d'assurance du Capitaine contre une éventuelle amende au pénal ou une condamnation au civil portant sur ses biens propres.

Et le projet d'étude d'un statut Européen proposé par le Professeur Bonassies.

Autrement, cette manifestation a principalement montré que le décalage entre le droit et la pratique est très important même si Madame Odier pense qu'il vaut mieux ne pas changer la législation.

Un livre blanc sera publié dans quelques mois et envoyé à ceux qui ont participé au Colloque. Les autres pourront se le procurer moyennant finances.

Capitaines côtiers.

Ayant appris la disparition de leur Association, le Président suggère d'étudier une possibilité pour leur faciliter l'accès de l'AFCAN (facilité financière étant

donné la différence des cotisations entre les deux Associations). De la discussion apparaît très vite l'impossibilité d'une telle manœuvre qui aboutirait à des disparités inacceptables au sein de notre association.

Défense de l'environnement.

Nous pourrions effectivement préciser dans les statuts que les Capitaines de l'AFCAN s'engagent à apporter une attention particulière à la protection de l'environnement. Ce "label de qualité" pourrait être introduit dans



notre demande pour être déclaré d'utilité publique.

Confédération des associations.

Le Président demande un accord de principe pour que l'AFCAN soit membre de la Confédération en formation. Il est donc décidé de continuer notre participation à l'élaboration des statuts qui, dans leur forme définitive, seront soumis à l'approbation du Conseil d'Administration. Celui-ci prendra alors la décision finale. En effet, parmi les arguments favorables à notre adhésion il y a le fait que nous risquons de nous marginaliser si nous restons en dehors. Or, tels que les statuts se présentent, il sera toujours possible pour nous de quitter la Confédération alors que plus tard, si nous désirons adhérer, l'accès peut nous être interdit par le veto d'une seule association.

Le risque de perdre notre identité ou de se voir imposer des décisions contraires à nos intérêts est nul à partir du moment où les décisions doivent être prises à l'unanimité. Cela rend, bien entendu, l'ensemble difficile à gouverner mais limite les possibilités de dérapage.

Questions diverses.

Réforme des permis de plaisance.

Les permis A et B sont en passe d'être remplacés par

L'organisation de l'Assemblée Générale par nos collègues de La Rochelle était en tous points remarquable et nous devons beaucoup, je crois, à Madame Kerignard, que nous remercions ici, pour la partie conviviale de cette rencontre.

Aucun participant n'oubliera jamais le SIEGE DE LA ROCHELLE. Les Rochellais en effet ont eu l'heureuse idée d'agrémenter notre studieuse assemblée d'une conférence prononcée par Monsieur Labour, Directeur de l'Office du Tourisme et du Centre des Congrès de La Rochelle, sur cet événement considérable, pour la France et pour l'Europe que fut le siège de La Rochelle par Louis XIII et le Cardinal de Richelieu, en 1628.

Le conférencier illustra son propos par la projection de scènes "prises" lors du siège par le graveur Jacques Callot. Le souci de réalisme, la pureté du trait, la finesse de l'expression, l'incomparable maîtrise de la technique font de la gravure de Callot un "reportage" d'une grande densité sur l'ensemble de cette opération militaire qui débuta en mai 1627 au siège de St-Martin-de-Ré par la flotte anglaise venue soutenir les Protestants de La Rochelle et s'acheva le 28 octobre 1628 par la rédition de la Ville, après un siège effectif de cinq mois au cours duquel 23 000 Rochellais périrent.

La verve de conteur de M. Labour, son vocabulaire moderne pour décrire des actions vieilles de près de quatre siècles, la qualité des diapos, nous ont fait vivre une retransmission (presque) en direct du Siège de la Rochelle. A faire pâlir encore un peu plus les grands (?) reporters... de la toute récente guerre du Golfe !

Les marins auront retenu tout l'effort que Richelieu dut déployer côté large pour parfaire le blocus, la "digue" de l'architecte Métézeau et l'escadre Royale, et empêcher le ravitaillement de la ville par les navires marchands. Richelieu savait et répétait souvent : "Quiconque est maistre de la mer a un grand pouvoir sur terre".

Noté aussi le travail de "renseignements" des capitaines de l'époque. Leurs observations dans les ports anglais avaient appris à la municipalité de La Rochelle l'importance des troupes anglaises embarquées sur les vaisseaux du duc de Buckingham qui se présenta en mai 1627 devant le port pour offrir son aide au parti huguenot. Le grand nombre et la qualité de ces troupes éveilla la méfiance des Rochellais, aussi bons Français que Protestants convaincus, qui maintinrent tendue la Chaîne à l'entrée du port, empêchant les Anglais de débarquer et se privant ainsi de leur aide. Ce sont encore des capitaines marchands qui apprendront au Maire de la Rochelle que Louis XIII fait armer de nombreux navires dans les ports de la Manche et en Bretagne, ce qui incite la ville à parfaire ses défenses et compléter ses provisions.

Mais La Rochelle ne put résister à l'implacable volonté de Richelieu de faire taire la querelle religieuse pour le plus grand bien du Royaume de France...

M.C.

une Carte Mer et un Permis Mer qui après un examen dont le programme très peu sérieux serait passé par des moniteurs de bateaux écoles et/ou des représentants des constructeurs (viens dans mon école ou achète mon bateau et tu auras ton permis) donne entre autre à un gamin de 14 ans la possibilité de conduire un bateau à moteur de 50 CV.

Dans le rapport du Président du Conseil Supérieur de la Plaisance actuellement sur le bureau du Ministre, il apparaît en toutes lettres que les Capitaines retraités et rhumatisants doivent absolument être écartés de la délivrance de ces permis. Il est évident que plus les permis seront donnés facilement, plus la clientèle des écoles et des constructeurs sera nombreuse. Il en sera de même de la clientèle de la SNSM et autres professionnels de la mer à qui, bien entendu, on laissera le soin d'aller rechercher les imprudents en perdition qui, avec ce système, ne pourront qu'être plus nombreux. Notre collègue Huyard prépare une lettre à ce sujet pour alerter le Ministre.

Aide de l'AFCAN à l'application du Memorandum de Paris.

Nos collègues de la section atlantique ont de fréquents contacts avec le centre de sécurité de La Rochelle. Actuellement, celui-ci a des difficultés pour effectuer le quota d'inspections (25% des navires) prévu par le Memorandum de Paris.

Le Chef du Centre de La Rochelle semble très intéressé par une suggestion de Huyard proposant que les Capitaines de l'AFCAN apportent leur concours pour effectuer ces inspections. Nous allons enquêter auprès de l'Administration car le problème est créé par le manque d'inspecteurs et ce n'est pas à l'AFCAN d'y suppléer. Par ailleurs, étant donné qu'il s'agit d'une question de sécurité, nous pouvons accepter de participer à ces contrôles si on nous le demande.

Rapport financier.

Le bilan est satisfaisant mais les cotisations n'ayant pas évolué depuis cinq ans, il est décidé de les augmenter de 5% : ACTIFS = 1 155 F. INTERIMAIRES ET MISSION A TERRE : 790 F. RETRAITES et ASSOCIES : 210 F.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président remercie les participants et tous ceux qui l'ont aidé pendant ses quatre ans et demi de Présidence. Il souhaite à l'AFCAN une longue vie sous la conduite d'un autre Capitaine. L'A.G. s'achève à 10 h 30 le 20 avril.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Etaient présents :

Caron. Cole. Charlot. Ernault. Recher. Trocheris. Troyat.

Ernault est nommé Trésorier à la place de Recher qui démissionne.

Fournier est nommé Vice-Président à la place de Hochet qui a abandonné la navigation pour un poste sédentaire et ne participe plus aux travaux de l'AFCAN.

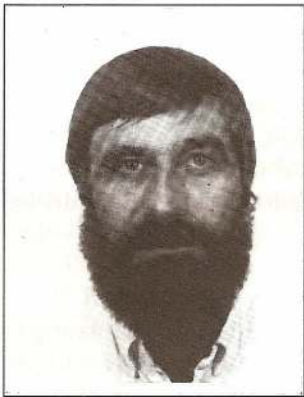
Aucun volontaire ne se proposant pour la Présidence, il est décidé que l'AFCAN serait gérée pendant un temps aussi court que possible par le Président Adjoint Caron et les deux Vice-Présidents Fournier et Troyat qui se répartiront les responsabilités. Ils s'engagent à tout mettre en œuvre pour que la Présidence unique soit rétablie dans les plus courts délais.

La prochaine Assemblée Générale se tiendra en mai 1992 à Paimpol.

LA RESPONSABILITE DU CAPITAINE MARCHAND, AUJOURD'HUI... DEMAIN ?

Les séminaires de Marseille et du Havre ont rencontré un franc succès et ont été largement couverts par la presse spécialisée et les quotidiens régionaux du littoral. Nous ne pouvons présenter ici la totalité des interventions, qui feront d'ailleurs le sujet d'un Livre Blanc.

Outre l'essentiel de la contribution de l'AFCAN présentée par le Cdt Declercq, la rédaction a sélectionné quelques morceaux choisis susceptibles d'intéresser les navigants.



Présentation de quelques points montrant les distorsions entre la pratique et le droit, établis à partir de lettres de Capitaines de navires en activité.

par Jean-Paul DECLERCQ

Association Française des Capitaines de Navires.

Dans l'imagerie populaire, en France, le Capitaine est un être tout-puissant, "le Seul Maître à bord après Dieu".

Les auteurs Anglais expriment la même idée lorsqu'ils parlent du "Master's Despotic Power", le pouvoir despotique du Capitaine.

Ce pouvoir énorme était lié à la responsabilité énorme d'un homme sur qui reposait toutes les décisions, qu'elles se rapportent au navire, à la marchandise, aux passagers, ou à l'équipage. (...)

Aujourd'hui le Capitaine doit prendre garde de se conformer aux conventions internationales ; aux lois relatives à l'armement, au transport maritime, et à l'affrètement ; au Code du Travail Maritime ; aux conventions collectives ; et, bien sûr, aux instructions de son armateur (...)

Mais le Capitaine n'est pas devenu, et ne deviendra jamais un simple technicien de la conduite du navire, qui pourrait se contenter de monter à bord lorsque tout est paré commercialement pour le départ.

Il est certain que les responsabilités commerciales du Capitaine ne sont plus ce qu'elles furent dans le passé. L'existence des Agences, le développement des radiocommunications, l'accélération des escales, la conteneurisation, ont modifié les conditions du transport maritime.

Le Code de Commerce limite les possibilités d'action du Capitaine aux lieux où l'Armateur ne peut lui-même agir. (Loi du 3/1/69, titre I, CH II, section II, DALLOZ p.444).

Mais il est un lieu où il est le seul à pouvoir agir, c'est le navire, lorsque celui-ci est en mer.

Et cette action va bien au-delà de la simple technique de la conduite d'un navire, mesurée par comparaison avec le

travail d'un pilote de ligne.

Rappelons les attributions d'officier ministériel du Capitaine, sur lesquelles nous ne nous étendrons pas. (A noter toutefois, à ce sujet, que sur les navires armés aux Kerguelen le Capitaine Français d'un navire battant le pavillon Français est amené à suivre les instructions d'un état étranger dans ses relations avec l'équipage).

Au passage, il faudrait souligner la nécessité d'une épuration du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, qui considère toujours comme un délit, à l'époque du transport aérien et des effectifs réduits sur les navires, le fait de refuser le transport d'un prévenu. (CDPMM, art. 31 et 64).

Par contre rien pour aider le Capitaine à faire face à la recrudescence de la piraterie, ou à un problème délicat comme la présence à bord de passagers clandestins.

L'importance des responsabilités du Capitaine apparaît dès que l'on considère que le navire est un établissement industriel où les hommes sont là pour travailler, mais aussi une cité où l'équipage prend ses repas et loisirs. Le chef de cette société, responsable de la société de travail et de la société civile, c'est le Capitaine (...)

I. Retirer au capitaine le fardeau de responsabilités qui ne sont plus les siennes.

Selon le code de commerce, le Capitaine ne répond que de "toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions" (Art.5 Loi du 3/1/69, titre I, CH II, section II, DALLOZ p.444).

La responsabilité du Capitaine, de par la loi, découle donc des fonctions qu'il exerce. (A contrario le Capitaine ne devrait pas être tenu responsable pour des fonctions qui ne lui ont été confiées ni par la loi, ni par l'armateur).

Il est donc nécessaire de retirer au Capitaine le fardeau de responsabilités qui ne sont plus les siennes, concernant des fonctions qui ne lui ont pas été confiées, ou pour lesquelles il ne lui a pas été donné de moyens.

1. Le capitaine n'embauche plus son équipage.

La décision d'effectif est établie par l'armateur.

L'Administration Maritime accorde son visa, après avoir contrôlé, en principe, la qualification du personnel, son nombre, et la conformité avec les règlements en vigueur.

Le Capitaine embarque sur le navire désigné par l'armateur, et doit se satisfaire de l'équipage désigné par le même armateur ou par son représentant.

La possibilité de se séparer d'un officier ou d'un marin qui ne donne pas satisfaction est parfois toute théorique. Comment en effet, sauf danger grave et évident, débarquer un homme dans un contexte d'escales courtes et d'effectifs réduits ? (...)

Le Capitaine n'ayant plus de pouvoirs ni sur le nombre, ni sur la qualification du personnel embarqué sous ses ordres, il ne doit plus être tenu pour responsable des conséquences de cette situation.

Et ceci d'autant plus lorsque, de par la décision d'effectif, le Capitaine est tenu de faire le quart. Responsable de son quart, cet officier ne peut en même temps être responsable de ce qu'il se passe pendant le quart des autres.

Un exemple : le cas du *Kini Kersten*. Voilà un navire, sous pavillon Allemand, armé avec un effectif réduit, le Capitaine et le Second devant faire chacun 12 heures de quart.

Une nuit le second s'endort pendant son quart. Le navire vient s'échouer sur la plage de Rozel.

Les tribunaux français ont condamné le second qui était de quart, mais également le Capitaine, à des peines de prison.

Les responsables de la fixation des effectifs n'ont pas été considérés comme responsables.

Il serait sans doute temps de modifier les textes pénaux qui, en matière d'infractions concernant la police de la navigation, ne connaissent que le Capitaine.

Il en est d'ailleurs de même de la loi réprimant la pollution. Nous y reviendrons.

2. Fonctions commerciales du Capitaine.

Traitant maintenant des fonctions commerciales du Capitaine, il convient de bien rappeler que le Capitaine de navire n'est pas un Capitaine marchand. C'est-à-dire que nous ne sommes pas des commerçants, et que la citation du Capitaine devant le tribunal de Commerce en cas de litige entre l'Armateur et le Chargeur ne se justifie plus, car le Capitaine n'est pas partie au contrat.

De même l'exception de juridiction prévue au code du travail maritime (art. 1 et 12 du décret 20-11-59) en cas de litige entre le Capitaine et l'Armateur devrait être supprimée. (En ce sens, voir P. Chaumette, "La dispersion du contentieux du travail maritime", *Annuaire DMA Nantes T VIII 1985 p.171 et s.*, et contribution de P. Chaumette à ce séminaire).

Il reste que le Capitaine est sensé avoir lui-même décidé du plan de chargement de son navire, et en avoir supervisé le bon arrimage.

Ceci est encore possible, et est de pratique courante, sur

de nombreux navires.

Ce contrôle du chargement et de l'arrimage est par contre impossible sur les navires à escales rapides, sur les pétroliers de grande taille et les gros porte-conteneurs, en particulier lorsque le navire a des effectifs réduits.

La totalité des opérations passent dans ces cas sous le contrôle du terminal à terre, et le Capitaine n'a pas les moyens de vérifier à-priori les bonnes opérations.

Ajoutons à cela le fait que bien souvent les documents descriptifs de la marchandise ne peuvent être remis au navire avant le départ, et que le Capitaine ignore bien souvent ce qu'il transporte.

Quant à l'arrimage à l'intérieur des conteneurs, il est effectué trop souvent n'importe comment directement en usine par du personnel qui ignore tout des risques du transport maritime, sans possibilité de contrôle avant l'embarquement.

Outre les risques pour la sécurité liés à ces pratiques, il faut dire qu'il serait temps que le Capitaine (et au-delà du Capitaine l'armateur...) soit dégagé de la responsabilité pour certaines fautes de chargement qu'il n'a eu ni la possibilité, ni les moyens de contrôler (...)

Par contre la responsabilisation de certains maillons de la chaîne du transport serait sans doute, par ailleurs, bénéfique autant pour la sécurité des navires que pour les intérêts des armateurs et des chargeurs.

A ce propos citons le récent jugement du tribunal de Savone, suite au naufrage du navire *Tito Campanella*, selon lequel "la méthode d'arrimage ayant contribué au naufrage du navire et à la mort de la totalité de l'équipage, le *stevedore* responsable de l'arrimage doit être tenu pour responsable pour le naufrage et pour le délit d'homicide involontaire" (jugement tribunaux di Savona 29 Ottobre 1990).

3. Etat du navire.

Ayant terminé le paragraphe relatif aux fonctions commerciales par un naufrage, je vais ouvrir celui de l'état du navire par un autre naufrage, celui du *Herald of Free Enterprise*.

Cette catastrophe est l'exemple même de ce qui peut arriver lorsqu'un Commandant n'arrive pas à se faire entendre de son armateur lorsqu'il crie "casse-cou", et ne veut, ou ne peut, arrêter lui-même la machine infernale.

Rappelons que sur ce navire il n'y avait aucun voyant pour signaler que la porte n'était pas fermée, et que les Capitaines successifs du navire n'avaient pas écrit moins de 5 lettres dans les deux années précédentes pour signaler le danger.

Mais le problème, ici comme ailleurs, est que le Capitaine n'a pas de budget à sa disposition. Il n'a plus la maîtrise de l'entretien du navire, lequel est suivi par le service technique de la compagnie.

Il ne s'agit pas de critiquer ici ce mode de fonctionnement. Le Capitaine n'est plus celui d'un seul navire. Il n'a plus la possibilité d'assurer le suivi de l'entretien du navire. Il est donc assez logique que le programme entretien/réparations soit sous la responsabilité du service technique.

Le Capitaine conserve le devoir de ne pas appareiller lorsque le navire n'est pas en état de navigabilité. Mais il ignore parfois cet état. Par ailleurs un navire moderne a toujours des travaux reportés pour l'arrêt technique. A partir de quel moment peut-on considérer que des travaux sont indispensables pour prendre la mer ? - Les experts des sociétés de classification sont là, en principe, pour aider à la décision, et, en fait, rares seront les cas où le Capitaine doit décider de ne pas appareiller. Dans la plupart des cas le devoir du Capitaine est d'avertir son armateur de l'état du

matériel et des risques encourus. Ayant fait cela, il ne devrait plus être considéré comme responsable si le service concerné traîne à faire le nécessaire.

4. Pollution.

Pour terminer ce chapitre sur le grand chapeau que l'on fait toujours porter au Capitaine, il n'y a sans doute rien de mieux que la loi réprimant la pollution par les navires.

Les Capitaines de l'AFCAN se font un devoir de ne pas être des pollueurs.

Mais la loi est scandaleuse, dans la mesure où elle réprime pénalement le Capitaine pour des faits qu'il n'avait pas le pouvoir d'empêcher.

C'est une bonne chose de lutter pour la protection de l'environnement marin, mais pas en s'en prenant une fois de plus au seul Capitaine comme s'il était encore, dans le transport d'aujourd'hui, l'unique intervenant dans le parcours maritime.

Ajoutons que si le législateur a bien prévu la pénalisation du capitaine pollueur, les Etats sont loin d'avoir prévu, dans leurs ports, les moyens nécessaires pour que le navire ne pollue pas.

II. Permettre au capitaine de continuer d'assurer, dans les meilleures conditions, les responsabilités qui sont toujours les siennes.

(...) Il est en effet de l'intérêt de l'Armateur, des Chargeurs, de l'équipage, que le Capitaine reste un homme responsable, indépendant, maître de ses décisions, et ne devienne pas l'exécutant de personnes placées derrière un télex ou un fax.

1. Le maître de la sécurité.

a) Sécurité du navire.

Les fonctions du Capitaine sont différentes selon le navire et le type d'exploitation de celui-ci.

Mais il est une fonction qui doit rester impérativement, c'est 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.

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 notre 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 (...)

Pour aider le Capitaine dans cette fonction de maître de la sécurité, il existe tout un tissu de textes nationaux et internationaux qui imposent au navire des contrôles.

Le Capitaine, responsable de la sécurité, doit veiller à la qualité de ces contrôles, et les visites prévues dans le cadre national doivent être maintenues, et étendues à l'ensemble des navires, afin que le changement de pavillon ne soit pas le moyen pour un armateur irresponsable (il n'y en a pas beaucoup en France, mais ça existe de par le monde) d'échapper à ses obligations de sécurité. (NDLR : D'où l'importance du contrôle par l'Etat du Port).

Ceci demande, bien sûr, un corps d'inspecteurs de la navigation composé de professionnels en nombre suffisant. Un

effort doit être fait en France à ce sujet. (NDLR : voir page 16 l'opinion de l'AFCAN sur les contrôleurs du MOU).

b) Sécurité des marchandises.

Responsable de la sécurité du navire, le Capitaine l'est aussi des marchandises.

Il n'y a bien sûr pas d'autre solution, pour les gros porte-conteneurs et les pétroliers, que le fonctionnement actuel, où le chargement est supervisé par des services de terre.

Mais les "ship-planners" ne partent pas avec le navire, et il appartient au Capitaine de veiller à ce que rien dans le chargement ne vienne compromettre la sécurité.

La sécurité peut être compromise du fait du chargement par deux aspects, le mauvais arrimage et la présence de marchandises dangereuses.

Sur les navires d'exploitation classique le plan de chargement est conçu sous la responsabilité du Capitaine, et l'équipage, en nombre suffisant, peut veiller au bon arrimage.

Le Capitaine doit pouvoir garder la responsabilité, liée à la sécurité, du bon arrimage, même lorsque ces conditions ne sont pas remplies, sur un navire à escales rapides et effectifs réduits.

Or, il n'est pas possible de faire confiance, à priori, à l'acconier, et de signer en fin d'escale un certificat de bon arrimage pour des opérations que l'on n'a pu surveiller. Dans de telles conditions il serait nécessaire de fournir au Capitaine des moyens pour la sécurité, comme, par exemple, la présence durant le chargement d'experts indépendants. (L'idéal est le renforcement de l'équipage, en particulier officiers, pendant les opérations commerciales).

Concernant les marchandises dangereuses, il serait peut-être temps que la réglementation actuelle tienne compte des réalités du transport par conteneur. Actuellement le moindre petit lot de parfum est suffisant pour classer un conteneur en 3.3.

Ceci dit, il faut donner les moyens au Capitaine de respecter les règlements sur les marchandises dangereuses, par une information préalable tout d'abord, en fournissant les documents complets sur les mesures à prendre en cas d'incendie ensuite. Bien souvent les seules informations fournies au navire sont le nom du produit et la page du règlement international pour le transport par mer des marchandises dangereuses.

En ce qui concerne le risque d'incendie, il nous faut parler des moyens de lutte, et donc, en premier lieu, de l'équipage.

Vouloir réduire l'équipage à la seule équipe de conduite, c'est ne pas tenir compte des réalités maritimes. Les Capitaines doivent pouvoir compter sur un équipage suffisamment complet et formé pour pouvoir, dans les conditions extrêmes, sauver le navire, le fret, et les vies humaines.

2. La conduite du navire.

La quantité et la qualité des marins qui composent l'équipage est tout aussi important pour ce qui est de la navigation proprement dite.

Le Capitaine est responsable de la conduite du navire.

Son rôle ne se limite pas à l'obligation qui lui est faite, de par la loi, d'être en personne sur la passerelle lors de l'entrée et de la sortie des ports.

Il est responsable du choix de la route, en fonction des conditions climatiques.

Même lorsqu'il y a un pilote à bord, le Capitaine reste responsable. Les textes et la jurisprudence sont clairs. Le pilote n'est qu'un conseiller. Tous les autres "conseils" reçus par le Capitaine ont la même valeur juridique, qu'il s'agisse des routages météo, ou des incitations de la part de l'affrètement pour choisir telle ou telle route.

Cette responsabilité, nous pensons à l'AFCAN que le Capitaine doit la garder, car les conseils reçus ne sont qu'une partie des éléments dont il doit tenir compte dans la conduite du navire.

En aucun cas des "contrôleurs maritimes" ou des "aiguilleurs de la mer", quelle que soit leur compétence, ne doivent donner des ordres de route au navire du 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.

Cette responsabilité du Capitaine dans la conduite du navire est une responsabilité de chaque instant. Alors que l'officier de quart est responsable pendant son quart, le Capitaine est responsable du navire.

Ce qui nous amène à revenir sur la question du quart du Capitaine.

Jusqu'à une époque récente, les seuls cas où des Capitaines étaient astreints à faire le quart concernaient des traversées courtes, permettant en principe au Capitaine de rester disponible en toutes circonstances.

Certaines compagnies ont fixé les effectifs sur des navires récents avec une organisation du travail où le Capitaine doit faire le quart d'une manière systématique sur des lignes de long cours. Les Affaires Maritimes ont visé ces effectifs et cette organisation du travail.

L'AFCAN a déjà eu l'occasion de s'élever devant de telles décisions.

Il est en effet évident qu'un Capitaine qui assure le quart en plus des nombreuses tâches qui restent les siennes ne peut plus être disponible pendant le quart des officiers.

Il reste pourtant, de par le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (en particulier articles 80 et 81), responsable de tout manquement aux règles de navigation.

Ainsi par jugement du tribunal maritime commercial de Boulogne, le Capitaine du cargo Equateur, qui s'était échoué dans le Pas-de-Calais, a été condamné pour ne pas avoir été présent à la passerelle par temps de brume (TMC Boulogne 28 juin 1954, DMF 1954, 506). Même jugement du TMC du Havre pour un abordage dans la brume, l'officier de quart étant peu expérimenté (TMC Le Havre, 1er décembre 1955, DMF 1956, 559).

Rappelons par ailleurs le cas du Kini Kersten, déjà cité. Responsable de la conduite du navire, et de sa sécurité, le Capitaine doit veiller à ce que les hommes d'équipage soient bien en état d'accomplir leurs fonctions.

Le pouvoir de débarquer un officier ou un marin qui ne fait pas l'affaire doit donc être maintenu.

Un mot à ce propos sur le problème de l'alcool et de la drogue, suite aux décisions prises par certaines compagnies maritimes et certains gouvernements, comme celui des USA, sur le contrôle des équipages.

Nous ne pouvons que regretter à ce sujet que le service de santé des gens de mer laisse embarquer, en toute connaissance de cause, des marins atteints par la maladie alcoolique.

Faire respecter la discipline sur cette question n'a jamais été chose simple. Mais c'est bien de la responsabilité du Capitaine de veiller à ce que les marins soient capables d'assurer aussi bien leur travail que la sécurité du navire en cas de besoin. Le problème n'est pas nouveau. Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande nous donne le moyen d'y répondre, et il n'est sans doute pas utile de transformer le Capitaine en gendarme obligeant le marin à souffler dans un ballon.

3. Quelles garanties pour sauvegarder l'indépendance du Capitaine ?

Répondons-lé, dès que le navire a quitté le port seul un

homme embarqué peut juger de la navigabilité. Cet homme, c'est le Capitaine.

Cette responsabilité, comporte des risques, nul ne peut le nier. La sécurité coûte cher. S'il veut se montrer trop exigeant, un Capitaine peut risquer son poste dans certaines compagnies.

Les Capitaines du Herald of Free Entreprise ont préféré se soumettre aux ordres, et ont pris les risques liés aux horaires tendus qu'on leur imposait.

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.

Les Armateurs, je veux dire les vrais armateurs, savent qu'il est de leur intérêt d'avoir de vrais Capitaines, capables de prendre lorsqu'il le faut des décisions qui s'imposent. Ils veulent à bord de leurs navires des Commandants responsables, et non de simples conducteurs de navire.

"La situation du Capitaine est héritière d'une longue tradition d'indépendance de fait et de droit" nous rappellent les manuels de droit maritime (R. Rodière et E. de Pontavice, "Droit Maritime", Précis Dalloz, 261).

Pour l'AFCAN cette indépendance n'est pas dépassée. Elle est au contraire nécessaire. Elle doit être maintenue, et même renforcée, pour ce qui est des devoirs légaux de Capitaine. Devoir de sécurité du navire et de la marchandise. Devoir de sauvegarde de la vie humaine en mer. Devoir de ne pas polluer.

La question qui se pose est de savoir comment garantir cette indépendance lorsque ces impératifs s'opposent aux intérêts financiers de l'employeur du Capitaine, et lorsque cet employeur n'est plus un armateur au sens vrai du terme.

La question d'une protection particulière du Capitaine, afin de lui permettre de prendre ses responsabilités sur la sécurité en toute indépendance, doit être posée.

Certaines professions disposent de telles mesures. Ainsi le juge, inamovible, ou le journaliste qui dispose de la clause de conscience.

Quelle que soit la mesure de protection, elle devrait permettre à un Capitaine de demander un contrôle de son navire avant l'appareillage, sans risquer de perdre son emploi. Comme dans le cas du Gimone.

J.P. DECLERCQ



Extrait de la contribution de Monsieur Patrick Chaumette

Maître de Conférences

Faculté de Droit et des Sciences Politiques de
Nantes

Congédiement du capitaine.

En dépit de l'évolution des conditions de navigation et d'exploitation des navires, le capitaine a conservé ses particularités juridiques. Le principe reste celui du libre congédiement du capitaine par l'armateur. L'ancien article 218 du Code du Commerce prévoyait la révocabilité ad nutum du capitaine, le traitant comme un mandataire social. Selon l'article 109 C.T.M., l'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié. Même hors des ports métropolitains, le congédiement du capitaine ne nécessite pas l'autorisation de l'autorité maritime. La loi du 18 mai 1977 qui a étendu le droit du licenciement aux marins, n'est pas applicable au capitaine. Toutefois, le libre droit de congédiement du capitaine est largement

encadré dans la marine marchande par les conventions collectives des officiers. Il semble ainsi qu'il faille distinguer les fonctions de capitaine qui restent révoquables aisément, du contrat d'engagement maritime qui bénéficie de la protection des dispositions conventionnelles, mais non du statut légal du licenciement. L'ensemble a-t-il encore une cohérence ? En l'absence de dispositions conventionnelles, le congédiement du capitaine n'est soumis ni à un préavis, ni à une exigence d'entretien préalable, de notification écrite, d'obligation de motivation ou au versement d'une indemnité de licenciement.

En cas de renvoi injustifié, le capitaine a droit à des dommages-intérêts. Il appartient donc à la jurisprudence de délimiter la frontière entre congédiements légitimes et injustifiés. (...) La stabilité des dispositions législatives concernant le capitaine ne doivent pas cacher l'évolution des solutions jurisprudentielles. Le juge forme sa conviction au vu des éléments fournis par les parties du litige, au besoin après toutes mesures d'instruction qu'il estime utiles. Le capitaine doit s'efforcer de démontrer que son congédiement est injustifié, mais l'armateur ne peut rester passif : il doit alléguer des motifs de congédiement apparemment légitimes, soumis au contrôle du juge. (...)

Si l'on constate que le contrôle du bien-fondé du congédiement du capitaine est aligné par la jurisprudence sur le contrôle judiciaire de la cause réelle et sérieuse de licenciement, le capitaine semble exclu des formalités procédurales du licenciement, dans une lecture littérale de l'article 109 C.T.M. : entretien préalable, lettre motivée de licenciement, doute bénéficiant au salarié depuis la loi du 2 août 1989. Pourtant la jurisprudence fait prévaloir la qualité de salarié, de marin, d'officier du capitaine sur ses fonctions de mandataire commercial. Il semble bien que l'article 109 C.T.M. doive faire l'objet d'une interprétation stricte. Le capitaine congédié a droit au préavis, ainsi qu'à l'indemnité de licenciement, sauf faute grave de sa part. Il est fondamentalement un salarié qui peut bénéficier du droit de licenciement, même et surtout dans ses aspects procédurales. Ceux-ci ont une fonction d'information du salarié licencié et de prévention du contentieux.

Tout au plus, l'article 109 C.T.M. fait-il échapper le capitaine de navire de l'exigence d'une cause réelle et sérieuse de licenciement pour celle de motif justifié de congédiement. Dans la mesure où la jurisprudence assimile les deux notions, il faut souhaiter l'abrogation pure et simple de l'article 109 C.T.M.. Cette abrogation n'interdirait pas à un armateur de licencier un capitaine en raison de sa négligence ou de sa malveillance dans ses fonctions de mandataire commercial. La loi du 3 janvier 1969 a limité la responsabilité du capitaine aux conséquences de ses fautes personnelles et n'a maintenu ses pouvoirs commerciaux qu'en dehors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale. La cour de Rennes a bien rappelé qu'il appartient au capitaine, et à lui seul, de veiller aux intérêts de l'armement quant à la qualité et aux prix des produits fournis lors de l'avitaillement.

Il est clair ici également que la survie de l'art. 109 C.T.M. n'est pas essentielle pour le maintien des attributions et responsabilités du capitaine de navire : au contraire, nous semble-t-il, sa disparition pourrait participer au renforcement de la cohérence et de la clarté du droit maritime.

Contribution de Maître EMO

Avocat au Barreau de Rouen
Ancien Bâtonnier de l'Ordre

Maître EMO est d'abord intervenu pour dire qu'il ne pensait pas qu'il soit nécessaire de réécrire de nouveaux textes sur le STATUT DU CAPITAINE.

"Qu'on le veuille ou non, la Loi sera toujours nécessairement imparfaite ; mieux vaut donc seulement lui apporter de temps à autre quelques corrections, plutôt que de vouloir sans cesse remettre l'ensemble en chantier.

Et c'est à la jurisprudence - en fonction des circonstances et à mesure de la situation - d'assurer alors la liaison indispensable entre le texte même de la Loi et la réalité des choses".

Puis il a posé la question de savoir s'il fallait ou non maintenir les TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX.

"UNE INSTITUTION SOUVENT CRITIQUÉE : LE T.M.C.

(...) poser une telle question c'est aborder le problème général du particularisme du Droit Maritime dans son aspect pénal et répressif.

Pourquoi le marin aurait-il droit à une juridiction pénale plus spécifique ?

Chacun sait, que la "juridiction maritime" a une histoire à éclipses, si j'ose ainsi m'exprimer.

Son ancêtre, "l'Amirauté", supprimée en 1791, a réapparu en 1852 avec des attributions limitées pour s'affirmer pleinement à nouveau en 1891 ; mais la Loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande la supprime à nouveau et elle ne sera rétablie seulement qu'à la veille de la guerre en juillet 1939, sous l'appellation de "Tribunal Maritime Commercial".

Et depuis lors, nombreux sont ceux qui pensent qu'elle devrait à jamais disparaître, parce que inadaptée, trop complexe, ou inapte à connaître d'infractions connexes, ou même tout simplement, pour d'autres, parce qu'elle constitue une "juridiction d'exception".

Certes, une réflexion d'ensemble pourrait être menée sur la question avec le plus grand intérêt, et je conçois que certaines des critiques faites à l'institution sont tout à fait pertinentes.

Toutefois, tous les détracteurs de cette juridiction ont intérêt, me semble-t-il, à réfléchir avant que de demander sa suppression au Législateur.

Cette opinion qui est mienne, et que partageront sans doute nombre de mes confrères, est le fruit d'une expérience professionnelle.

Je cite à titre d'exemple :

- dans une affaire importante, qui avait défrayé très largement la chronique, nous sommes dans les années 1972-1974, j'avais été amené à défendre devant le Tribunal Maritime Commercial de cette ville un Commandant de navire auquel il était reproché d'avoir commis une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes sur la route à suivre, avec cette circonstance que l'infraction avait eu pour conséquence la perte du navire.

Les faits apparaissaient d'autant plus graves que le navire disparu était un paquebot français.

Il fallait que le siège de l'accusation fut tenu par un marin, pour que celle-ci puisse être purement et simplement abandonnée, au nom de l'honneur même du marin, après une journée et demi d'audience.

Il fallait que le Tribunal fut composé de marins pour que l'acquittement fut prononcé et que le Commandant du navire fut ainsi définitivement lavé du soupçon de déshonneur qui pesait sur lui.

En eût-il été de même devant un Tribunal de Droit commun, la responsabilité pénale de l'accusé aurait-elle été appréciée de façon aussi humaine ?

Il est permis d'en douter.

- dans de nombreuses autres affaires d'ailleurs, j'ai toujours ressenti la même impression.

Il est bien plus facile d'expliquer ou de justifier un comportement "à la mer" devant des Juges qui ont eux-mêmes navigué, et les Magistrats professionnels eux-mêmes le savent bien.

- Le "T.M.C." n'est pas parfait, loin s'en faut, et sa mise en œuvre peut être source de difficultés, déconvenues et insatisfactions ; il n'en est pas moins irremplaçable à mon sens, parce que composé d'hommes de compétence éprouvée sur les problèmes très spécifiques qui leur sont soumis, et par conséquent, mieux placés que tous autres pour juger en la matière.

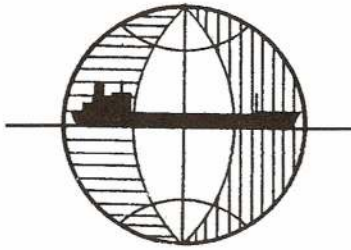
Le Havre, le 11 avril 1991. Pierre EMO

Pour finir, citons l'essentiel de la conclusion de l'exposé de **Madame Odier,**

chef du Service Juridique du CCAF.

La nature maritime de l'entreprise et sa sécurité commande que toutes décisions à prendre pour la sauvegarde des intérêts engagés dans l'aventure soient prises par le Capitaine dans le plein exercice de ses prérogatives.

D'autres compétences telles que les compétences commerciales se sont dégradées du fait de l'évolution dans l'organisation des compagnies de navigation. Cette évolution ne doit pas aller jusqu'à remettre en cause les textes. Elle signifie simplement que le Capitaine n'est plus "le seul maître après Dieu" mais qu'il reste le seul dans bien des cas capable de prendre les décisions nécessaires au salut de l'expédition maritime.



AFCAN

YC/CR/91.44

Objet : Quart du Capitaine

Monsieur le Ministre Délégué
Chargé de la Mer
3, Place Fontenoy
75700 Paris

Le 10 mai 1991

Monsieur le Ministre,

Notre Association organisait les 4 et 11 avril, conjointement avec l'Association "Hydro", un séminaire sur la "responsabilité du Capitaine de Navire, aujourd'hui et demain".

Cette manifestation a réuni un grand nombre de participants, juristes maritimes, responsables de compagnies de navigation, membres de votre Ministère, élèves et anciens élèves des écoles de navigation, Capitaines de navire, et la presse maritime a salué "la hauteur de vue des intervenants et la qualité des débats".

Un point soulevé au cours de ces débats est la question du quart du Capitaine.

Dans le cadre de la politique de réduction des effectifs sur les navires, la tendance existe en effet dans certains armements à demander au Capitaine d'assurer le quart en lieu et place d'un officier, pendant tout ou partie du voyage.

Or, une des premières leçons à tirer de ces débats est l'opinion unanime selon laquelle une telle situation ne saurait être maintenue.

Ainsi, dans son rapport de synthèse à l'issue du séminaire de Marseille, le Professeur Bonassies a pu dire : "Il n'est pas concevable que l'on demande au Capitaine, responsable de la sécurité du navire, d'exercer à la fois les responsabilités particulières qui sont celles d'un officier de quart". "L'obligation qui est faite au Capitaine d'être présent à la passerelle dans de nombreuses circonstances, et en tous cas à chaque fois que la navigation devient difficile, interdit de lui imposer d'assumer en plus les responsabilités du quart, sauf à le charger au-delà de ce que les forces humaines peuvent supporter".

Prenant acte de cette opinion unanime, nous avons l'honneur par la présente de vous demander de bien vouloir intervenir auprès de votre Administration afin que, lorsqu'elle est amenée à viser les décisions d'effectifs présentées par les armateurs, elle prenne garde à ce que le nombre et la qualification des Officiers ainsi que l'organisation du travail soient tels que le Capitaine puisse véritablement et efficacement assurer son rôle de maître de la sécurité, en mer comme au port.

Nous sommes prêts à vous rencontrer pour examiner plus à fond cette question.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Cdt Y. CHARLOT
Secrétaire Général

COURRIER OFFICIEL

Outre la lettre ci-dessus, l'AFCAN a adressé des lettres au Ministère de la Mer sur les sujets suivants :

LUTTE CONTRE L'ALCOOL ET LA DROGUE : Nous y sommes évidemment favorables mais nous émettons des réserves quant aux méthodes employées par certains armements pour contrôler les consommations d'alcool, méthodes qui risquent de constituer une atteinte à la vie privée des marins. Nous suggérons par contre que les médecins des Gens de Mer se montrent plus strictes envers les malades alcooliques et les amènent à se soigner avant de les déclarer aptes à la navigation.

MEMORANDUM DE PARIS : En remerciant le Ministre de nous avoir invités à la Conférence de Paris, nous lui rappelons à nouveau notre suggestion de faire équiper les navires de "transpondeurs" permettant l'identification mutuelle, ainsi que notre vœu de voir se créer une Garde-Côte Européenne. Nous lui rappelons enfin la fraude qui sévit sur la délivrance de certains "brevets de complaisance"...

ELARGISSEMENT DE LA VOIE MONTANTE A OUESSANT : L'AFCAN a officiellement transmis cette proposition au Ministre Délégué à la Mer en date du 15 avril 1991.

PERMIS DE PLAISANCE : Dans une longue lettre au Ministre datée du 10 mai, l'AFCAN énumère ses points de désaccord avec le projet de réforme des permis de plaisance, issu du Rapport Lajoie. Nous y dénonçons le laxisme avec lequel cette réforme prévoit de délivrer les nouveaux permis, le risque de collusion entre moniteurs de bateaux-écoles et examinateurs, l'absence de tout contrôle des connaissances des patrons de voiliers, la tentative de prise en main des contrôles de plaisanciers par le puissant lobby du nautisme au détriment des Affaires Maritimes.

CHANGEMENT DE MINISTRE : Notre association a adressé ses félicitations à Monsieur Jean-Yves Le Drian pour sa nomination à la tête du Ministère de la Mer.

Tout en regrettant que LA MER ait encore perdu un galon dans la hiérarchie gouvernementale, nous nous réjouissons du fait que notre Secrétaire d'Etat soit l'auteur du fameux rapport qui donna naissance au Plan Marine Marchande actuellement en cours d'application. M. Le Drian devient ainsi l'exécuteur de ses propres prescriptions. Le Commerce, la Pêche, la Manutention portuaire et même la plaisance, autant de sujets que le Maire de Lorient, la Ville aux cinq ports, peut appréhender dans sa propre ville.

NDLR : La Rédaction d'AFCAN-INFORMATIONS se réjouit de la nomination au titre de "chargé de la culture et du patrimoine maritimes" de Monsieur François Chappe, dont elle avait présenté l'ouvrage "L'EPOPEE ISLANDAISE" dans son numéro précédent.

THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

Memorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port

Bref historique.

C'est le 2 mars 1978 que fut signé le "Mémorandum de La Haye", entre les autorités maritimes de huit Etats riverains de la Mer du Nord et de la Manche, dont le but était le contrôle des navires pour vérifier l'application des Conventions internationales sur la **sécurité** et sur les **conditions de vie à bord**.

Quinze jours plus tard - le 17 mars 1978 - l'AMOCO CADIZ s'éventrait sur les roches de Portsall et la catastrophe amenait la Communauté européenne et les gouvernements à se préoccuper de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution.

A l'initiative de la France, une première conférence se tenait à Paris en décembre 1980 puis une seconde en janvier 1982 au cours de laquelle fut adopté le Memorandum de Paris entre les quatorze autorités maritimes des pays suivants :

Allemagne	Irlande
Belgique	Italie
Danemark	Norvège
Espagne	Pays-Bas
Finlande	Portugal
France	Royaume-Uni
Grèce	Suède

Un **Comité de Memorandum** composé d'un représentant de chaque autorité signataire et d'un membre de la CEE se réunit deux fois l'an pour veiller à l'application du Memorandum et procéder aux **amendements** rendus nécessaires par l'entrée en vigueur de nouvelles normes internationales. Des observateurs de l'OMI, de l'OIT, puis de l'US Coast-Guard, du Canada, de l'URSS, apportent leur collaboration au Comité.

Une troisième **Conférence ministérielle** tenue à La Haye en 1986 avait dressé un bilan positif du Memorandum et lui avait donné une nouvelle impulsion particulièrement dans le domaine de la prévention de la pollution.

La CONFERENCE DE PARIS DU 14 MARS 1991, "quatrième conférence ministérielle sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port", trouve sa motivation dans les graves événements maritimes de ces dernières années (Herald of Free Enterprise, Scandinavian Star, Exxon Valdez) qui ont mis en évidence la nécessité d'accroître l'efficacité des mesures existantes et d'édicter des dispositions nouvelles, pour parvenir à **l'élimination totale des navires n'offrant pas les garanties suffisantes**, ce qui est la raison d'être du Memorandum d'entente. C'est la France qui en a pris l'initiative.

Objectifs et actions du Memorandum.

Le Memorandum d'entente **n'édicte pas de règles nouvelles**. Il veut seulement *contrôler* que les navires qui fréquentent l'EUROPE, appliquent les **règles des CONVENTIONS INTERNATIONALES** en la matière. C'est le **CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT (D'ESCALE)** qu'on peut en quelque sorte opposer au **CONTROLE PAR L'ETAT DU PAVILLON (DU NAVIRE)**. Il s'appuie sur ce qu'on appelle les **instruments pertinents**, à savoir :

- Les Conventions Internationales de l'OMI : LIGNES DE CHARGE, SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG.
- La Convention sur les normes minima à observer sur les navires marchands édictée par l'Organisation Internationale du Travail : O.I.T. 147.

Pour réaliser ses objectifs le Memorandum a défini des **procédures de visite des navires** et formé des **Inspecteurs**. Chaque Autorité signataire a pris l'engagement de visiter 25% des navires étrangers entrant dans ses ports*. Par le jeu des escales multiples, on peut ainsi parvenir à contrôler chaque année plus de 80% des navires faisant escale dans la "région Europe". Le système est **coordonné** (on ne visite pas un navire contrôlé depuis moins de six mois, sauf s'il y a de "bonnes raisons" de le faire) et **centralisé** (informations des inspecteurs, suivi des navires). A noter qu'une "attention toute particulière" doit être accordée aux navires à passagers, aux pétroliers, gaziers et chimiquiers). Le système informatisé est géré par le Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint-Malo.

Les actions retenues

Les ministres réunis à Paris ont décidé d'un certain nombre d'actions. Certaines seront mises en œuvre par voie d'amendements au Memorandum, d'autres seront développées par le Comité.

INSTRUMENTS PERTINENTS

Tout d'abord, inclure dans les contrôles les dispositions des amendements et protocoles aux Conventions internationales récemment entrés en vigueur :

- Amendements 1983 à SOLAS 74 entrés en vigueur 1/7/86
- Recueil IGC (gaz liquéfiés en vrac) obligatoire 1/7/86
- Annexe II à MARPOL 73/78 (substances liquides)

nocives en vrac) entrée en vigueur le 6 avril 1987.

- Amendements au Protocole I (rapports sur les incidents impliquant des substances nuisibles) relatifs à MARPOL 73/78, entrés en vigueur le 6 avril 1987.

- Recueil IBC (produits chimiques dangereux en vrac) devenu obligatoire le 6 avril 1987. Et recueil BCH (idem).

- Annexe V à MARPOL 73/78 (ordures des navires) 31/12/88.

- Amendements 1988 à SOLAS (transbordeurs et navires à passagers), 22/10/89 et 29/04/90.

- Amendements 1988 à SOLAS (SMDSM) qui entreront en vigueur le 1er février 1992.

- Amendements de 1989 et de 1990 à SOLAS, qui entreront en vigueur le 1er février 1992.

D'autre part, faire appliquer les dispositions du CODE MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES, et particulièrement les nouvelles dispositions introduites dans le code concernant les "substances nuisibles transportées par mer sous forme de colis" (annexe III de MARPOL).

Faire ratifier rapidement par leur gouvernement respectif les Protocoles de 1988 à SOLAS et à LIGNE DE CHARGE, sur le système harmonisé de visites et de délivrances des certificats.

Enfin les ministres sont convenus que les Directives que l'OIT a publié récemment relatives aux conditions de vie et de travail à bord des navires feraient l'objet d'instructions appropriés à l'usage des inspecteurs.

RENFORCEMENT DES CONTROLES

En plus du contrôle de la validité des Certificat de Sécurité et de l'examen visuel du navire et de ses équipages, les inspecteurs pourront désormais procéder à des **contrôles opérationnels** et à l'**évaluation de la qualification des équipages** en matière de **sécurité** et dans le domaine de la **prévention de la pollution** :

a) sécurité

rôle d'équipage, rôle d'abandon
communication au sein de l'équipage (langues)
exercices d'incendie, exercices d'abandon
exercices de maîtrise des avaries
mise en œuvre des engins de sauvetage
capacité des officiers à faire le quart
utilisation des instruments de navigation
cargaison : risques au chargement, au déchargement
fonctionnement machines et auxiliaires
connaissance des manuels et instructions

b) prévention de la pollution

mise en œuvre des installations
chargement, déchargement, nettoyage des pétroliers
conformité à l'IMDG
pollution par les ordures : annexe V de MARPOL.
arrimage et assujettissements des cargaisons (code BC)

FORMATION DES INSPECTEURS

Le Comité du Mémoire mettra sur pied des programmes de formation harmonisés pour les inspecteurs.

A noter que les ministres se sont engagés à rendre disponibles les ressources nécessaires à l'accroissement des efforts de contrôle des navires par l'Etat du port.

COMPTES-RENDUS DES NAVIRES

La France a soumis à l'OMI une proposition visant à rendre obligatoire les **comptes-rendus de navires** lorsque ceux-ci pénètrent dans une zone à forte densité de trafic ou dans une zone sensible au regard de l'environnement, lorsque ces zones sont dotées d'installations VTS (Vessel Traffic Services), à savoir Radio, Gonio, Radars.

Les comptes-rendus ne comporteraient que les renseignements suivants :

nom du navire position, route et vitesse
cargaison (seulement si hydrocarbures ou substances dangereuses)

Les ministres ont déclaré que les systèmes de comptes-rendus de navires, conformément aux directives de l'OMI, sont essentiels à la sécurité de la navigation et qu'ils contribuent à la réduction des accidents ainsi qu'à l'amélioration de la capacité des Etats côtiers à répondre dans les plus brefs délais en cas d'urgence.

COOPERATION AVEC D'AUTRES PAYS

Les ministres ont accueilli avec satisfaction l'intention de l'URSS d'adhérer au Mémoire et l'étroite coopération entre le Canada et les Etats-Unis. La réunification de l'Allemagne a étendu la couverture géographique du Mémoire d'entente. Le Comité est encouragé à assister les autorités maritimes de pays qui voudraient constituer des systèmes régionaux de contrôles des navires par l'Etat du port. A noter la présence à la Conférence de Paris du ministre marocain chargé de la marine marchande : le Maroc pourrait adhérer au Mémoire.

* Le pourcentage de navires contrôlés en France en 1990 est de 22,7%.

INSPECTEURS DES AFFAIRES MARITIMES

La création d'un corps d'INSPECTEURS DES AFFAIRES MARITIMES est actuellement en pleine gestation. Ce corps absorbera les Inspecteurs de la Navigation et du Travail Maritime créés en 1909 et les Techniciens Experts du service de la sécurité de la navigation maritime (arrêté du 10 septembre 1974).

Trois spécialités sont prévues :

- spécialité administrative
- spécialité technique relative à la sécurité
- spécialité scientifique (ressources vivantes)

Le RECRUTEMENT de ces inspecteurs nous inquiète quand nous lisons dans le projet de statut que **50% des postes** seront pourvus par concours internes ouverts aux fonctionnaires. Sans compter les 5% "au choix" parmi les fonctionnaires du Secrétariat à la Mer, ni les candidats aux concours externes en provenance des instituts régionaux d'administration. La part laissée aux professionnels, officiers de la marine marchande et officiers de carrière de la marine nationale sera bien mince. Quand on connaît par ailleurs la pénurie d'officiers navigants et leur peu d'attrance pour ces carrières d'inspecteurs, on peut craindre que ce nouveau corps soit très peu irrigué d'eau de mer.

Reste à espérer que les programmes des examens que devront subir les candidats permettent un recrutement de haut niveau. Et que les "inspecteurs-stagiaires", pendant l'année de formation prévue aux statuts, acquièrent une bonne pratique maritime.

UNE OFFRE DE L'AFAN.

PARTICIPER AUX INSPECTIONS DE NAVIRES

Nous proposons actuellement, à certains Centres de Sécurité des Affaires Maritimes, l'aide des membres de l'AFAN aux inspecteurs chargés d'effectuer les contrôles de l'Etat du port. Cette aide consisterait à assister l'Inspecteur, en tant qu'expert, lors d'une visite de navire. Comme cela peut se faire lors d'une visite de mise en service ou d'une visite annuelle d'un navire français à l'étranger.

Les collègues que ces missions intéresseraient peuvent contacter leur représentant de Région ou le Secrétariat Général, pour figurer sur les listes de membres volontaires.

Whose rules do

IT WAS not the best way to begin the week, thought the captain of the tanker, as he sat miserably in the agent's car on his way back from court, where he had been fined \$10,000 and forced to listen to the magistrate speaking to him as if he was a common criminal. His ship, aboard which every known anti-pollution rule and regulation was being thoroughly complied with, had been detected making excessive amounts of smoke in the harbour, breaking a local byelaw, which he had never even known about.

Inspector

It was not the money, which the owner's insurance would pay anyway. It was the principle of being caught out by some vigilante emission inspector using the small print of a local regulation buried in the byelaws.

"The regulations are not uniform," complained an eminent shipowner recently.

"Indeed, they vary so widely they are almost impossible to comply with. There are too many agencies involved in drafting them, and too many involved in ensuring compliance."

He also went on to suggest that there were too many

in practically every port they go to. Some surveyors will look at the safety equipment, others will want to scrutinise the logbooks. Others will simply examine the safety equipment, oblivious of the fact that the same safety equipment was examined

plains what the modern seafarer has to put up with as he attempts to stay out of court.

There are several different problems which the seafarer has to contend with in the world of modern and regulation-infested shipping. Firstly, while the international rules and regulations as laid down by the International Maritime Organisation (IMO) might seem clear enough, they depend upon national bodies to administer them. There is no such thing as an IMO inspector - it is the national surveyor of the government whose flag the ship flies who is the person who will see that rules are being complied with.

The multiplicity of shipping laws today can cause confusion. Michael Grey looks at the problems.

regulations and standards applying to international shipping and many of them were inappropriate, and out of date.

These sentiments will probably be sympathised with by seamen the world over, who have become used to accompanying teams of surveyors around their ships

two weeks ago at the start of the voyage.

"Different ships - different long splices," was a seaman's way of pointing out that no two ships were ever the same and the work was always varied. "Different ports - different regulations," is a more modern version of this, which ex-

Administration

But it is not as simple as that, because the flag administration, as in the case of some of the smaller open registers, may not have the

POINT DE VUE

TANT QU'A REPRENDRE LE MOU...

L'AFCAN, dont la préoccupation essentielle est d'agir pour la sécurité en mer et la protection de l'environnement est favorable aux CONTROLES des NAVIRES et de leurs EQUIPAGES et a apprécié d'entendre M. Jacques Mellick déclarer dans son discours de clôture de la Quatrième Conférence Ministérielle qu'il fallait "...éliminer de la navigation au large des rivages européens les navires poubelles inférieurs aux normes, armés bien souvent par les équipages insuffisamment qualifiés, au service d'armateurs peu scrupuleux".

Remarqué aussi cette phrase de Mr. W.A. O'NEIL, Secrétaire Général de l'OMI : "UNSAFE SHIPS HAVE NO PLACE IN TO-DAY'S WORLD AND TIGHTER CONTROL IS REQUIRED".

CONTROLES EFFICACES PAR CONTROLEURS COMPETENTS.

Les capitaines de navires et leurs équipages n'apprécient peut-être pas toujours les inspections auxquelles ils doivent se soumettre. Il faut dire qu'entre les obligations commerciales du navire (qui ne vient jamais à quai pour une période de repos !) et les visites de multiples autorités, douanes, immigration, santé, capitainerie, l'équipage est soumis pendant des escales souvent trop brèves, à une série d'inquisitions souvent désagréables. L'arrivée de Inspecteurs du MOU (Memorandum Of Understanding) ajoute encore aux plaisirs de l'escale...

C'est pourquoi l'AFCAN se permet les quelques remarques suivantes :

1. La compétence des Inspecteurs doit être TRES GRANDE et les procédures TRES RIGOREUSES pour que les contrôles soient TRES EFFICACES. Les professionnels que nous sommes - nous les capitaines mais aussi les chefs-mécaniciens responsables techniques du navire et les seconds-capitaines chargés de la sécurité - avons tôt fait de jauger la compétence d'un inspecteur. Soit c'est un technicien avisé qui va droit aux points sensibles et nous allons collaborer avec lui, soit c'est un fonctionnaire tatillon qui va consacrer une demi-heure à nous expliquer comment les Certificats de Sécurité doivent être affichés dans les coursives et alors nous aurons tout à fait le sentiment de perdre notre temps.

A l'AFCAN nous pensons que les meilleurs inspecteurs de navires - quel que soit l'Etat du port - sont des ex-navigants qui effectuent une deuxième carrière après avoir reçu une formation spéciale pour devenir Inspecteur du Memorandum. Et non pas des fonctionnaires "maritimisés". En tout état de cause, le haut niveau des inspecteurs conditionne le sérieux et l'efficacité des contrôles. Les capitaines en activité pourraient d'ailleurs dresser le hit-parade des inspections telles que pratiquées dans chacun des ports du MOU.

2. En ce qui concerne la pratique même des inspections, les collègues qui

we obey today?

facilities or the ability to administer the rules, and will sub-contract this work to classification societies. Or the ship may be in an area where a port state control regime applies, and regardless of the flag the ship flies, she will be inspected by local surveyors to ensure that rules are being complied with.

But whose rules? While it may seem an easy answer to suggest that IMO is the supreme maritime authority where rules and regulations are concerned, most of the IMO conventions include a phrase to the effect that such and such a rule "will be complied with to the satisfaction of the administration". In other words, while the principle of the rules has been agreed internationally, the specific detail - the fine print - will be left to the interpretation of the local administration. And this is often where the confusion arises - a ship which has been built under the rules of one ad-

ministration will be sold on to another owner flying a different flag, whose inspectors will ignore the certificates and insist on the ship having to be entirely re-equipped, to comply with its interpretation of the conventions.

Interpretations

And if this was not trouble enough, even worse difficulties may follow where a ship voyages to countries where there are not only different national rules - but different interpretations in different ports. The United States is a classic example of where these difficulties may arise, with the different states in the union often having their own, very separate laws applying to ships visiting their ports.

Thus a ship which may happily comply with laws in one state, may go to the next port in a different state and find that it is in serious

breach of the laws and might be heavily fined. The fact that the same United States Coast Guard inspectors have found nothing wrong with the ship in either port only adds to the bewilderment of the master, as he finds himself served with a summons.

And in a country where there are differences in the international, national and state laws, there could also be completely different local byelaws, and these can often attract considerable penalties for the violator. Here the master is really in the hands of the agent, as he may have no appreciation of the local laws until he is actually arriving at the port - and by then it is too late! The local rules may not appear to be that important - being secreted in the small print at the back of the port handbook of a hundred pages - but the master will break them at his peril. It may seem uncharitable to say it, but there are some ports around which seem to derive a sub-

stantial amount of revenue from the fines levied, through their agents, upon unsuspecting ships using the port.

Applicable

So what on earth can be done to make this confusing and often contradictory situation rather more applicable to the needs of international shipping? A universally accepted set of shipping standards, with more detail in them, it has been suggested, would be a good start. Even if they ended up rather more strict than they are today, shipping people would have little objection, so long as they were fairly applied and did not appear to discriminate against the ships of any particular flag. Then the shipmaster would at least know, when he entered a port, whose rules he was going to have to obey, and that tends to make life rather easier!

Extrait de "The Sea" - Mai/Juin 1991

fréquentent les USA critiquent en général la méthode de l'US Coast-guard qui consiste à cocher une check-list. Nous pensons que l'examen à fond de quelques secteurs particuliers serait préférable. D'autant que la coordination des visites par le système informatique (SIRENAC) permettrait au fur et à mesure des inspections semestrielles de couvrir la totalité des installations d'un navire.

Autrement dit des visites **ciblées** plutôt que des visites **globales**. Par exemple inspection, mise en œuvre, analyses des résultats de l'ensemble des installations anti-pollution du navire, ou visites, démonstrations, exercices, interrogations de l'équipage concernant tous les moyens de prévention et de lutte contre l'incendie. Certains objecteront que de telles démonstrations feraient double emploi avec celles exigées par le pays d'immatriculation du navire et/ou par sa société de classification. Mais c'est précisément un des buts du contrôle par l'Etat du port que de lutter contre la "complaisance" de pavillon ou la complaisance commerciale.

3. Sauf si l'Autorité maritime a de "bonnes raisons" de pratiquer une visite inopinée, nous pensons que l'inspection semestrielle devrait autant que possible faire l'objet d'un **préavis**. Le navire serait prévenu avant son arrivée au port ou en tout cas le plus tôt possible de la visite des inspecteurs du MOU. Cela permettrait d'organiser le travail et la mise à disposition de l'équipage. Sans que cela ne nuise à l'efficacité du contrôle : un exercice préparé est souvent plus enrichissant qu'un exercice fortuit. Des visites à la mer seraient également très efficaces si les Inspecteurs de navires pouvaient effectuer de courtes traversées entre ports européens.
4. Un commandant de navire devrait être le **PREMIER INSPECTEUR** de la sécurité. Trop souvent le capitaine et les principaux responsables du bord

ont tendance à vouloir cacher aux inspecteurs les défauts de leur navire. Si, commercialement, le capitaine représentant l'armateur doit s'efforcer de donner au client (l'affrètement, le chargeur) une image avantageuse de son navire, il nous semble que sur le plan de la sécurité, il doit garder sa casquette de marin pour faire appliquer les lois et règlements. Il ne doit jamais oublier le devoir essentiel de sa charge : la sécurité du navire et de son équipage. Il doit assumer lui-même un rôle d'inspecteur permanent. Il devrait accueillir les Inspecteurs de Navires non pas comme des inquisiteurs mais comme des collaborateurs venus l'assister dans la **PREPARATION DE SON NAVIRE A LA PLUS GRANDE SECURITE POSSIBLE**. Il conviendrait évidemment que les inspecteurs partagent cet état d'esprit...

Nous rappelons à nos collègues que l'une des "bonnes raisons" pour effectuer une inspection détaillée peut être un **"rapport ou une plainte du capitaine, d'un membre de l'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime au maintien de la sécurité..."** (MOU Section 3 § 2). L'AFCAN est intervenue une fois, à la demande de l'un des nôtres, pour provoquer une inspection poussée. C'était une affaire française, mais la même démarche peut s'effectuer dans le cadre du Mémorandum de Paris.

Certains avancent la notion de "clause de conscience". Ce n'est pas nécessaire : le capitaine a l'**obligation légale** de faire maintenir le navire qu'il commande en conformité avec toute la législation en vigueur. Il reçoit, dans cette action, l'appui des Autorités jusqu'au plus haut niveau.

Michel CARON

LE SQUAT DES NAVIRES

Alain-Louis Yvonnou, Commandant de VLCC et co-auteur de "Naviguez Plus", a traduit et adapté pour nos lecteurs un article récemment diffusé par un P&I Club.

DONNEES DU PROBLEME.

Pour mieux appréhender le phénomène, rappelons pour l'exemple les caractéristiques de deux ULCC qui naviguent actuellement :

PORT EN LOURD	564.739 TM	516.423 TM
LONGUEUR HORS TOUT	458,45 M	406,60 M
LONGUEUR ENTRE PP	440,01 M	390,03 M
LARGEUR MAXI	68,80 M	71,01 M
CREUX MAXI	29,80 M	31,22 M
TIRANT D'EAU MAXI	24,61 M	25,29 M
TYPE DE PROPULSION	2 turb. vap.	2 turb. vap.
PUISSANCE EN CH	50.000 CH	45.000 CH

L'augmentation de la taille des navires se traduit par la diminution de la GARDE D'EAU AU FOND (ou clair sous quille) dans les eaux peu profondes, par exemple à l'approche d'un port ou sur des hauts fonds (MALACCA, MANCHE, MER DU NORD). Les porte-conteneurs augmentent en taille et en vitesse, actuellement entre 18 et 23 nds pour causes d'économies d'énergie. Leur possibilité d'emport atteint 4 000 EVP.

D'autres types de navires comme les transports de voitures, les navires à passagers, les transbordeurs ont des trafics qui requièrent assez souvent des vitesses élevées.

QU'EST-CE QUE LE SQUAT ?

Le comportement d'un navire en route est tout à fait sensible aux effets induits par des eaux peu profondes. Ces effets sont de deux sortes :

Considérons d'abord un navire stoppé dans une eau peu profonde parcourue par un courant ; l'eau qui passe sous la coque devra augmenter sa vitesse avec pour conséquence une réduction de pression, donc de poussée, et cela d'une valeur variable tout au long de la carène. Il en résultera à la fois un **enfoncement** du navire et une **variation d'assiette**. Si de plus le passage de l'eau est limité latéralement par les berges du canal ou de la rivière, le phénomène est notablement accru.

Le second phénomène est le changement qui intervient dans le WAVE PATTERN, le train d'ondes induit par le navire qui "écarter" l'eau en avançant. Selon les formes de carène, le profil du canal, la vitesse, etc., un bourrelet d'eau suivi d'un creux se produit à un certain endroit le long du navire et le fait basculer soit en avant soit en arrière. Là encore il y a **enfoncement** et **variation d'assiette**.

L'ensemble de ces phénomènes est appelé SHIP'S SQUAT. (Qu'on traduit en français par ACCULEMENT ou ACCROUISSEMENT du navire. Termes impropres dans les deux langues car il y a à la fois enfoncement et changement d'assiette soit sur le nez soit sur le cul. To squat down = s'accroupir. EFFETS DE FONDS ou EFFETS DE BERGES ne conviennent pas non plus, qui se rapportent davantage à l'impact des changements de profils des fonds et des berges sur la tenue de cap du navire, par effets de succion ou de renvoi. NDLR).

Les navires à "BLOCK COEFFICIENT" important (pétroliers, vraquiers) tombent sur le nez. Les navires fins acculent. Les conséquences du squat sont loin d'être négligeables : avaries de

coque, de gouvernail, d'hélice, quilles de roulis et autres appendices, bases de lochs et de sondeurs. Sans compter les pertes de manœuvrabilité qui peuvent entraîner collisions, échouements, pollutions. Un phénomène de SQUAT a largement contribué au naufrage du Herald of Free Enterprise : l'accélération a fait plonger l'avant permettant à l'eau de s'engouffrer par la porte restée ouverte...

ANALYSE DU SHIP'S SQUAT.

Trois facteurs interviennent :

- le rapport HAUTEUR D'EAU sur TIRANT D'EAU = h/T
- le BLOCK COEFFICIENT = C_b
- la VITESSE relative navire/eau = V (en nœuds)

On dit qu'un navire navigue en eau profonde lorsqu'il ne ressent pas l'effet du fond sur sa résistance à l'avancement donc sur sa vitesse.

Le rapport HAUTEUR D'EAU/TIRANT D'EAU (h/T), en dessous duquel le fond de la mer peut commencer à avoir de l'influence sur la résistance à l'avancement peut être estimé par la formule suivante :

$$h/T = 4,96 + 52,68 (1 - C_w)^2, \text{ dans laquelle}$$

$$C_w (\text{coefficient de surface des fonds}) = \frac{\text{Surface des fonds}}{L \times B}$$

L : Longueur de la coque au tirant d'eau considéré

B : Largeur hors membre du navire.

Pour fixer les idées, cette valeur est de

5.57 pour un ULCC ou un VLCC

7.51 pour un PORTE CONTAINER déplaçant 35 000 T

On estime par expérience des Capitaines qu'à partir du moment où la hauteur d'eau sous la quille est inférieure à 3,5 fois la valeur du tirant d'eau, l'influence du fond devient considérable. (Ils en tiennent d'ailleurs compte pour réaliser leur vitesse d'affrètement).

Un autre facteur qui affecte directement le SHIP'S SQUAT est le BLOCK COEFFICIENT. Plus le BLOCK COEFFICIENT est important (gros pétroliers ou minéraliers) plus l'effet de SQUAT est sensible. Il est plus élevé, à vitesse égale, que celui d'un navire aux formes plus fines.

Les navires aux formes pleines et dont le BLOCK COEFFICIENT est supérieur à 0.7 auront tendance à augmenter leur tirant d'eau AVANT, dès que les effets du SQUAT commencent à se faire sentir.

Les navires plus fins auront tendance à augmenter leur tirant ARRIERE dans ce même cas.

Pour les navires dont le BLOCK COEFFICIENT se situe autour de 0.7 le premier effet sera une augmentation générale du tirant d'eau.

Le facteur déterminant du SHIP'S SQUAT est certainement la **vitesse du navire par rapport à l'eau**. Certains spécialistes ont déterminé que le SQUAT varie approximativement avec le **carré de la vitesse**. Ainsi une petite réduction de la vitesse peut avoir un effet considérable sur la réduction du SHIP'S SQUAT.

PREDICTION DU SHIP'S SQUAT.

Il existe plusieurs méthodes de prédiction, la plupart étant empiriques ou semi-empiriques. Les éléments suivants ont été obtenus à partir d'expériences physiques, où des mesures ont été réalisées à partir de navires en grandeur nature ou bien de modèles. Les formules empiriques correspondantes furent extrapolées des éléments des résultats. Chaque méthode empirique comporte une certaine zone de validité, le plus souvent déduite des modèles testés et des conditions physiques de l'expérience.

Par souci de simplicité, nous nous bornerons à prendre en compte seulement une des méthodes de prédiction proposée par le Dr J.C. BARRAS.

Cette méthode se situe dans les valeurs des rapports (h/T) compris entre 1.10 et 1.40.

Une formule empirique pour estimer le SHIP'S SQUAT dans des eaux resserrées et dans des eaux ouvertes ont été développées. Le SQUAT maximum peut être estimé suivant cette formule :

$$\text{Squat Max. en mètres} = \frac{1 \times C_b \times S_2^{2/3} \times V^{2.08}}{30}$$

où

V = Vitesse en nœuds

C_b = BLOCK COEFFICIENT

S₂ = Facteur inverse de vitesse = $\frac{S}{1-S}$

S = Facteur du Block = $\frac{A_s (0.10 \text{ à } 0.30)}{A_c}$

A_s = Section milieu immergée coque = Largeur x Tirant d'eau

A_c = Section du chenal = Largeur du chenal x Hauteur d'eau

Si le navire se trouve en eaux peu profondes, mais "libres" c'est-à-dire sans berges, on introduit alors le concept de **largeur d'influence** : ainsi

Largeur d'influence = $7.7 + 45(1-C_w)^2$

La largeur d'influence varie de 8 pour les pétroliers à 10.5 pour les navires à passagers.

Pour fixer les idées considérons un navire de 100.000 Tonnes de déplacement.

A 10.0 nœuds, il s'enfoncé de 0.774 mètres

A 14.65 nœuds, il s'enfoncé de 1.712 mètres

Ce qui montre bien une différence considérable d'enfoncement pour une augmentation de vitesse.

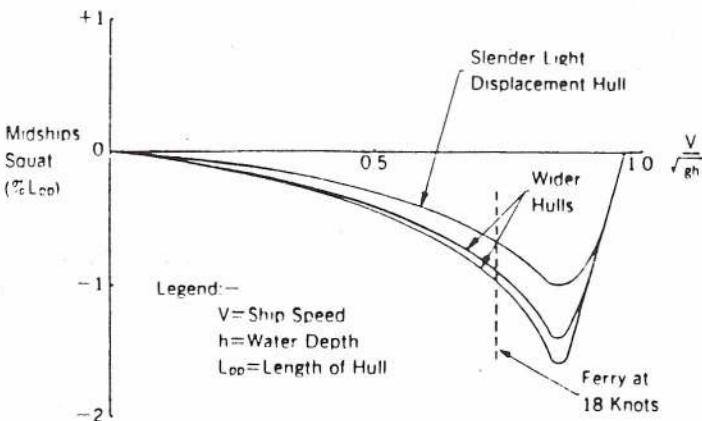


Figure 2 Variation of squat with speed for several hulls

Le même physicien, le Dr BARRAS, a également développé une formule simplifiée qui peut être utilisée pour donner le SQUAT MAXIMUM :

$$\text{SQUAT en mètres et en eaux libres} = C_b \times \frac{V^2}{100}$$

$$\text{SQUAT en mètres dans un chenal} = 2 \times C_b \times \frac{V^2}{100}$$

Pour fixer les idées encore une fois, ceci représente 2,60 mètres d'enfoncement pour un VLCC lancé à 15 nœuds dans le PAS DE CALAIS ou dans MALACCA... et 1,70 mètres à 10 nœuds !

Evidemment le risque majeur est de toucher le fond et la veille au sondeur avant est impérative. Ces quelques formules pourront donner aux Commandants les éléments pour réduire la vitesse en fonction du pied de pilote que l'on se sera fixé pour assurer la sécurité du navire dans certains passages dangereux.

REACTIONS DU NAVIRE EN EAUX PEU PROFONDES.

Les signes suivants indiquent généralement que le navire entre dans l'influence des eaux peu profondes.

- Le navire répond lentement aux sollicitations du gouvernail et de l'hélice. A certains moments, sa réaction peut être le contraire que celle que l'on attend.

- Il y aura une réduction considérable de vitesse et du nombre de tours d'hélice pour la même puissance d'introduction.

- Les vagues formées à l'extrémité avant augmentent en hauteur.

- La plupart du temps, le navire commence à vibrer à cause des forces induites par l'eau, ces vibrations peuvent entrer en résonance avec les vibrations propres du navire.

- Sa manœuvrabilité est fortement diminuée. Son cercle d'évitage est considérablement augmenté. La distance et le temps nécessaires pour réaliser un CRASH STOP deviennent bien plus grands. En un mot la tenue du cap est fortement affectée.

Les effets du manque d'eau sous la quille ne date pas d'hier... Cependant l'accroissement considérable des dimensions des navires aggravent de façon spectaculaire les conséquences du SQUAT. Une très faible variation d'assiette sur un ULCC de 450 mètres de long entraîne bien évidemment un important changement des tirants d'eau extrêmes. Mais le SQUAT affecte tout navire se déplaçant sur des petits fonds, quel que soit son tonnage. Il est bon, pour sa propre sécurité, de bien connaître les réactions de son navire en toutes circonstances.

Traduit et adapté par Cdt YVONNOU

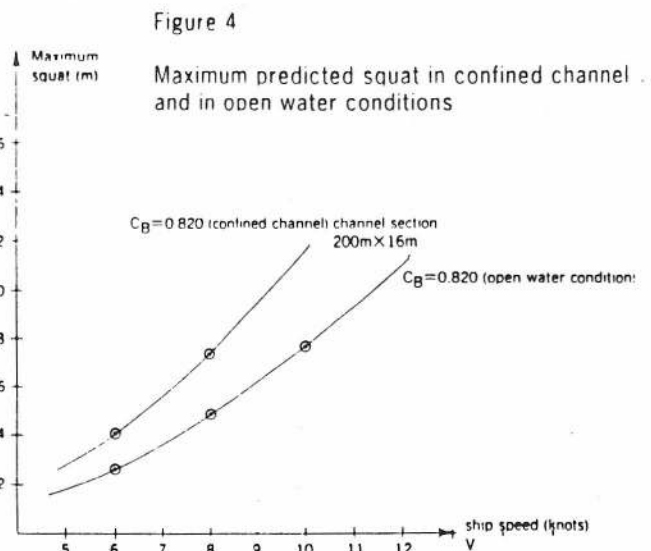


Figure 4

Maximum predicted squat in confined channel and in open water conditions

UN SEUL HOMME A LA PASSERELLE

Des solutions pour la sécurité de la navigation.

Alain Trousse, Bureau Veritas, Direction Nouvelles Constructions

Au cours de sa dernière Assemblée Générale, l'AFCAN s'est inquiétée du risque de voir s'instituer le quart par un seul homme, de jour comme de nuit.

Afin d'étayer notre dossier sur la question, nous aimerions recevoir l'AVIS DES NAVIGANTS et pour aider leur réflexion nous publions ci-après de larges extraits d'un article de M. Alain Trousse paru dans le BULLETIN TECHNIQUE DU BUREAU VERITAS - N° 4 - 1990.

Partant de la constatation que 80% des accidents nautiques sont dûs à l'erreur humaine, l'auteur déclare qu'il convient d'examiner les mesures permettant la **prévention** des accidents de navigation :

- celles susceptibles de lutter contre l'abaissement des standards professionnels (sous-qualification des équipages par exemple)

- celles qui assistent les officiers de passerelle dans la conduite du navire.

Les premières ne sont pas de la compétence des Sociétés de Classification. Les secondes le sont depuis la création de la marque CNC (Centralized Navigation Control) dont l'un des objectifs "est d'améliorer la sécurité en diminuant le risque d'erreur humaine dans la conduite de la navigation". Cette marque étant basée sur la conduite du navire par une seule personne, M. Trousse examine comment il convient de surveiller la fiabilité de cet opérateur unique.

Les navires dits "OMBO"

La conduite des navires par un officier seul est désormais entrée dans la phase pratique et est appelée à se généraliser. Les navires ainsi conduits sont couramment appelés OMBO (one man bridge operated). Cependant, les autorisations accordées pour ce mode de conduite sont actuellement limitées aux heures diurnes. De nombreuses compagnies de navigation ont exprimé le souhait d'exploiter leurs navires selon le mode "OMBO" vingt-quatre heures par jour, c'est-à-dire y compris pendant les heures de nuit. Cette tendance se traduit par une pression continue exercée sur les autorités responsables de la sécurité en mer, à savoir les administrations gouvernementales

du pavillon, l'IMO et les sociétés de classification.

L'IMO, les sociétés de classification et récemment l'IACS étudient les conditions nécessaires à la pratique OMBO en sécurité, de sorte que tôt ou tard il est à penser que les autorisations nécessaires interviendront. Il convient alors de bien réaliser que l'officier de quart à la passerelle assumant seul toutes les tâches de navigation y compris la veille, il doit être considéré comme un élément vital de la boucle de contrôle et de commande en temps réel du navire. Cet "élément" n'étant plus assisté par le timonier ou les hommes de veille, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour favoriser sa fiabilité et pour contrôler sa disponibilité et sa bonne condition à tout moment. (...)

Actuellement la vérification de l'état de l'opérateur se limite au système d'alarme dit de l'"homme mort", qui n'effectue rien de plus qu'un contrôle périodique de présence sur la passerelle.

Suffit-il de contrôler la présence sur la passerelle de l'officier de quart, ou bien faut-il aller plus loin, en utilisant les vastes possibilités offertes par les aides à la navigation moderne et les ordinateurs, intégrés dans des réseaux locaux ? Et comment aller plus loin ? (...)

Le navigateur suppléant.

L'officier de quart, quelles que soient son aptitude ou ses qualifications, ne peut être d'une fiabilité totale, au moins pour des raisons physiologiques : il peut être sujet à un malaise ou connaître un excès de fatigue entraînant l'inattention, l'assoupissement ou un sommeil profond ou même encore l'incapacité totale. Ceci

peut se déceler par le système d'alarme dit de l'"homme mort" ou par un système de contrôle de la vigilance ou encore, lorsqu'une alarme n'a pas été acquittée en temps voulu.

Dans ces circonstances, il est évident qu'il faut pouvoir disposer d'un officier de remplacement pour prendre rapidement la relève de l'officier de quart devenu indisponible.

Une surcharge de l'officier de quart peut aussi nécessiter la présence du navigateur de remplacement. Afin que cette intervention s'effectue rapidement et efficacement, une attention particulière doit être accordée aux systèmes de communication à bord du navire. Selon les positions que le navigateur de remplacement est autorisé à occuper (conformément à la politique de la compagnie de navigation), un système d'appel séparé ou, mieux encore, un système d'appel individuel ("paging") sera peut-être requis, en plus du réseau téléphonique de bord. Les systèmes modernes d'appel individuel, qui transmettent des messages alphanumériques à des récepteurs de poche, sont particulièrement recommandés, car ils constituent des outils de communication commodes et précieux à bord des grands navires disposant d'un équipage réduit, où la communication est difficile, surtout en cas d'urgence.

Incidentement, de tels systèmes peuvent être considérés comme un atout d'ordre psychologique, l'officier de quart se sentant moins isolé. Par ailleurs, les messages ainsi écrits se transmettent indépendamment du niveau de bruit et atténuent dans une certaine mesure la barrière linguistique. Un équipement de ce type est requis dans le cadre de la marque de

classification CNC. (...)

Conduite "OMBO" pendant la nuit.

La pratique du mode "OMBO" sur les navires de commerce la nuit, fait actuellement l'objet d'études par les sous-comités et groupes de travail compétents du Marine Safety Committee de l'IMO.

A ce jour, les conditions techniques nécessaires concernant l'équipement requis n'ont pas encore été adoptées dans leur totalité.

Entre temps, nous pensons qu'il est intéressant d'examiner les différences fondamentales entre le mode diurne et le mode nocturne, pour l'officier de quart isolé et pour la sécurité du navire et de la navigation.

Facteurs physiologiques.

Les fonctions vitales des êtres humains sont en grande partie contrôlées par des rythmes biologiques. Ces rythmes sont innés, auto-régulés et entretenus. Ils semblent contrôlés par une sorte d'horloge biologique, remise périodiquement "à l'heure" par des signaux (time givers) extérieurs physiques ou sociaux, dont le plus important est le degré de luminosité de l'environnement. Ce degré est mesuré, puis transmis par les nerfs optiques au nucleus supra-chiasmatique, qui est la partie antérieure du cerveau contrôlant les cycles circadiens et la température du corps.

Diverses investigations ont été menées dans le domaine de la vigilance, afin de mieux comprendre le comportement des conducteurs de train, contrôleurs aériens, etc. La première étude expérimentale fut réalisée en 1943, pendant la Seconde Guerre mondiale : il s'agissait d'une tentative pour éviter la non-détection des avions ennemis par les opérateurs radar. Toutes les études de ce genre ont eu le même objectif, celui d'évaluer la qualité de l'attention des opérateurs en fonction de l'environnement, des conditions de travail ou de l'état même des opérateurs (état psychologique, condition physique). Certaines d'entre elles, appuyées par des expériences médicales, ont clairement démontré que la vigilance :

- baisse pendant la nuit ;
- diminue sous l'influence de certains facteurs, essentiellement la **monotonie** des tâches, l'état de **fatigue** de l'opérateur et l'**obscurité**.

Incidentement, on remarquera que ces trois facteurs se retrouvent fréquemment chez les automobilistes conduisant la nuit sur une autoroute à faible trafic.

Certains auteurs ont suggéré de "rehausser" l'intérêt des tâches lorsque celles-ci restent monotones trop longtemps, car les situations où la quantité d'informations offertes diminue sont désagréables à l'homme. En effet, le cerveau humain est constamment avide de nouvelles informations ; c'est ainsi que le regard de tout un chacun est attiré instincti-

quels sont reliés tous les capteurs requis : gyrocompas, lochs, radars, systèmes anti-collision "ARPA", etc.

De tels systèmes ont ainsi à tout moment une bonne "connaissance" du contexte de navigation dans son intégralité ; ils peuvent requérir des réponses réfléchies à des questions "intelligentes", qu'ils poseront de temps à autre à l'homme de quart, la réponse étant transmise par les interfaces homme-machine usuels : écrans, claviers, etc.

En cas de réponse erronée et réitérée, une alarme doit être transmise à

STATISTIQUEMENT VOTRE...

"Plus de 80% des accidents nautiques sont dûs à l'erreur humaine".

Il convient de garder toute sa sérénité devant cette affirmation. Et en particulier de ne pas en déduire que 80% des navigants sont des incapables.

Plus de 80% des personnes qui consultent un médecin sont des malades. Mais la population se porte bien, merci !

100% des gagnants ont joué au Loto. Mais il y a des millions de perdants...

Des dizaines de milliers de navires sillonnent les mers, des millions de milles sont parcourus, des milliards de tonnes sont transportées, sans le moindre accident. Mais 100% (ou presque !) des accidents ont une cause.

Remplacer l'homme par une machine pour diminuer le risque d'erreur humaine ne serait efficace que sur les navires... qui vont avoir un accident.

Sauf erreur de ma part...

M.C.

vement par un écran de télévision allumé.

Par contre, aucune suggestion ne peut être faite quant à l'obscurité sur la passerelle de commande : elle doit être acceptée comme un besoin fonctionnel, nécessaire pour assurer la veille optique. (...)

L'insuffisance du système "homme mort"

(...) Bien que le système puisse être considéré comme étant acceptable pour contrôler la présence de l'opérateur pendant le jour, il devient très insuffisant lorsqu'il s'agit de s'assurer que sa vigilance demeure satisfaisante pendant les heures de nuit. Etant donné que la probabilité de vigilance réduite est nettement plus grande de nuit, le besoin pour un système automatique de contrôle de la vigilance est fortement ressenti.

Faisabilité

Actuellement, les principaux fabricants d'instruments de navigation (Anschütz, Japon Radio Corp., Mitsubishi, Sperry, etc.) offrent des systèmes de navigation intégrés, aux-

un navigateur de remplacement ayant les mêmes qualifications et dont l'intervention immédiate est requise.

Etant donné que les capteurs, ainsi que le matériel informatique sont aujourd'hui disponibles à bord de tout navire moderne et performant, il n'y a aucune difficulté à attendre pour la conception et la mise en place d'un système de contrôle de la vigilance, qui peut se limiter à un module simple de logiciel ne requérant aucun composant matériel supplémentaire.

Le rôle du contrôleur de vigilance.

Deux impératifs s'imposent :

- ne pas provoquer une surcharge de travail déraisonnable ;
- ne poser que des questions pertinentes.

Les questions doivent être posées à l'officier de quart à une fréquence inversement proportionnelle à sa charge de travail : aucune interrogation, ou bien un report de celle-ci, en cas de charge lourde, et fréquence maximale en cas de charge nulle, où le risque est le plus grand en raison de la monotonie des tâches.

Pour cela, il faut définir un critère

ou un algorithme représentatif de la charge de travail de l'officier. Le nombre de navires cibles sur l'écran ARPA, la proximité du rivage, la vitesse du navire ou la profondeur d'eau peuvent être retenus comme représentatifs. On peut remarquer que 3 de ces critères sont déjà suivis, connus et mis à jour en permanence par le système de navigation. On peut retenir également la fréquence d'utilisation du clavier d'interface par l'opérateur.

Pour illustrer la nécessité de ne poser que des questions pertinentes, il serait par exemple hors de propos de demander quelle est la profondeur d'eau alors que celle-ci est connue comme étant supérieure à mille mètres pendant toute la durée du quart en cours.

Si les deux conditions ci-avant sont respectées, et si le système de vigilance est correctement conçu, construit et testé avant sa mise en service, alors on peut s'attendre à ce qu'il soit bien accueilli par les navigateurs. En fait, ils devraient pouvoir considérer qu'il s'agit là du seul moyen d'obtenir :

- l'assurance que le navigateur seul sur la passerelle est apte et que sa performance est fiable, de nuit comme de jour ;

- l'élimination de la monotonie des tâches lorsque le navigateur n'a rien d'autre à faire que de "contempler les étoiles", grâce au dialogue permanent homme-machine, qui "enrichit" ces tâches, améliorant ainsi le niveau de performance de l'opérateur.

Un plus pour la sécurité en mer.

Ainsi, il est permis de considérer le système de contrôle de la vigilance, non pas comme une "boîte noire-espion", mais comme un outil objectif permettant d'accroître la sécurité en mer.

Incidemment, l'on peut aussi noter qu'il s'agit d'un système peu onéreux, ne nécessitant qu'un ajout raisonnable de logiciel.

Le Bureau Veritas a établi des conditions de classification applicables aux navires de haute mer "OMBO", y compris ceux que l'on pourra exploiter dans ce mode vingt-quatre sur vingt-quatre. Par souci de sécurité et de prudence, certaines conditions ont été spécialement introduites pour le mode "OMBO" de nuit, le système de contrôle de la vigilance devenant alors une disposition obligatoire.

La philosophie correspondante s'est fondée sur les raisons avancées dans cet article, c'est-à-dire sur des observations et des enquêtes ; elle vise exclusivement la recherche de la sécurité en mer.

Bien entendu, cet article ne cherche pas à dissuader les armateurs ou les constructeurs de navires de construire des navires (dans le cas des pétroliers), à double coque, double coque latérale ou double fond, les trois solutions permettant de limiter les effets des accidents et des déversements de pétrole.

Pendant, il faut admettre que la navigation centralisée, qu'elle soit

conçue ou non selon le mode "OMBO", c'est-à-dire pour la conduite par un homme seul ou par plusieurs, n'agit pas sur les conséquences des accidents, mais s'attaque directement à leurs causes qui se retrouvent principalement dans l'erreur humaine.

Il est alors permis de penser qu'une proportion appréciable des accidents de navigation pourraient être éliminés à un coût très modeste.

BIBLIOGRAPHIE

- (1) The human element in shipping. H. Sohmen, Jan 1990.
- (2) Centralized Navigation Control. Mark CNC - Technical conditions for granting and maintenance of the mark. Bureau Veritas, Jan 1990.
- (3) Rythmes circadiens, sommeil, veille et travail. F. Lille, P. Andlauer.
- (4) Neurobiological basis of the regulation of the states of vigilance. M. Jouvet, May 1989.
- (5) Catastrophes, sleep and public policy : consensus report (sleep 503-512). Mitler M.M., Carskadon M.A., Czeisler C.A., Dement W.C., Dinges D.E. et Grae-Ber R.C. Nov. 1988.
- (6) Psychological and physiological alterations during strenuous continuous military activities. P.K. Opstad 1988.

NDLR : On relira avec intérêt l'article du Cdt Masseur "Phénoménologie du sommeil" paru dans le n° 4 d'AFCAN-INFORMATIONS.

L'une des enquêtes les plus concluantes est résumée par la figure ci-contre. Il s'agit d'une recherche approfondie sur la fluctuation des fonctions neuronales supérieures pendant un état de veille de 72 heures.

La courbe A indique le niveau de performance (pourcentage des résultats justes dans le décodage de messages codés). La phase préparatoire S1 comprend une nuit complète de sommeil incluant quatre périodes de sommeil paradoxal.

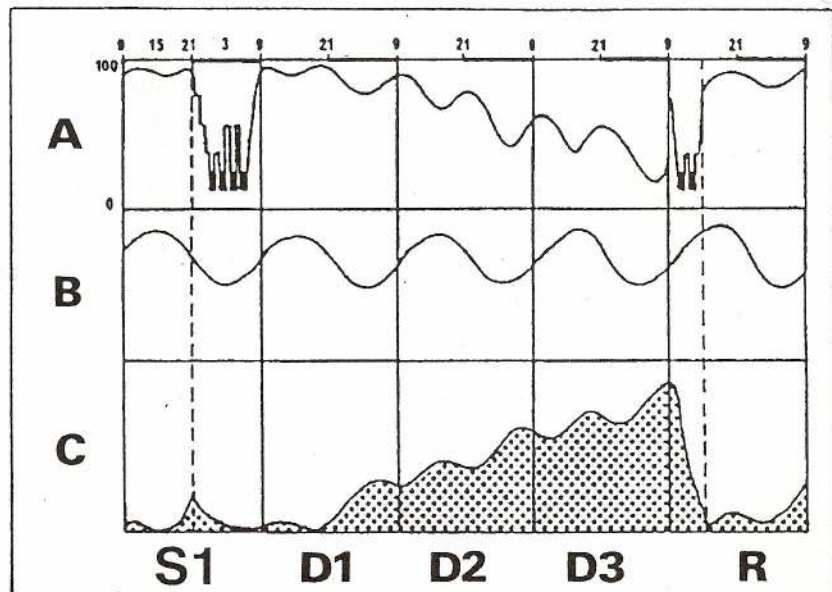
La courbe B montre les cycles de température rectale qui décrit une harmonique en phase avec l'évolution du niveau de performance.

La courbe C, qui représente le besoin de sommeil, constitue également une harmonique en phase montrant le caractère cumulatif du besoin de sommeil.

Cette enquête permet de conclure que :

- la vigilance baisse pendant la nuit ; elle est de nature périodique circadienne, avec deux minima par jour à 3 heures de l'après-midi et à 3 heures du matin, le second minimum correspondant à une performance inférieure à celle du premier ;
- le niveau de performance baisse continuellement au fur et à mesure que l'état de fatigue de l'opérateur augmente.

LES EFFETS NEUROBIOLOGIQUES D'UNE VEILLE PROLONGEE



Quand le marin n'est pas soûl, il regarde la télé.

TOUS MEDIAS : Pour la catastrophe du Moby Prince, parce que l'unique rescapé a déclaré qu'il regardait la télévision, pratiquement toute la presse écrite et audiovisuelle a titré que la catastrophe était due au fait que tout l'équipage regardait la retransmission d'un match de football. Goût du sensationnel et du sordide, méconnaissance du mode de conduite d'un navire, mépris pour des hommes qui ont des centaines, voire des milliers de vie humaine sous leur responsabilité instantanée. Pas un professionnel de la mer n'a un instant douté qu'un incident technique soit à l'origine de l'abordage, mais le grand public hélas, quels que soient les résultats de l'enquête, retiendra la version du match de foot à la télé. Passager l'autre soir d'un ferry sortant de Portsmouth dans la brume, les bons amis de mon groupe m'ont dit : "Espérons qu'ils ne sont pas tous à la télé !". Tu parles !...

Imaginons la scène suivante : bloc opératoire, autour du patient ouvert jusqu'au nombril, chirurgiens, anesthésistes, assistants, infirmières concentrés sur leur travail. Brusquement la porte s'ouvre : "Venez vite, Marseille va tirer un coup franc bien placé !". Et toute l'équipe chirurgicale de se précipiter devant la télé. Vous ne croyez pas cela possible de la part de gens aussi consciencieux que les médecins ? Mais puisque "c'est dans le journal"...

L'AFCAN, pour défendre l'honneur des marins si stupidement bafoué, a adressé un communiqué à l'AFP et, séparément aux quotidiens Ouest-France et Le Télégramme, auxquels nous pardonnons difficilement cette bévue étant donné l'importance de leur lectorat maritime. Notons que les médias spécialisés que sont le Journal de la Marine Marchande et Le Marin n'ont pas commis l'erreur. Aucune mention non plus à l'émission Thalassa de cette semaine-là qui avait assez largement couvert l'événement.

QUE CHOISIR : La revue des consommateurs, qui effectuait une enquête sur les ferries au moment de la catastrophe de Livourne, mentionne celle-ci dans un encadré de DERNIERE MINUTE. Et reprend bien malencontreusement la "thèse" du match de foot à la télé. Un bel exemple de l'effet pervers, à long terme, d'une "information" formulée pour choquer l'opinion.

L'AFCAN a adressé une protestation à l'Union Fédérale des Consommateurs.

Yves LA PRAIRIE : Dans une de ses "CHRONIQUES OCEANES", parue dans LE TELEGRAMME du mardi 21 mai 1991, écrit à propos des pertes de navires dans le monde : "L'année 1991 a mal débuté pour le pavillon italien avec le drame des 140 morts du ferry de Livourne. C'est, cette fois, un motif tragiquement original qu'il faudra inscrire dans les statistiques : "excès d'intérêt porté aux rencontres de football, ayant entraîné l'abandon de la veille et des règles élémentaires de la sécurité en mer". Fin de citation. Les guillemets qui enferment le motif aggrave le cas car ils font penser à un extrait de rapport ou à la conclusion d'une enquête. La notoriété d'Yves LA PRAIRIE, patron du CNEXO pendant 11 ans, membre de l'Académie de Marine (qu'il a présidé) et de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, auteur de nombreux ouvrages, renforce encore la crédibilité à accorder à cette "information". Nous voudrions justement dire à Monsieur LA PRAIRIE que sa place dans le monde maritime et littéraire ne l'oblige pas à écrire n'importe quoi. L'AFCAN a protesté auprès du TELEGRAMME. Le JMM s'est fait l'écho de notre indignation.

Jean-Yves COUSTEAU récidive. Au cours de l'émission LA MARCHE DU SIECLE du mercredi 22 mai qui lui était consacrée, le commandant COUSTEAU, proposant un certain nombre de mesures destinées à réduire les risques de pollutions des mers, a notamment déclaré à propos des pétroliers : "il faudrait qu'on ait à bord, comme sur les avions, deux officiers de quart alors qu'actuellement on a un officier de quart et un matelot qui n'y connaît rien, tous les deux ivres-morts d'ailleurs". Cette "chute" a fait s'esclaffer l'assistance... Le marin soûl, quelle belle image criante de vérité ! Et c'est l'avis d'un connaisseur puisque COUSTEAU dans une interview au journal SUD-OUEST du 2 janvier 1990 avait déjà déclaré : "Les marins qui sont sur les pétroliers sont, en général, des ivrognes. Je les connais bien. Quand ils ont bu, ils dorment". A l'époque (le KHARG-V dérivait au large du Maroc), l'AFCAN s'était manifestée par la voix du Cdt KERIGNARD qui était intervenu à 13 h 30 sur RTL, le 5 janvier (voir AFCAN-INFORMATIONS N° 9). Cette fois-ci, contentons-nous de nous esclaffer avec le "bon" public du commandant COUSTEAU.

Et admettons que les équipages des VLCC qui remontent à pleine charge d'Ouessant vers Rotterdam sont "bourrés". Ainsi que leur pilote hauturier. Et le pilote d'hélicoptère venu le déposer à bord. Et les officiers de quart des CROSS, les guetteurs des sémaphores, les officiers du port, les éclusiers, les remorqueurs, les lamarins. Même les douaniers. Tous bourrés on vous dit...

Monsieur COUSTEAU désire, en gros, réduire l'humanité de moitié pour sauver les dauphins. Il devrait également faire supprimer les marins pour sauver les cormorans.

L'AMIRAL LEFEBVRE a fait preuve comme d'habitude, d'un très grand sang-froid lors de la tempête qu'il a essuyé l'autre soir à la télévision dans LE DROIT DE SAVOIR. Face à la famille des disparus et à Poivre d'Arvor pourtant suffisamment précis dans leurs questions, l'amiral a réussi à ne pas répondre...

Il s'agissait de savoir ce qui avait bien pu arriver au chalutier LA JONQUE coulé par beau temps et mer calme avec cinq hommes à bord en mai 1987. Au cours des recherches, l'équipage d'un avion de la Marine déclarait avoir repéré un radeau avec deux naufragés à bord. Puis après un long silence radio pour cause de changement de fréquence, l'avion annonce qu'il s'est trompé : l'objet repéré est une simple combinaison de survie, vide...

Etrange cette confusion, dans le beau temps, par des professionnels du SAR. Beaucoup plus étrange la disparition de deux heures d'enregistrement des conversations entre les pilotes des deux avions de recherche et avec la terre. La famille porte plainte, "Odieux de porter plainte à l'encontre des hommes qui de façon bénévole (sic), de façon courageuse et compétente consacrent leurs jours, et leurs nuits, à la préservation des marins en périls" devait déclarer l'amiral LEFEBVRE en 1989. Comme si ces missions particulières les mettaient au-dessus des Lois...

L'Amiral LEFEBVRE est devenu Préfet Maritime à Brest un mois après le naufrage de La Jonque. Il a parfaitement couvert son prédécesseur, ses "petits gars" et l'admirable Marine française. L'entendant revenir plusieurs fois sur ce thème du "dévouement inlassable des marins", de leur compétence, de la réussite de tant de sauvetages par la Royale, je me suis souvenu d'une déclaration de l'amiral préfet maritime au cours d'une forte tempête à la pointe de Bretagne. Plusieurs navires étaient en difficulté, des dizaines et des dizaines luttaient au large et l'amiral LEFEBVRE déclarait à peu près ceci aux journalistes : "Rassurez vos lecteurs, vos téléspectateurs. J'AI L'AFFAIRE EN MAINS". Personne n'en doutait, amiral.

PROPOS MARITIMES

Boîtes noires

L'autre jour, le ferry « Moby Prince » est entré en collision dans la brume avec un pétrolier au mouillage, au large de Livourne. A bord du ferry, un seul homme a survécu à l'incendie.

La mort de toute l'équipe de passerelle rend la tâche des enquêteurs difficile. C'est une circonstance extrêmement rare dans les annales des accidents maritimes et c'est la raison pour laquelle les navires ne sont pas normalement équipés de « boîtes noires ».

Dans l'aviation au contraire, les pilotes survivent rarement à un accident grave et dès l'apparition des magnétophones, on a songé à enregistrer leurs paroles : c'est la fonction des CVR (Cockpit Voice Recorders) auxquels sont venus s'ajouter dans les années soixante les FDR (Flight Data Recorders) puis les DFDR actuels (Digital

Flight Data Recorders); ces derniers, équipés parfois de 64 pistes, surveillent en permanence un grand nombre de paramètres moteurs et cellule. L'ensemble CVR/DFDR est logé dans deux boîtes étanches de couleur orange placées en général en queue, capables de résister à une température de 1.000°, à un choc de 1.000g et d'émettre dans l'eau de mer pendant des semaines un signal qui permette de les repérer.

Dans la marine marchande l'idée fait son chemin. Un navire au moins est équipé depuis une dizaine d'années d'un enregistreur, et la compagnie anglaise « Peninsular & Oriental » envisage d'en équiper plusieurs de ses vraquiers : ce type de navire, en cas de voie d'eau, peut couler bas en quelques minutes.

TRITON

Extrait du quotidien "Le Télégramme"

LA SECURITE PAR LES ETOILES...

La revue QUE CHOISIR (Union Fédérale des Consommateurs) publie dans sa livraison de mai une enquête sur la sécurité à bord des car-ferries. Il s'agit en fait d'une adaptation d'un article publié en février 91 par la revue britannique WHICH.

Pas facile de "tester" un car-ferry comme on teste un lave-vaisselle, "SECURITE 36 FERRY-BOATS (sic !) PASSES AU CRIBLE" annonce la couverture. Les mailles du crible sont très larges...

L'enquête porte non pas sur la sécurité des transbordeurs (vaste sujet !) mais sur les moyens d'évacuation et sur les consignes de sécurité à l'intention des passagers. Naturellement QUE CHOISIR n'échappe pas au besoin d'attribuer des étoiles pour porter un "jugement global" sur chaque ferry. Cette appréciation porte essentiellement sur la capacité d'évacuation et un lecteur néophyte ou pressé découvre avec horreur que certains transbordeurs ne peuvent évacuer qu'une partie des passagers : 38%, 43%, 44%, etc. sur certains. Une lecture plus attentive permet de comprendre que le classement ne prend en compte que l'évacuation "à sec", c'est-à-dire par embarquement à partir d'un pont dans les embarcations ou les radeaux, ou évacuation par toboggans. Les radeaux à jet, parfaitement réglementaires sur les voyages internationaux courts (2ème catégorie) ne sont pas comptabilisés.

D'autre part un transbordeur qui peut évacuer 100% de ses passagers par toboggans plus 30% par embarcations (Le BRETAGNE et le FIESTA par exemple) ne sont pas mieux étoilés que ceux qui évacuent 94% par radeaux sous bossoirs plus 10% par embarcations (COTE D'AZUR, CHAMPS-ELYSEES, ESTEREL). Pas un mot non plus des plates-formes pour hélicoptères. Ni des équipes médicales embarquées.

L'enquête auprès des "consommateurs" de traversées n'apprend pas grand-chose sinon que les consignes de sécurité et les fléchages sont en général corrects... mais que les passagers ne les lisent pas. "Là où les résultats sont les moins bons, c'est dans la connaissance des pictogrammes". C'est un fait que la multiplication - pour cause d'internationalisation (ou d'illétrisme !) - de pictogrammes dans les lieux publics laisse parfois perplexe. J'avoue comprendre plus rapidement le mot TAXI à la sortie d'une gare que l'idéogramme sensé représenter ce véhicule à moteur... Je suggère que tout pictogramme soit accompagné de sa "traduction" dans les deux ou trois langues les plus courantes en ce lieu, dont l'anglais.

Pour imparfait que soit le test de QUE CHOISIR, il n'en est pas moins le bienvenu. Il est bon que l'attention du grand public se porte sur la sécurité des moyens de transport qu'il utilise. Et que l'amélioration de la vraie sécurité (conception, construction, fiabilité, incendie, évacuation, qualité du management et compétence de l'équipage) ne se fasse pas seulement sous le choc des catastrophes mais aussi sous le poids des usagers.

Déplorons en passant que la revue QUE CHOISIR reprenne dans un encadré de DERNIERE MINUTE la "thèse" du match de foot à la télé dans la catastrophe de Livourne : "Un match de foot à la télé, du brouillard, un pétrolier sur le chemin, 141 personnes carbonisées, c'est vraiment trop".

L'AFCAN a adressé une lettre à l'Union Fédérale des Consommateurs pour protester contre cette désinformation qui salit l'honneur des marins.

Décidément le mal provoqué par la grande presse qui a immédiatement titré sur l'équipage regardant la télé au moment de l'abordage laissera des traces indélébiles dans l'opinion publique. De même que l'accusation d'ivresse portée contre le commandant de l'EXXON VALDEZ qui a pourtant été clairement blanchi par le tribunal...

M.C.

MEDICALISATION DES SAUVETAGES

Le Médecin Général H. LAURENT, Directeur du Service de Santé de la Région maritime Atlantique nous a écrit pour réagir à une phrase de la Rédaction d'Afcan-Informations qui affirmait "...il n'existe pas de plan d'ensemble en cas de catastrophe maritime...". Le Médecin-Général écrit :

"Une instruction ministérielle, datant du 4 mai 1988, relative à l'établissement des plans de secours à passagers prévoit les règles de mise en place et le rôle des différents services dans la gestion de ce type d'événements. Elle indique que les plans de secours sont approuvés par arrêtés conjoints du Préfet maritime et du Préfet du département concerné.

Pour le département du Finistère, ce plan de secours a été signé par les autorités concernées le 14 novembre 1989. Le SAMU 29 a participé à son élaboration. D'autres plans ont été rédigés par ailleurs : GIRONDE (en juin 1990), LOIRE ATLANTIQUE (en décembre 1990)"

Précisons d'abord que la phrase incriminée ne figure pas dans l'article du Dr DHEILLY intitulé LE SAMU-29 ET SON ACTIVITE DE SECOURS EN MER mais dans le "chapeau" de présentation rédigé par AFCAN-INFORMATIONS.

Il est exact que le décret 88-622 du 6 mai 1988 précise dans son article 13 : "Les plans de secours spécialisés destinés à faire face en mer aux risques liés aux activités s'y exerçant sont établis par le préfet maritime, après consultation des services et organismes dont les moyens peuvent être mis en œuvre". Les Préfets maritimes ont donc initiés des plans de secours en collaboration avec les Préfets de départements.

Les catastrophes du HERALD OF FREE ENTREPRISE et du SCANDINAVIAN STAR ont inquiété un large public qui s'est demandé si la France serait capable de gérer efficacement un accident comme celui du Hérald. Pendant que l'OMI travaillait sur les moyens d'éviter de tels accidents, en France, la Direction des Gens de Mer faisait, en juin 90, plancher les armateurs sur la "Médicalisation des navires à passagers lors des sinistres majeurs". En octobre 1990, le 3ème Congrès de médecins de catastrophe, à Blois, consacrait pour la première fois une séance aux aspects médicaux de la catastrophe maritime. Ou encore, le Préfet maritime Manche-Mer du Nord faisait réaliser une étude sur "La chaîne médicale et son organisation pour un sinistre majeur d'un navire à passagers en Manche centrale". Un haut fonctionnaire de la Défense a suivi le dossier et une dotation budgétaire a été dégagée pour équiper les SMUR côtiers de lots spécifiques pour le secours en mer.

Toutes ces initiatives vont évidemment dans le bon sens.

Quand nous écrivions qu'il n'y avait pas de plan d'ensemble, c'était en fait pour déplorer qu'une grande organisation régionale, voire nationale, à la fois maritime et terrestre, n'existe pas pour "traiter" une catastrophe maritime qui peut concerner, tout près de nos côtes, un transbordeur de 2 500 passagers.

L'exercice Manchex 91 qui s'est déroulé le 13 mai dernier a eu pour la première fois un important développement terrestre, sous l'autorité du Préfet de la Manche, avec évacuation de nombreux "blessés" vers les hôpitaux de la région. Exercice similaire le 6 juin en baie de Saint-Brieuc suivi de la signature d'un plan de secours entre Prémarmor et préfecture des Côtes d'Armor, ce qui porte à cinq le nombre de plans rédigés : Finistère, Gironde, Loire-Atlantique, Vendée et Côtes-d'Armor.

P.-S. : Monsieur le Médecin Général Directeur du Service de Santé de la Région Atlantique voudra bien nous pardonner de ne pas publier les deux ou trois autres "imprécisions" qu'il nous signale et qui nous semblent relever essentiellement des relations entre civils et militaires... et inversement.

Michel CARON — Rédacteur en chef

DIVERSES EN VRAC

ENCORE UNE EXPLOSION DU VLCC :

L'ABT-SUMMER, 267800 tpl, a explosé le 28 mai dans l'Atlantique Sud alors qu'il faisait route vers l'Europe, chargé de brut iranien. Cinq marins ont péri sur les 32 que comptait l'équipage. Le navire a fini par couler.

En comparant cet accident avec ceux du KHARG-V (au large du Maroc) et du HAVEN (devant Gènes), on constate des similitudes : ces trois pétroliers ont été construits en 1974 ; il s'agissait de vente CAF (l'importateur ne peut donc exercer aucun contrôle quant à l'état du navire) ; équipage multinational (7 nationalités dans le cas présent).

Dans le rapport annuel **THE SHIPBUILDING AND SHIPPING MARKET IN 1990**, de BRS (BARRY ROGLIANO SALLES), reçu fin mai, on peut lire :

"Around two-thirds of the world's large to very large vessels, such as VLCCs, Suezmax tankers and Capesize bulkers, were built between 1972 and 1977. This represents a considerable fleet, both in number and aggregate deadweight, and assuming an average twenty-year lifespan, most of it will have to be replaced within the next five years.

...One can understand, of course, that owners are reluctant to order a \$100 million VLCC when the available five-year timecharter rate is around \$35,000 a day. This rate may be acceptable for a vessel built several years ago for a much lower price, but it is far from the \$45,000 a day needed to amortize the current cost of a VLCC newbuilding".

Il faudra donc bien que tôt ou tard les affréteurs acceptent d'ajuster leur taux de fret aux prix de construction.

Nous rapprochons cette conclusion d'une phrase entendue récemment dans la bouche d'un haut-fonctionnaire

de la Place de Fontenoy : "Le transport maritime est totalement sous-payé par le chargeur et tant que cette situation durera, on ne pourra pas avoir de bonne politique en matière de sécurité. Car la sécurité a un coût..."

CAR-FERRIES : UN "PLUS" A LA SECURITE OFFICIELLE :

Après un audit de plusieurs mois conduit par le Norske Veritas, la **BRITANNY FERRIES** s'est vue décerner le 13 juin le label SEP (SAFETY ENVIRONMENTAL PROTECTION) qui certifie la qualité du management de la compagnie et sa rigueur en matière de sécurité. AFCAN-INFO reviendra sur cette avancée importante d'une compagnie française dans ce domaine qui nous préoccupe.

PASSAGERS CLANDESTINS :

Des rapprochements ont eu lieu entre le Ministère de l'Intérieur et la Direction de la Flotte de Commerce pour tenter de modifier la réglementation française actuelle, qui s'oppose à l'expulsion rapide des passagers clandestins vers leur pays d'origine. Sur certains trafics, la recrudescence de passagers clandestins pose un grave problème de sûreté aux équipages. Nous rappelons aux collègues navigants que l'AFCAN entretient un dossier sur le sujet et qu'ils peuvent lui adresser tout document, rapport, information susceptibles d'étayer ce dossier.

TRIANGLE DES BERMUDES :

C'est fini !... On a retrouvé au large de Fort Lauderdale, les épaves des cinq avions de l'US Navy subitement disparus en décembre 1945. Il semblerait que leur mystérieuse disparition soit tout simplement due à une erreur de navigation. Ce drame avait bouleversé l'Amérique et devait donner naissance, quelques années plus tard, sous la plume imaginative d'un journaliste, à la légende du "Triangle mortel des Bermudes", zone dans laquelle avions et navires s'évanouissaient sans laisser de traces...

Le Commandant Daniel Rigolet, Président-fondateur de l'AFCAN, vient d'être promu au grade d'Officier du Mérite Maritime. Déjà fort connu pour la combinaison d'immersion qu'il a mise au point, le Cdt Rigolet continue d'œuvrer pour la sécurité et le sauvetage en mer : l'été dernier était lancé à Goury-la-Hague un canot tous temps auquel il a financièrement contribué. Ce nouveau canot de sauvetage porte le nom de son épouse.



Le "Mona Rigolet" sur son chariot de lancement

LA VIE DE L'ASSOCIATION

21 MARS : Réunion à Dieppe avec les Capitaines de ferries pour étudier les spécificités de la fonction en vue des séminaires de Marseille et du Havre.

4 AVRIL : Séminaire sur la responsabilité du Capitaine, à Marseille, sous la présidence du Professeur Bonassies.

5 AVRIL : Charlot assiste à la réunion annuelle du CLIAMA (Comité de Liaison et d'Information des Associations de la Marine), présidée par la C.A. Touyer. (compte-rendu, page 25).

11 AVRIL : Séminaire sur la Responsabilité du Capitaine, au Havre, sous la présidence du Professeur du Pontavice. Nous remarquons la présence de M. de Catuelan, Sénateur, Rapporteur du budget de la Marine Marchande au Sénat, de M. Jourdre, s/Directeur des Gens de Mer, du Commandant de la Marine au Havre, de M. Bulher secrétaire général adjoint de l'Association Française du Droit Maritime, etc.

19 ET 20 AVRIL : Assemblée Générale de l'AFCAN à La Rochelle. Sortie des épouses à Rochefort.

25 AVRIL : Trocheris nous représente à la réception des Pilotes Maritimes au Pavillon Dauphine.

30 AVRIL : Trocheris quitte la présidence de l'AFCAN. L'intérim, en attendant l'élection d'un nouveau président lors d'un prochain Conseil d'Administration, est assuré par un triumvirat composé de Caron, Fournier et Troyat.

13 AU 23 MAI : Fournier, au titre de l'AFCAN, fait partie de la Délégation Française à la 59ème Cession du Comité de la Sécurité Maritime qui s'est tenue au siège de l'OMI à Londres. La délégation était conduite par M. Cadet, chargé de la Sécurité au Ministère de la Mer. Notre collègue a participé, en particulier, à un groupe de travail sur la "qualité du management" des compagnies de navigation.

25 MAI : Caron assiste (en voisin) à l'Assemblée Générale de

l'ACOMM à Paimpol. L'Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande, présidée par J.-Cl. Maur, Secrétaire Général Guy Feat, se réclame d'un effectif de 500 membres mais souffre d'un vieillissement qui risque de l'entraîner peu à peu à ne plus être qu'une amicale... L'ACOMM tente néanmoins de continuer à intervenir sur des sujets professionnels : enseignement maritime, prérogative des brevets (principalement la défense des C2NM), IFSMA, plaisance. Le Président Maur et Caron ont évoqué en quelques mots la possibilité d'un rapprochement entre nos deux associations. Nous apprenons par ailleurs la création d'une nouvelle association de brevetés : l'Association des Patrons à la Plaisance (Voile), 16 rue Albert Camus, Saint-Malo. Président Jean-Paul Pichon.

31 MAI : Charlot participe à Bilbao aux travaux de l'Assemblée Générale de l'IFSMA. Compte-rendu dans le prochain numéro. La Fédération Internationale des Capitaines craint de voir s'instaurer rapidement la pratique du quart par un officier seul, de jour comme de nuit (navire OMBO).

DISTINCTIONS.

LEGION D'HONNEUR : Au cours d'une prise d'armes aux Invalides, le 4 juin, le Président de la République a décoré dix-neuf combattants de l'opération Daguet, ainsi que deux civils ayant participé aux transports des troupes et du matériel : un pilote de ligne et un commandant de navire. Il s'agit du Commandant Patrick Dupaquier, C2NM, capitaine du Cap Afrique, de la Compagnie Delom. Il a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur.

STATUT SOCIAL DES NAVIGANTS EUROPEENS

Monsieur Raymond Charpiot, CLC, ancien délégué syndical CGT des Officiers, actuellement Consultant maritime, a présenté le 29 mai 1991 devant la Commission d'Etudes "Environnement International" du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, un rapport qui lui avait été demandé par la Direction des Gens de Mer et intitulé :

STATUT SOCIAL DES NAVIGANTS EUROPEENS PORTRAITS ROBOTS

Nous publions au verso un tableau récapitulatif extrait de ce rapport. Ce coup d'œil, comme l'écrit l'auteur "...ne permet pas de porter des jugements comparatifs péremptoires mais facilitent une réflexion globale comparative à partir d'informations homogènes et de calculs sérieux".

Il faut en effet lire attentivement le rapport, pays par pays, pour saisir les ressemblances et les différences. (L'hebdomadaire LE MARIN a entrepris à partir de son numéro daté du 31 mai de publier chaque semaine l'étude consacrée à un pays).

Le tableau récapitulatif ne présente aucun classement hiérarchique. On peut dire que la France est champion pour la limite d'âge, que Danemark et Norvège le sont pour les congés alors que la Grande-Bretagne est à la traîne, et que partout se dessine la tendance à indemniser la maladie à 100% (noter que la France est la seule, grâce au système CRI, à pouvoir indemniser pendant des années). Pas de "chômage" en Italie pour la bonne raison qu'il n'y a pas de marins chômeurs.

Salaires et pensions sont donnés NET après règlement des cotisations sociales et paiement des impôts sur le revenu.

Cette étude très concrète, véritable "photographie instantanée de la situation", concerne six pays européens développés. L'AFCAN a regretté au cours des travaux de la Commission du CSMM que la mission de M. CHARPIOT n'ait pas concerné la Grèce, le Portugal, voire l'Espagne. La Grèce parce que sa flotte, six fois plus importante que celle de la France, pèse d'un poids énorme sur l'Europe maritime. Le Portugal et l'Espagne, parce que le "plan pêche européenne" va libérer beaucoup de marins de la Péninsule qui, au 1er janvier 1993 pourront circuler librement sur les quais d'Europe...

M. Alain BOROWSKI, Directeur des Gens de Mer et de l'Administration Générale, envisage donc de confier une autre mission à Raymond CHARPIOT, orientée cette fois vers l'Europe du Sud.

STATUT SOCIAL EN UN SEUL COUP D'ŒIL

		1	2	3	4	5	6	7
Pays	Fonction	Salaire mensuel net (35 ans)	Jours congé/an	Maladie	Chômage	Age légal	Age de fait	Pension mensuelle nette (fin carrière)
France	2ème capitaine	16 600	144	96-72	75	55	52	13 400
Italie	1º official di coperta	14 600	141	70-64	-	60	57	16 200
Royaume Uni	chief officer	13 441 (5)	134	100-19	19	61	57	16 100
Allemagne	Erster Nautischer Offizier	14 950	141	96	96-63	63	60	19 700
Danemark	overstymaend	13 200 (1)(4)	178	66	46	65	60	15 800
Norvège	overstyrmann	16 089 (4)	182	59	43	67	62	15 600

France	Ouvrier mec. d'entretien	8 800	144	91-70	63	55	52	7 000
Italie	marinaio	8 400 (2)	141	80-42	-	60	55	8 500
Royaume Uni	senior seaman I	8 600	88	100-29	29	65	65	6 500
Allemagne	Schiffsmechaniker	10 600	141	96-77	100-62	63	60	9 800
Danemark	skibsassistent	10 100 (3)	121	61	61	65	60	7 500
Norvège	skibsmekaniker	9 300 (4)	183	66	74	67	62	6 900

(1) 15 000 après remboursement d'impôt (2) 10 125 ? quand la fonction polyvalente sera instituée (3) 11 000 avec remboursement d'impôt (4) Lorsque le navigant navigue au système (2 jours de mer, 1 jour de congé) le salaire est augmenté de 22% (5) Les barèmes anglais sont en cours d'augmentation d'environ 9-11%.