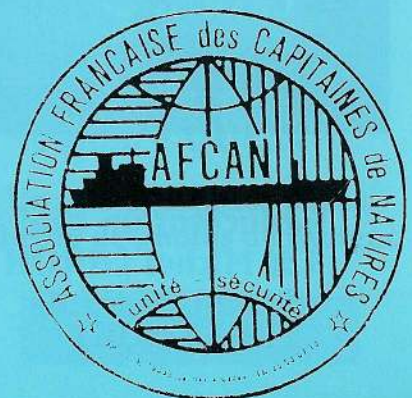


# AFCAN INFORMATION

ISSN 1158-1735



N° 16 - DECEMBRE 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

Image de luxe .....	4
Navires propres.....	5
Fragilité des vraciers .....	6
Travaux du CEDRE.....	12
Nouvelles de l'OMI .....	14
Activités de l'IFSMA.....	16
Bec et Ondes.....	18
Météo-France.....	20
Le Capitaine est assuré.....	23
Passerelle en solo.....	25
Le marin grûmier.....	28
L'emprunt russe .....	31
Activités de l'AFCAN .....	34

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1992

- Capitaines en activité .....	1 150 F
- Capitaines intérimaires.....	800 F
- Capitaines en mission à terre .....	800 F
- Capitaines retraités.....	210 F
- Membres associés.....	210 F

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

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

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

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

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

**AFCAN**  
BP 1114  
76063 LE HAVRE CEDEX

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

**Rédacteur en chef :**  
**Cdt Michel CARON**  
**Tél.96.20.85.10.**



Le Président entouré de quelques-uns de ses Conseillers lors du Conseil d'Administration du 4 octobre au Havre.

Né en 1935, Michel CARON a préparé l'hydro à Kersa après des études classiques au Lycée Corneille de Rouen. Il a obtenu son brevet de Lieutenant au Long Cours à Paimpol en 1957 et celui de Capitaine au Long Cours au Havre en 1963. Il a effectué toute sa carrière à l'Union Industrielle et Maritime où il a réuni 21 ans de commandement, essentiellement sur des vraquiers de tramping bien qu'il ait commandé aussi des ro-ro en Méditerranée et en Mer du Nord.

Il a été nommé Chevalier du Mérite Maritime en 1976 et promu Capitaine de Frégate (R) en 1990.



# DIVERSES EN VRAC

**MERITE MARITIME :** Par décret du 19 septembre 1991, ont été promus au grade d'Officier nos collègues Brun et Cadieu. Ont été nommés Chevaliers nos collègues Jonquière, Le Rouille, Loison et Monot.

**CGM-NORMANDIE :** La CGM a demandé une dérogation aux services de la Marine Marchande pour pratiquer l'OMBO DE NUIT sur son nouveau porte-conteneurs.

**CONSEIL DE L'OMI :** La France vient être réélue au Conseil de l'OMI, ce qui n'était pas évident a priori étant donné la diminution de sa flotte. Elle l'a été dans le groupe des 8 pays ayant les plus forts trafics maritimes, par 107 voix sur 120 pays présents. Le Conseil se compose de 32 gouvernements membres élus par l'Assemblée.

**NOUVEAU CENTRE DE DOCUMENTATION :** NAUTILUS - NA. Maison de la Mer, Quai de la Fosse, 44000 Nantes. Plus spécialement tourné vers la Marine Marchande, ouvert jeudi matin et samedi après-midi sur le "MAILLE BREZE" (Contact : Ed. Guibert. 40.69.32.48).

**LARGAGES HYDROSTATIQUES DEFECTUEUX :** Des essais inopinés ont permis de constater un défaut de fonctionnement dû à l'oxydation du couteau coupe-amarre des largueurs hydrostatiques HAMMAR H20, qui équipent des radeaux et des balises RLS sur de très nombreux navires de pêche, vedettes à passagers et plaisanciers. L'enquête menée par le Centre d'homologation Marine Marchande de Marseille a fait découvrir que le fabricant n'avait pas respecté les spécifications pour lesquelles il avait reçu l'agrément. Le Bureau du Contrôle des Navires du Secrétariat d'Etat à la Mer a alors diffusé un AVIS AUX NAVIGATEURS pour les en informer. L'AVURNAV précise : "En cas de nécessité, le recours au largage manuel doit être envisagé". Pour un largage automatique, c'est un comble ! Il nous semble que le ministère aurait dû se montrer plus ferme en exigeant le rappel immédiat de tous les appareils aux frais du fabricant. La mauvaise qualité des matériels de sécurité est hélas chose courante.

**COMMANDANTS ET CHEFS MECANICIENS**  
recherchés par Armement ayant siège social en France  
pour porte-conteneurs type 2200 EUP -  
7 000 USD PAR MOIS EMBARQUES

Envoyer lettre de candidature, C.V. complet et photo sous pli cacheté à :  
**Commandant J-D TROYAT - 48, Boulevard de Rochebonne - 35400 SAINT-MALO**  
qui transmettra

**DERNIERE MINUTE**

**URGENT**

# LE LUXE D'UNE IMAGE POSITIVE

par le Cdt  
YVONNOU

## RELATIONS AVEC LA PRESSE

Dans les consignes adressées aux commandants de certaines compagnies de navigation françaises, il leur est hautement recommandé d'être prudents, voire méfiants dans leurs propos avec la presse.

Pourquoi cette retenue des responsables du *shipping* vis à vis de la presse ? Quelles en sont les conséquences ?

La méfiance naît de ce que les Français n'étant pas marins, ils sont prêts à "gober" tout ce que raconte un journaliste lui-même ignorant des choses de la mer. C'est ainsi que seules les pollutions ou les accidents avec nombreuses victimes humaines sont des FAITS DIVERS maritimes dignes d'être traités par les médias, qui les présentent toujours en flattant le goût du public pour le spectaculaire, le morbide ou le croustillant.

LE PETROLIER HAVEN EXPLOSE ET COULE DEVANT GENES. LES MEDIAS DEVELOPPENT UN RISQUE HYSTERIQUE DE MAREE NOIRE SUR LA COTE D'AZUR A L'APPROCHE DES VACANCES D'ETE.

UN PETROLIER EXPLOSE EN DECHARGEMENT DANS UN PORT DE LA MER DE CHINE FAISANT PLUSIEURS VICTIMES. LES JOURNAUX OCCIDENTAUX N'EN PARLENT PAS.

LE PAQUEBOT OCEANOS SOMBRE LE 4 AOUT LE LONG DES COTES D'AFRIQUE DU SUD. LA PRESSE ESTIVALE EN FAIT SES GROS TITRES EN EXPLOITANT LE FILON NOSTALGIQUE DE LA TRAGEDIE DU TITANIC. ET, TAPANT UNE FOIS DE PLUS SUR L'INCOMPETENCE ET LA LACHETE DES MARINS, S'EN PREND MEME AU "CHIEN DU CAPITAINE QUI MORD LA PERSONNE VENUE LE SAUVER"...

LE MEME JOUR LE CARGO NORVEGIEN LANE COULE A LA SUITE D'UN ABORDAGE DANS LE DETROIT DE GIBRALTAR. JE SERAIS TENTE DE DEMANDER "LE SAVIEZ-VOUS ?" QUELQUES JOURNAUX TITRENT "AUCUN RISQUE DE POLLUTION". SANS AUTRE COMMENTAIRE.

Mais à qui la faute ? Alors que dans l'aérien, le journaliste trouve facilement à s'informer, rien dans le maritime ne lui permet d'accéder rapidement à de l'information objective.

Le résultat en est que le *shipping* possède une image de marque négative.

## POLITIQUE DE NON COMMUNICATION.

Il est regrettable que la communauté maritime ne sache pas jouer des relations publiques et de la presse en général pour promouvoir une meilleure image d'elle-même.

D'après des sondages récents, il est rare qu'une industrie soit à ce point méconnue du grand public. Les avions de lignes jouissent d'une très forte image positive. Pourtant certains s'écrasent de temps en temps et ce ne sont plus quelques cormorans mazoutés qui apparaissent sur les écrans mais la vision intolérable de 300 corps disloqués...

Curieusement ces catastrophes aériennes semblent être considérées comme une conséquence naturelle de l'activité du transport aérien et le public continue de prendre l'avion... Nous serions bien inspirés d'analyser les raisons d'une si grande tolérance.

On ne peut certainement pas tout calquer sur l'image positive de l'industrie des transports aériens. Difficile de comparer l'aspect "clean" d'un jumbo-jet atterrissant à Roissy après huit heures de vol avec celui d'un VLCC pissant la rouille après trente-cinq jours de mer par tous les temps mais se présentant lui aussi à l'heure prévue entre les jetées du Havre.

Mais d'autres aspects telle que la haute technicité des navires modernes et tout simplement le savoir-faire des professionnels de l'expédition maritime peuvent modestement être mis en avant. Notre métier ne manque pas d'atouts qui feraient le bonheur d'un cabinet de relations publiques, si nous le voulions.

Quant à l'écologiste de base, celui qui roule en voiture comme tout le monde, il n'admet pas qu'un accident puisse arriver à un super pétrolier et il puise largement dans la boîte à images négatives du *shipping* pour étayer sa lutte... contre les pollueurs. L'ignorance du public vis à vis des transports maritimes est immense.

## PROFIL BAS.

Journaux, radios et télévisions ne parlent "maritime" que pour rapporter accidents et pollutions. Ils n'ont apparemment rien d'autre à dire sur la marine marchande. (1)

La faute en incombe à l'industrie des transports maritimes qui ne se donne pas la peine de COMMUNIQUER.

Pourtant, il existe désormais en France un terreau prêt à recevoir la culture maritime au sens le plus large, un grand public qui ne demanderait pas mieux que d'être informé sur la Mer, et sur la marine marchande. Il n'est plus temps de réserver l'information maritime à un cénacle d'initiés. Il faut au contraire la divulguer tous azimuts, non seulement pour améliorer notre image de marque, mais aussi pour INSTRUIRE les décideurs et les politiques sur la réalité de ce secteur économique essentiel. Il faut cesser de montrer un profil bas à chaque fois qu'un accident maritime se produit et démontrer que le transport maritime est sûr et performant. Et qu'il existe - principalement en Europe - tout un réseau d'organisations, gouvernementales, professionnelles syndicales, associatives qui veillent à la régularité et à la sécurité des transports par mer.

Il est attristant de constater que l'OIL POLLUTION ACT a été promulgué unilatéralement par les Etats-Unis sous la pression d'une opinion publique choquée, certes à juste titre, par l'échouement de l'Exxon Valdez puis par l'explosion du Mega Borg, mais bien mal informée des choses de la mer et dont le réflexe est une réaction de rejet. (2).

Cette réaction, dont on n'a pas fini de mesurer toutes les conséquences, devrait amener les acteurs du monde maritime, y compris les marins, à prendre conscience de la nécessité de redorer... leur pavillon (3).

Alain-Louis YVONNOU

NDLR : (1) La prise de contrôle de DELMAS par le Groupe BOLLORE, avec ses péripéties financières, a eu le mérite de faire parler de la Marine Marchande ! Les grands journaux, quotidiens et périodiques, y ont consacré de nombreux articles, en particulier dans la presse économique. Le microcosme financier n'ignore plus rien de la flotte SDV et de la stratégie maritime de Vincent Bolloré.

(2) "Il suffirait d'en pendre quelques-uns" avait déclaré un élu breton en parlant des capitaines de pétroliers au lendemain de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz.

(3) On relira avec intérêt l'article du Cdt Alain ARBEILLE dans le n°7 d'AFCAN-INFO, intitulé "UN PEU D'OR AU BLASON".

# NAVIRES PROPRES

Le Commandant Francis LAGRIPPE, qui exerce les fonctions de capitaine sur les Navires Câbliers de l'Armement du Midi, se déclare, avec ses collègues, "soucieux de préserver le milieu marin". Il nous a adressé une lettre dans laquelle il décrit le traitement des déchets à bord des câbliers français.

"Naviguant depuis 1964 (...) j'ai pu voir évoluer les mentalités en ce qui concerne le jet à la mer des rebuts de toutes origines. De la notion de VASTE POUHELLE où tout pouvait être soit-disant digéré, nous sommes passés à celle d'IMMENSE ECOSYSTEME, complexe et fragile, qui ne peut supporter le moindre apport d'un corps étranger. Entre ces deux extrêmes, il existe un juste milieu que nous essayons de maintenir sur les Câbliers. (...) notre solution n'est certainement pas parfaite et n'est pas toujours suivie spontanément : il a fallu éduquer et motiver les marins de tout bord pour leur faire accepter des contraintes telles que le "tri à la source", par exemple.

Ainsi, sur les câbliers où les équipages varient de 70 à 90 personnes pour des sorties à la mer d'une à quatre semaines, les déchets subissent un traitement appropriés à leur nature.

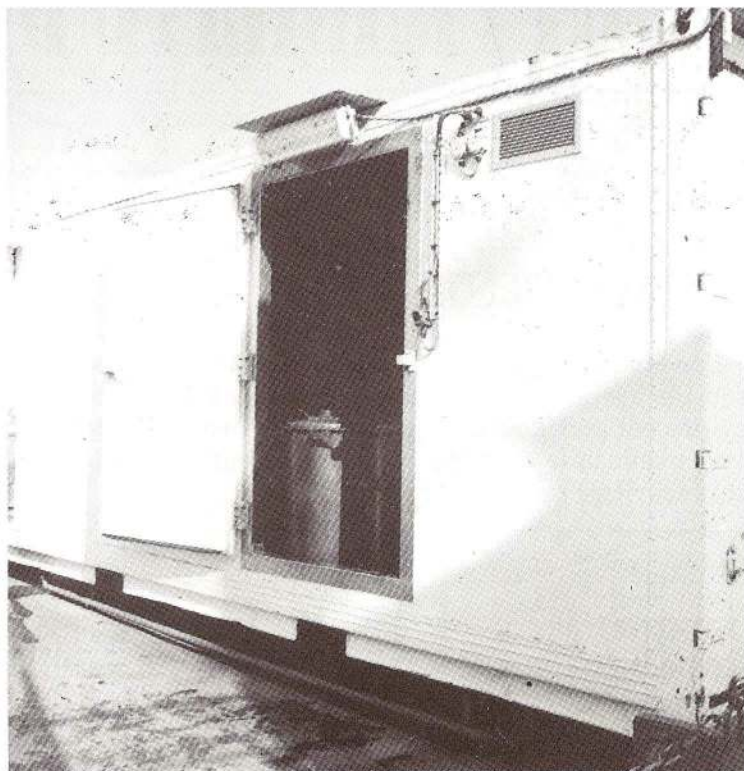
Les résidus d'hydrocarbures, très polluants, les huiles usées notamment, sont débarqués pour être traités par des entreprises spécialisées.

Au neuvage, chaque navire a été équipé d'un appareil CEREP pour centrifugeage des eaux de cales dites MAZOUTEUSES, et de deux caisses HAMWORTHY pour traitement accéléré des EAUX GRISES (douches, éviers) et des EAUX NOIRES (WC) avant rejet à la mer.

Dans tous les services : Pont, Machine, Radio, Electronique et Mission, les déchets et rebuts sont conservés puis débarqués au port d'attache ou de base (La Seyne et Brest) pour traitement en déchetterie (ferrailles, batteries, piles, journaux, etc.). Dans les cuisines et offices : poubelles sélectives pour plastiques, cartons, alu., fer blanc. Puis compactage (sur le RAYMOND CROZE) ou broyage (sur le LEON THEVENIN) avant débarquement. Les bouteilles et autres verres sont collectés et remis à un organisme à terre, en général la Ligue contre le Cancer.

Les déchets alimentaires et bio-dégradables sont jetés à la mer suivant la réglementation en vigueur (1). En ZONES SPECIALES (Méditerranée) ou lors de travaux en zone côtière, ils sont conservés en conteneur réfrigéré spécialement installé à cet effet, et débarqués au retour".

Nul doute que ce comportement POSITIF vis à vis de l'environnement mérite d'être signalé. L'AFCAN ne peut qu'encourager ses adhérents à promouvoir cette attitude à bord de leur navire et plus généralement au sein de leur armement. Encore faut-il que les armateurs leur en donnent les moyens et que les ports puissent recevoir...



Conteneur à poubelles réfrigéré à -15°



(1) Annexe V de MARPOL : "Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures de navires". Sauf dans les "zones spéciales" (Méditerranée, Baltique, Mer Noire, Mer Rouge, Golfs Arabo-persique), la convention internationale autorise "l'évacuation dans la mer... des déchets alimentaires et toutes les autres ordures, y compris les papiers, les chiffons, les objets de verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine et les rebuts de même nature" à condition de le faire à plus de 12 milles des côtes. Ces mêmes ordures peuvent être rejetées à plus de 3 milles, à condition d'être broyées ou concassées. Enfin le fardage et les emballages qui risquent de flotter ne doivent pas être rejetés à moins de 25 milles de terre. Dans les zones spéciales, tout rejet est interdit. Toutefois le rejet de déchets alimentaires est encore possible à plus de 12 milles de terre.

# LA FRAGILITE DES VRAQUIERS

## LES ACCIDENTS

Une quarantaine de grands vraquiers ont coulé ou ont subi des avaries graves en moins de deux ans. Trois cents marins ont péri. Le naufrage du SONATA en novembre 1991 marquait le quinzième accident majeur de l'année, et la neuvième perte totale :

Nom	DWT	Age	Origine
PROTEKTOR	80.185	24	Voie d'eau cale 2 & 4
CONTINENTAL LOTUS	54.202	24	cassure cale 5
SALVIA	153.248	21	cassure cale 1
VASSO	68.490	24	cassure cale 1
STARFISH	56.277	21	cassure cale 4
MINERAL DIAMOND	141.028	9	disparu
MANILA TRANSPORTER	115.960	15	brèches cale 3
MELETE	72.063	16	avaries de coque
SONATA	79.681	22	gîte puis cassure

Une autre statistique rapporte 279 accidents de vraquiers entre 1975 et 1990, soit 17 par an, totalisant 6 millions de tonnes de jauge brute.

Aucun navire français n'a encore été sérieusement touché. Il est vrai que la flotte de vraquiers sous pavillon national - ou Kerguelen - est des plus réduits. Les accidents de vraquiers sont d'ailleurs peu connus des Français, mieux renseignés sur le nombre de goélands mazoutés qui arrivent à la côte que sur le nombre de marins qui vont au fond...

En octobre 1990 un ex-français devait cependant faire parler de lui : l'ex-PENCHATEAU devenu GALLANT DRAGON. Ce vraquier de 123.126 tdw subit de graves avaries de coque alors qu'il était chargé de minerai de fer en sortie de Tubarao au Brésil. Sur le point de couler il fut cependant ramené dans une baie abritée de la côte. Mais d'une part, son état fut jugé trop grave pour mériter d'être réparé. D'autre part, comment décharger 120.000 tonnes de minerai en dehors d'un port de réception spécialisé ? L'allègement d'un VLCC sur rade foraine est relativement aisé, le déchargement d'un vraquier n'est pas envisageable. Le navire fut donc remorqué au large et sabordé. Son capitaine témoigne : il vit son navire s'engloutir en 7 (sept) secondes.

Cette rapidité à couler explique le nombre élevé de victimes et la disparition de navires avant qu'ils n'aient

pu émettre le moindre message et sans laisser de trace. Elle justifie la hâte avec laquelle les équipages évacuent désormais un vraquier en difficulté.

## LES CAUSES.

### Age et fatigue.

Deux caractéristiques ressortent à première vue des statistiques : l'âge des navires perdus et le transport de minerai. Avec des exceptions de taille : le DERBY-SHIRE, 170.000 tdw, disparu en 1980 avec ses 44 hommes d'équipage était un navire récent et le MINERAL DIAMOND disparu en avril 1991 n'avait que 9 ans.

Les vraquiers sont de vulgaires tombeaux exploités sans ménagement à "charrier des cailloux". Travail intense, entretien réduit, vieillissement accéléré.

Les cargaisons de vrac génèrent des usures considérables au chargement et au déchargement et des contraintes de coque importantes. Le comble est atteint par les minerais de fer chargés en cales alternées.

### Conception.

La conception même de ces grands navires est en cause : non seulement a-t-on conçu des navires de plus en plus grands mais on a voulu des navires à tout faire, vrac léger et vrac lourd. On a donc abandonné la construction des minéraliers purs au profit des "vraquiers" à grandes cales et pour accroître encore le volume disponible on a supprimé les ballasts latéraux. Ces grands espaces à cargaison entraînent deux pratiques lourdes de conséquences : lors de traversée sur lest il faut **ballaster une cale**, c'est-à-dire embarquer un poids de 15 ou 20 000 tonnes dans la partie centrale du navire ; lorsqu'on charge du minerai il faut le répartir en **cales alternées** et il est facile de comprendre que l'alternance cale pleine/cale vide, cale pleine/cale vide, génère des contraintes de coque considérables.

Les pétroliers, malgré leur plus grande taille, sont des navires plus résistants grâce à leurs deux cloisons longitudinales. De plus leur cargaison, en règle générale est toujours harmonieusement répartie.

## Construction.

Gigantesques boîtes vides destinées à un travail lourd, les vraquiers devraient bénéficier d'une construction particulièrement robuste. Est-ce le cas ? NON.

Manifestement non si l'on en juge par la fréquence des accidents et leurs similitudes. C'est trop facile d'accuser l'âge ou le mauvais temps. Un navire doit rester suffisamment solide jusqu'à la fin de son exploitation. Ou être retiré du service.

En fait, il s'agit ni plus ni moins, d'une **ERREUR TECHNIQUE**. Les "capesize" actuels ne sont que des extrapolations des premiers vraquiers de 20.000 tdw apparus dans les années 60. Les plans sont restés les mêmes avec entre autre le système vertical de membrures pour le bordé de coque qui se révèle un gros point faible sur les grands navires. Dans le même temps, on cherchait à alléger au maximum le poids de coque pour augmenter le port en lourd : les échantillonnages n'ont pas été extrapolés à la même vitesse que les autres dimensions des navires. Il est vrai que l'emploi d'acier à haute résistance

s'est généralisé, moins épais, moins lourds. Mais ces aciers sont très sensibles à la corrosion et donc ne conviennent pas à des navires qui subissent des attaques importantes dans ce domaine du fait même de leur utilisation.

Par ailleurs certains navigants en arrivent à mettre en doute les chiffres fournis par le "manuel de chargement" et le calculateur (le loading master) concernant les limites des efforts à ne pas dépasser. Curieusement sur certains navires les efforts tranchants maximum admissibles correspondent exactement à ceux atteints avec une cargaison de minerai en cales alternées. Présenté autrement : les efforts tranchants engendrés par une cargaison de minerai en cales alternées atteignent exactement les valeurs à ne pas dépasser. Question : la limite donnée n'est-elle pas commerciale, c'est-à-dire celle qui permet au navire de toujours pouvoir charger à ses marques ? Dans tous les cas, travailler à 100% de la valeur limite paraît contestable.

Enfin on peut se demander si l'**ETAT DE LA MER** est suffisamment pris en compte dans les calculs des architectes navals. Des vagues exceptionnelles comme celles "découvertes" dans les années 70 entre Durban et Port-Elizabeth se produisent peut-être ailleurs, sur des routes jusqu'ici peu fréquentées, en particulier dans les zones balayées par les typhons. Les études océanographiques

par satellites permettront peut-être de les mettre en évidence. Un simple pointage des positions d'accidents donnerait déjà une indication.

## Exploitation.

Simple tombereau des mers, chargé de matières premières sans grande valeur (tant qu'elle n'est pas parvenue sur son lieu de transformation), soumis à une rude concurrence internationale, le vraquier n'est pas l'objet de soins constants... Mal suivi, mal inspecté, mal entretenu, il change plusieurs fois de propriétaire et de pavillon, ce qui prolonge sa vie mais n'arrange pas sa santé, à part peut-être les "handy-size" grées, les vraquiers ne requièrent pas une main-d'œuvre spécialisée et sont souvent armés par des équipages hétérogènes peu compétents.

Mais les enquêtes sur les accidents de vraquiers semblent mettre en évidence une cause tout à fait plausible et jusqu'ici négligée : les contraintes subies par la coque pendant les opérations

commerciales, principalement au chargement.

Une bonne séquence de chargement doit concilier la vitesse d'embarquement de la marchandise avec la capacité de déballastage du navire, de façon à ne jamais dépasser les valeurs admissibles des efforts tranchants et des moments fléchissants. Les "LOAD MASTER" permettent de calculer ces valeurs. Encore faut-il que le déballastage se poursuive comme prévu et que le chargeur respecte le programme demandé par le navire.

Des raisons purement commerciales peuvent conduire à des "acrobaties" dans la conduite d'un chargement : qualités à séparer, destinations différentes, chargement partiel, problème de tirant d'eau et/ou de tirant d'air, etc.

Parmi les commandants français interrogés, certains déclarent suivre attentivement, avec le Second, les chargements au load-master et ne jamais dépasser les efforts autorisés. Ils ne croient pas aux fatigues en eau calme. D'autres reconnaissent que dans certains cas, pour pouvoir charger, il faut dépasser les limites. Après des incidents de déballastage, ou des pannes d'appareils de chargement, des calculs a posteriori ont révélé des efforts atteignant 200% des valeurs admissibles...

Les méthodes sous certaines installations de chargement très puissantes conduisent à des efforts difficilement mesurables. Le vraquier est d'abord partiellement déballasté à un poste d'attente puis déhalé sous la char-

## Naufrage du SONATA

Ce vraquier panaméen a coulé le 14 novembre au large des côtes norvégiennes, avec un chargement de 75.100 tonnes de iron pellets, enlevé à Kirkeness à destination de Brème. Les 24 hommes d'équipage ont été hélitreuillés. Le navire a d'abord pris une forte gîte avant de couler en quelques secondes aussitôt après un fort craquement entendu par les remorqueurs qui tentaient de l'assister.

Le JMM du 22 novembre apporte quelques détails intéressants : le SONATA était le cinquième nom porté par le navire qui venait d'être revendu "en mauvaise condition" à des intérêts grecs. Il avait subi des avaries dues à la glace qui, semble-t-il, n'avaient toujours pas été réparées. Il devait passer en carénage... après déchargement en Allemagne. Un bel exemple du laxisme qui peut régner dans certains milieux maritimes : armateurs, assureurs, société de classification étaient bien d'accord pour retarder les réparations de ce pauvre bateau. Quant aux Inspecteurs du M.O.U., on aimerait savoir ce qu'ils connaissaient de ce navire.

Mais il y a "mieux" : ce navire avait été vendu à la démolition en mars 1987 !!

ge. A Tubarao (Brésil), qui expédie 50 millions de tonnes de minerai par an, l'installation débite 16.000 tonnes/heure. A Dampier (Australie) deux shiploaders débitent, l'un 9.000 t/h, l'autre 7.500 t/h. Il faut dans ces conditions que le bord fasse preuve de compétence et d'autorité pour imposer une cadence et un nombre de passes qui empêchent tout dépassement des efforts admissibles. Des contremaîtres de chargement rapportent que certains chief-mates sous pavillon exotique se contentent de leur donner les plans du navire. La "terre" charge alors à sa convenance et favorise évidemment la rapidité pour se gagner du "dispatch-money". Certains chargeurs usurpent les pouvoirs du capitaine en imposant un nombre de passes restreint.

Conscients de ce danger, quelques opérateurs de grands vraquiers stipulent par contrat la manière dont devront être traités leurs navires : nombre d'appareils, nombre de passe, cadence horaire.

### Comportement à la mer.

L'arrivage de minerai de forte densité dans de grandes cales entraîne un abaissement du centre de gravité, donc un excès de stabilité, donc des roulis extrêmement violents. Pour réhausser la cargaison - et pour des raisons commerciales évidentes car il vaut mieux avoir cinq cales à décharger et nettoyer que neuf - on charge en cales alternées et, de plus, on laisse monter le tas en pointe dans les cales, suivant l'angle de repos du matériau. De ce fait le bordé de coque n'est pas soutenu de l'intérieur par la marchandise et comme le roulis reste très dur sur ces navires, la coque est soumise à des pressions alternatives énormes (effet de souffle). Le roulis engendre également une déformation en parallélogramme de la section rectangulaire du navire (box effect) qui fatigue évidemment les liaisons transversales et occasionne des fractures de goussets. Le roulis provoque enfin un gauchissement du plan de pose des panneaux, d'autant plus important que les écoutes sont grandes, et peut ainsi permettre des entrées d'eau catastrophiques par très gros temps. Notons à ce propos que les essais d'étanchéité à la lance d'incendie au port ne permettent pas de conclure que le panneau restera étanche à la mer.

Dans le mauvais temps, ces gros navires subissent des avaries à l'avant et on a reproché aux capitaines de ne pas mollir suffisamment. Des collègues avancent qu'avec de la grosse mer de l'avant, un grand vraquier chargé n'a pas assez de réserve de puissance pour maintenir l'allure et que sa vitesse chute rapidement. Néanmoins il faut bien avouer que les dimensions de ces navires peuvent procurer à certains un sentiment d'invulnérabilité qu'ils sont loin d'avoir.

## LES REACTIONS.

A l'inverse des transports aériens, le shipping semble incapable de réagir en bloc et rapidement à une situation donnée. Dans l'aérien, le moindre incident sur un avion

déclenche une enquête qui aboutit généralement à des interventions sur tous les avions du même type. Dans le maritime, l'extrême dispersion des armements et l'inefficacité des administrations de beaucoup de "pavillons" favorisent silence et inertie.

### Les sociétés de classification.

Cependant les Sociétés de Classification, séparément d'abord, puis sous la coordination de l'IACS (International Association of Classification Societies) ont entrepris des investigations poussées et défini une série de premières mesures.

Le LLOYD'S REGISTER a probablement été le premier, en 1989, à demander à ses experts d'examiner plus attentivement les ballasts supérieurs et les cales des vraquiers. Fin 90 le LR lançait une vaste enquête internationale qui allait aboutir en 91 à la publication d'un rapport hautement documenté.

Les autres grandes Stés de Classification s'attaquaient aussi aux problèmes de vrac, dépêchant leurs experts sur tous les vraquiers avec des **instructions précises d'inspections** et modifiant leur Règlement de Construction.

A l'heure actuelle les Stés de Classification savent pourquoi les vraquiers sont fragiles et peuvent prescrire les réparations et renforcements qui leur sont nécessaires. Et nul armateur au monde n'ignore plus les risques présentés par des grands vraquiers vieillissants.

### L'O.M.I.

Le Comité de la Sécurité Maritime (MSC) s'intéresse aux pertes de vraquiers en mai 90 en portant son attention sur la liquéfaction de certains minerais et concentrés. A sa session de 1991, le MSC envisageait l'embarquement d'**enregistreur de données de voyage**, autrement dit de "boîte noire". La 17ème Assemblée Générale de l'OMI, qui s'est tenue à Londres à partir du 28 octobre 1991, a défini en urgence un certain nombre de mesures à prendre pour améliorer la sécurité des vraquiers.

L'importance de ce texte, qui interpelle directement les capitaines, nous amène à en publier l'essentiel en annexe de cet exposé.

Au niveau des Gouvernements, il semble que seule l'Australie ait entrepris une enquête sur les pertes de navires, qu'elle a confiée à l'**Australian Maritime Safety Authority**, aussitôt après le naufrage du MELETE. Il faut dire que ce pays se sent concerné par la perte depuis le début de 1990 de cinq vraquiers venant de charger à Dampier.

### Les assureurs.

Les assureurs semblent avoir été bien lents à s'émouvoir des pertes de vraquiers. Il est vrai que la perte totale d'un vraquier et de sa cargaison (13 millions de dollars par exemple pour un 80.000 tdw chargé de minerai de fer) n'est qu'une brouille comparée à un accident de VLCC. Sans parler du battage médiatique déclenché par tout "lâcher" de pétrole...

Parmi leurs premières réactions, on peut retenir l'idée de mettre à bord des "senseurs de mauvais temps" ou celle d'exiger un sablage puis une remise en peinture des vraquiers âgés comme conditions du renouvellement de leur police. Si la première mesure coûtait moins de 100.000 dollars, la deuxième dépassait le million et fut évidemment repoussée par les armateurs.

Lors du congrès de l'IUMI (International Union of Marine Insurance) qui s'est tenu à Boston en septembre 1991, les assureurs, coque et facultés, ont opté pour une augmentation significative des primes d'assurances des navires âgés, avec l'espoir de les pousser ainsi vers la démolition.

### Les chantiers.

Les chantiers de construction navale ont dessiné les navires que leur commandaient les armateurs, c'est-à-dire, comme nous le disions plus haut, des navires qui devaient répondre à de multiples spécifications selon les exigences des commerciaux. La saturation des spécifications en a fait des navires fragiles car toujours à la limite de leurs possibilités : le moindre dépassement peut enclencher un processus catastrophique par "effet domino".

Les architectes navals ne doivent pas moins reconnaître leurs erreurs : ils ont construit des navires qui cassent pour cause de faiblesse structurelle.

Certains collègues d'ailleurs s'interrogent sur la longévité des grands porte-conteneurs sur lesquels on signale aussi des micro-cassures fréquentes. Or ces navires subissent également des "coups de fatigue" en opérations commerciales. La marchandise ne vient pas en appui sur le bordé. Et si à la mer ils jouissent d'une meilleure répartition des poids, ils ont par contre beaucoup de puissance pour forcer la mer.

Déjà quelques chantiers proposent des vraquiers renforcés : le chantier irlandais Harland & Wolff va construire six capesize suivant des plans entièrement nouveaux qui privilégient la solidité structurelle et la lutte contre la corrosion. Ces navires ne recevront que 30% d'acier HT, donc nettement moins que précédemment. Fincantieri qui construit en Italie les trois plus grands vraquiers du monde, sous classification ABS et Italiano Registro, a modifié ses plans pour intégrer les enseignements tirés des études sur les accidents de vraquiers : tôles plus épaisses, davantage de raidisseurs dans les ballasts, renforcement des porques, des liaisons longitudinales, des surbaux d'écouilles, etc.

Signalons aussi la livraison en mars par le chantier B & W du vraquier SOLIDARNOSC à l'armement polonais PZM. Ce vraquier possède une double-coque. Il semble cependant que cette double-coque a été conçue plus pour permettre de convertir le navire en tanker que pour en renforcer la solidité longitudinale.

Par contre nous avons appris que la Société LOUIS DREYFUS & Cie était en pourparlers avec les chantiers de Gdynia pour la commande éventuelle de deux vraquiers, d'un dessin nouveau, puisque à **DOUBLE-COQUE**. Nous y voyons la confirmation de nos soup-

çons : les vraquiers actuels sont fragiles de naissance. (*voir en encadré la petite histoire des coques B 562-1, 2, et 3...*).

Mais si les futurs vraquiers sont fabriqués plus solides, qu'en est-il de ceux actuellement en construction selon des plans anciens ? Vont-ils bénéficier des leçons tirées des accidents de leurs frères aînés, ou vont-ils être mis en service sous la simple réserve d'une surveillance accrue ? Les nouvelles règles de conception et de construction prescrites par les Stés de Classification leur sont difficilement applicables rétrospectivement.

### Les armateurs.

Si la cause essentielle de la fragilité des vraquiers réside dans leur faiblesse structurelle, il n'en demeure pas moins que les conditions très sévères d'exploitation et le manque d'entretien ont aggravé le problème. Le marché a poussé les armateurs vers des économies drastiques : diminution des effectifs, équipages sous-qualifiés, espacements des arrêts techniques, absence d'entretien courant, "réparations" provisoires des fissures apparues ou renvoi au prochain arrêt technique. Les pressions commerciales exercées par les opérateurs sur les capitaines ont conduit à des dépassements de fatigue en chargement, à des choix de route plus courtes mais plus exposées aux grosses mers, à forcer l'allure dans le mauvais temps pour assurer la vitesse moyenne stipulée à la charte-partie.

Aucune coordination ne s'est établie entre armateurs pour tenter de comprendre puis de prévenir les accidents. La dispersion des armateurs au vrac n'a pas permis une action comme celle entreprise au début des années 70 pour faire face aux explosions de pétroliers et qui aboutit à la généralisation de l'inertage. Seuls quelques armements importants ont pris des mesures et émis des consignes : embarquement d'appareils de mesure des contraintes, interdictions à certains navires de

## Jeu à la coque

En décembre 1987, LOUIS DREYFUS & Cie rachetait les contrats de construction de deux vraquiers primitivement destinés à des armateurs de Hong-Kong. Ces plans sont devenus les coques B562-1 (PIERRE LD) et B562-2 (JEAN LD) au Chantier de GDYNIA.

Avant de conclure l'affaire, l'armement DREYFUS avait demandé au Chantier polonais de modifier les plans pour ALLEGER LA COQUE, jugée trop lourde et donc pénalisante en port en lourd. Le Chantier s'est alors adressé au Bureau Veritas qui a jugé préférable de s'en tenir aux plans d'origine.

Gageons qu'aujourd'hui l'armateur s'en réjouit...

Un troisième navire (B562-3), identique aux deux premiers, est à un stade très avancé de négociations (pour règlement français et livraison fin 93). Mais le plus symptomatique de l'évolution des mentalités en matière de conception de vraquiers réside dans les pourparlers en cours entre LD & Cie et Gdynia Shipyard quant à l'éventuelle commande de deux grands vraquiers A DOUBLE-COQUE.

charger en cales alternées, limitations des cadences de chargement, interdiction de dépasser 75 ou 80% des efforts admissibles, réduction des vitesses à la mer, réembarquement de marins pour piquage de rouille dans les ballasts, etc. Et surtout, inspections poussées des navires avec mesures d'épaisseurs, puis élaboration d'un programme de refonte, arrêts des navires et travaux. Mais beaucoup d'eau roulera sur les ponts des vraquiers existants avant qu'ils n'aient tous subi une refonte...

Une organisation d'armateurs a fini par réagir :

INTERCARGO (l'association internationale des armateurs de vrac sec) a organisé des séminaires sur les pertes de vraquiers qui ont été particulièrement suivis. Le dernier en date s'est tenu à Hong-Kong le 15 octobre entre architectes navals, constructeurs et stevedores.

De leur côté, les syndicats ont fait pression à l'OMI par l'intermédiaire de la CISL (Confédération Internationale des Syndicats Libres). Le NUMAST britannique s'est montré très actif. Ainsi que le NAUTICAL INSTITUTE à Londres.

## ET L'AFCAN ?

Ce n'est pas l'état de la flotte vraquière française qui nous a amené à nous intéresser aux problèmes de vraquiers, mais le sentiment que peut-être les pertes de vraquiers révèlent un abaissement significatif de la longévité des navires, lié à leur taille et par corollaire à leur entretien.

Le travail pénible supporté leur vie durant par ces navires les a vieilliss prématurément et ils sont les premiers des navires géants à souffrir de "décalcification" de leur squelette déjà chétif à la naissance. Nous craignons que les pétroliers, bien vieux eux aussi mais peut-être moins usés par la vie, ne soient victimes à leur tour de fractures invalidantes. Puis viendrait le tour des grands porte-conteneurs.

Espérance de vie encore amoindrie par un manque de soins élémentaires : ces grands navires n'ont plus la taille humaine pour être suivis et entretenus par leurs équipages, d'autant moins qu'on en a réduit les effectifs. On a allongé la période entre deux carénages au prétexte que les peintures anticorrosives étaient de meilleure tenue ; c'est sans doute vrai mais les aciers HT sont plus sensibles à la corrosion. Les inspections détaillées, indispensables pour suivre l'évolution d'un navire, qu'elles soient le fait de l'armement ou de la Société de classification se sont espacées elles aussi et les visites périodiques obligatoires ont tourné... à la visite de politesse. De toute manière que signifie "visite de coque à flot" ou "inspection de classification continue" d'une capacité effectuée par un expert sur un vraquier de 150.000 tonnes EN OPERATIONS COMMERCIALES ? Que peut-il voir, à 25 mètres au-dessus de sa tête, lorsqu'il est au fond d'une cale pas même balayée ? Une visite sérieuse et rapprochée nécessite des hommes, des moyens et du temps. Les vraquiers ont pourri sans que personne ne s'en aperçoive...

Forts de ce constat et en nous cantonnant dans le domaine des responsabilités du capitaine, qui a le devoir de s'assurer que son navire est en permanence en état de naviguer, nous nous sommes efforcés de promouvoir la nécessité d'inspection de meilleure qualité et d'une surveillance constante des opérations commerciales des vraquiers.

C'est dans ce sens que nous sommes intervenus en Commission Centrale de Sécurité d'une part, puis que nous avons travaillé avec les services de la Sécurité des Navires au Secrétariat d'Etat à la Mer pour la préparation de l'intervention de la France à la 17ème Assemblée Générale de l'OMI.

Les mesures de l'OMI nous satisfont à beaucoup d'égards puisqu'elles renforcent notablement les INSPECTIONS de vraquiers, en nombre et qualité.

Les commandants de vraquiers doivent porter leur attention sur les dispositions du § 1a (inspections de routine par le bord), 1f (visites rapprochées), 1g et sur le §2 qui interpelle nommément les capitaines. En outre ils feraient bien de presser leurs armateurs pour obtenir les équipements du §4. Nous avons également suggéré l'installation d'indicateurs de torsion : pas un simple "gîtomètre" mais deux inclinomètres, l'un à l'avant l'autre à l'arrière, qui permettent aux manutentionnaires, au chargement et au déchargement, d'éviter de tordre la coque en surveillant la gîte de l'avant et la gîte de l'arrière et en les maintenant égales. Quant aux "boîtes noires" elles devraient venir assez rapidement puisque le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI accorde une haute priorité à une "étude de faisabilité sur les enregistreurs de données de voyage".

Il faut bien comprendre que ce sont là des mesures INTERIMAIRES, prises pour faire face à l'urgence. D'autres prescriptions sont en cours d'élaboration par l'OMI et les Sociétés de Classification. L'AFCAN participe à ces travaux : nous désirons aller plus loin dans le renforcement du contrôle des navires en général, et voir s'instituer, en ce qui concerne les vraquiers, une SURVEILLANCE des transports de vrac, analogue à celle qui s'exerce en matière de transports de grain (CH. VI de SOLAS)

Cdt Michel CARON  
Président de l'AFCAN

# 17ème ASSEMBLEE GENERALE DE L'OMI

## SECURITE DES NAVIRES TRANSPORTANT DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC

L'ASSEMBLEE,

(...)

PREOCCUPEE par les naufrages de navires transportant des cargaisons solides en vrac qui continuent de disparaître, parfois sans laisser de trace, ainsi que par le nombre élevé des pertes en vies humaines,

RECONNAISSANT que la nature des opérations liées à la cargaison et au ballast peut soumettre la structure des navires qui transportent des cargaisons solides en vrac à de brutales variations des forces de flexion et de cisaillement ainsi qu'à une usure importante,

TENANT COMPTE du fait que la vitesse et les méthodes de chargement ainsi que le matériel utilisé pour les opérations de déchargement aux terminaux de cargaisons solides en vrac peuvent contribuer à imposer des contraintes excessives à la structure et à lui infliger des dommages,

CONSCIENTE des dangers que présentent certaines cargaisons solides en vrac en raison de leur forte densité et de leur tendance à riper,

SACHANT qu'il est nécessaire, aux fins de sécurité, que les navires fassent l'objet d'un entretien continu et efficace,

1. PRIE le Comité de la sécurité maritime d'accorder une haute priorité à ses travaux sur la sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac et d'élaborer, dès que possible, des prescriptions sur la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et les visites de ces navires et de spécifier les prescriptions à prendre en ce qui concerne le type de cargaison ;
2. PRIE l'Association internationale des sociétés de classification d'élaborer dès que possible des prescriptions sur les visites et l'entretien des navires transportant des cargaisons solides en vrac et de les soumettre au Comité de la sécurité maritime pour incorporation dans les prescriptions mentionnées ci-dessus ;
3. PRIE INSTAMMENT les gouvernements, les sociétés de classification, les propriétaires de navires et les capitaines de navires, en attendant l'élaboration des prescriptions susmentionnées, de prendre des mesures immédiates dans le sens indiqué à l'annexe de la présente résolution à titre intérimaire ;

(...)

### MESURES INTERIMAIRES A PRENDRE POUR AMELIORER LA SECURITE DES NAVIRES TRANSPORTANT DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC

1. Les gouvernements, les sociétés de classification et les propriétaires de navires devraient procéder à une inspection détaillée du raccordement soudé des membrures de bordé dans des cales des transporteurs de cargaisons solides en vrac dès qu'ils seront disponibles et :
  - a) veiller à ce que le plus grand soin soit apporté aux visites et inspections de routine effectuées par le personnel des navires qui doivent transporter des cargaisons solides en vrac et à ce qu'une attention toute particulière soit accordée à l'intégrité structurelle globale, en particulier au droit des cales à cargaison avant et des citernes de ballast, ainsi qu'à l'état des revêtements de protection et à l'étendue et aux effets de toute corrosion ;
  - b) exiger, à chaque visite spéciale et à chaque visite intermédiaire suivant la première visite spéciale, un examen détaillé\* de l'ensemble du système de membrures de la cale numéro un, ainsi qu'un examen interne de toutes les autres cales, y compris un examen détaillé d'un minimum de 25% du système de membrures de chaque cale,
  - c) si la visite spéciale numéro deux révèle une grave détérioration de la structure de la coque, exiger le même examen détaillé dans le cadre de la visite annuelle suivante de classification de la coque ;
  - d) réévaluer les prescriptions existantes en matière de mesures d'épaisseur en vue d'augmenter le nombre des mesures d'épaisseur prescrites pour les membrures de cales à cargaison ;
  - e) exiger que l'épaisseur du bordé de muraille, des membrures associées et des raccordements d'extrémité soit mesurée obligatoirement à chaque visite spéciale et à chaque visite intermédiaire ;
  - f) exiger d'avoir accès aux membrures du bordé de muraille sur toute leur hauteur pour qu'il soit possible de procéder à un examen détaillé au cours des visites ;
  - g) exiger que les manuels d'exploitations et de chargement comportent les efforts tranchants et les moments fléchissants admissibles, à tout instant des opérations de chargement et de déchargement au port, ainsi que pendant les traversées.
  - h) exiger que la visite de classification annuelle de la coque soit considérée comme effectuée seulement si les opérations susvisées ou d'autres mesures d'une efficacité équivalente ont été exécutées ou si, en cas de classification continue de la coque, aucune partie de ce programme n'a pris de retard.
2. Les gouvernements, les propriétaires de navires, les capitaines de navires et les exploitants de terminaux de chargement devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller :
  - a) à ce que les opérations liées à la cargaison soient effectuées de manière à ne pas imposer de contraintes excessives à la structure du navire ni à l'endommager ;
  - b) à ce que toutes les recommandations du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (BC code) soient intégralement respectées, en particulier celles qui concernent la teneur en humidité et l'arrimage des cargaisons solides en vrac.
3. Les gouvernements devraient procéder à des contrôles en vertu de la règle 1/19 de la Convention SOLAS de 1974 en vue d'accorder une attention particulière à l'intégrité de la structure et à la navigabilité des navires qui doivent charger des cargaisons solides en vrac.
4. Les propriétaires de navires qui doivent transporter des cargaisons solides en vrac devraient :
  - a) envisager de les équiper à titre volontaire d'un matériel capable d'informer en permanence le personnel du navire des contraintes qui sont imposées aux parties essentielles de la structure du navire pendant le chargement et le déchargement ainsi qu'au cours du voyage ;
  - b) les équiper le plus tôt possible des appareils prescrits pour le Système mondial de détresse et de sécurité en mer en vertu des dispositions du chapitre IV de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée en 1988, en particulier les RLS et le matériel nécessaire à la réception des renseignements sur la sécurité maritime, à savoir les récepteurs NAVTEX et les récepteurs d'appels de groupe améliorés SafetyNET d'INMARSAT.
5. Les propriétaires de navires qui doivent transporter des cargaisons solides en vrac devraient faire le nécessaire pour veiller à ce que tous ces navires participent au Système automatisé d'assistance mutuelle pour le sauvetage des navires (Système AMVER) et à d'autres systèmes de comptes rendus applicables dans la zone où ils naviguent.

\* a close-up examination dans le texte anglais pourrait avantageusement se traduire par "examen rapproché" qui désigne une inspection effectuée à hauteur d'homme.

## VRAQUIERS FRANÇAIS

Par lettre du 11 octobre 1991, l'AFCAN exprimait à l'armement LOUIS DREYFUS et Cie son inquiétude au sujet des vraquiers en général et lui demandait quelles mesures de prévention la Société avait prises en ce qui concerne ses navires existants et ceux prochainement livrables. Nous avons reçu la réponse ci-dessous qui ne nous renseigne guère et nous lui avons adressé une deuxième lettre le 8 novembre, restée sans suite.



SOCIÉTÉ ANONYME  
LOUIS DREYFUS & C<sup>e</sup>  
ARMATEURS  
87, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE  
75782 PARIS CEDEX 16 TEL. (1) 40 00 11 11

Paris, le 15 Octobre 1991

ASSOCIATION FRANÇAISE DES  
CAPITAINES DE NAVIRES  
B.P. 1114  
76063 LE HAVRE CEDEX

Attention Cdt. Yves CHARLOT  
Secrétaire Général

V. Réf.

N. Réf.

YH/HT

Commandant,

Votre lettre du 11 Octobre 1991, relative aux accidents survenus récemment sur les grands vraquiers, nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Vous n'ignorez pas que, de tous temps, notre Société a eu pour préoccupation constante le bon entretien de sa flotte, sa sécurité ainsi que celle de ses Equipages. D'ailleurs, s'agissant des navires mentionnés par votre lettre, nous sommes en relation étroite avec les organismes compétents tels que Autorités de Pavillons, Sociétés de Classification, Compagnies d'Assurances, etc...

Au demeurant, nous serions intéressés à connaître les mesures que vous pourriez être amenés à proposer au sein de l'I.F.S.M.A. et nous vous remercions de nous les faire connaître par écrit.

Dans cette attente,

Nous vous prions d'agréer, Commandant, nos salutations distinguées.

Commandant Yvon HEURTEL  
Capitaine d'Armement

# COMITE TECHNIQUE DU CEDRE

Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux

Le Comité Technique du CEDRE s'est réuni le 13 novembre 1991 au Ministère de l'Environnement.

## PARTICIPANTS :

Direction du CEDRE.

Représentants des Ministères intéressés : Environnement, Intérieur (Sécurité Civile), Défense (Marine Nationale), Mer (Direction des Ports et de la Navigation Maritimes), Mission Interministérielle de la Mer, Représentants de l'Institut Française du Pétrole (IFP) et d'IFREMER.

Représentant de l'AFCAN (Cdt NORMANT).

# DEROULEMENT DU COMITE.

## 1. RAPPEL DES PROGRES REALISES CES DERNIERES ANNEES.

### a) Etudes et Recherches :

- Navires Antipollution - Adaptation de l'ABEILLE SUPPORTER.
- Navire et Engin récupérateur.
- Séparateur gros débit.
- Récupération des produits visqueux (chalut).
- Bouées de marquage dérivant à la même vitesse qu'une nappe d'hydrocarbure.
- Télédétection (par Avion Douane).

### b) Lutte sur le littoral.

- Evaluation du matériel et des produits lors d'accidents (ROSEBAY, HAVEN).
- Essais sur vasières.
- Essais d'outils de pompage.
- Tests de produits absorbants.
- Evaluation de techniques de biorémediation.
- Analyse stock matériels Polmar.

### c) Pollution par substances dangereuses.

- Devenir des produits déversés en mer (flottants, solubles, évaporants)
- Essais de dérive de conteneur en mer et récupération.
- Essais de corrosion de fûts métalliques.
- Utilisation de l'oxygénation.
- Analyse du trafic et des accidents.

### d) Plans et guides.

- Revisions et mises à jour de plans Polmar.
- Publication de guides : Epanchage de produits dispersants ou absorbants.
- Guides d'interventions pour les sites à risques en particulier Raffinerie Shell Petit Couronne et le Port du Havre.

potentiels d'un nuage gazeux toxique sur le personnel d'un hélicoptère en vol stationnaire au-dessus d'une fuite de gaz.

- *Perte en mer de colis contenant des produits dangereux.* (Devenir à court et long terme des colis perdus, Evaluation des risques pour l'Homme et l'environnement, utilisation de méthodes et moyens d'intervention. Etudes de la dérive des colis au fond et en surface. Exercices DOURVARC'H II ET III).

### c) Gestion des déchets.

#### - La Rochelle.

Les déchets provenant de la pollution de l'Amoco Cadiz sont toujours stockés sur un terre-plein du port de La Rochelle. Le CEDRE étudiera les solutions envisageables pour traiter ces déchets compte tenu des nouvelles technologies : Biodégradation, micro-ondes.

#### - Sites de stockage.

De nos jours, en cas d'accident du genre de l'AMOCO CADIZ, il est probable qu'on aurait des difficultés à stocker les déchets de la pollution. D'où les préoccupations du Ministère de l'Environnement et sa demande de recherche de sites potentiels en concertation avec les Autorités et Collectivités locales.

### d) Plans et guides.

- Guide de reconnaissance et d'évaluation de l'ampleur d'une pollution le long du littoral.
- Guide d'intervention en mer à l'usage des Préfets Maritimes (amélioration du système MORGANE).
- Plans Polmar. Revision des plans du VAR et des ALPES MARITIMES.

### e) Stages.

Le CEDRE continuera à proposer des stages intégrés Hydrocarbures/Matières dangereuses théoriques et pratiques destinés aux Officiers de Port, aux compagnies de Remorquage et Lamanage, aux Services incendies et secours.

Des stages d'aide à la formation à l'intervention sur risques chimiques en mer sont également prévus à l'intervention des personnels de la Marine Nationale.

## 2) PROGRAMMATION 1992.

Parmi les nombreux projets d'études proposés par le CEDRE, nous retiendrons :

### a) En matière de lutte contre les hydrocarbures.

#### - Devenir du pétrole.

Le devenir à long terme est peu connu : (Pétrole du HAVEN dont des plaques auraient pu dériver sur le fond ou entre deux eaux. Sort des 75 000 tonnes de pétrole déversées par le KHARK devant le Maroc ?)

#### - Observations satellitaires.

Pour le moment les renseignements transmis par les satellites ne sont pas suffisants et ne sont que des compléments aux observations classiques.

#### - Brûlage des nappes.

Deux problèmes : Combustion du pétrole et pollution par les fumées. Le CEDRE doit contacter une Université Américaine ayant fait une étude de ces questions après l'accident du HAVEN.

#### - Expérimentation de barrages, filets et chaluts.

#### - Séparateur embarqué : Cahier de charges.

#### - Barrages en zone découvrante.

#### - Bouée de prélèvement.

#### - Evacuation des déchets hors de sites difficiles d'accès.

#### - Produits de lavage : Contrôle et sélection.

### b) En matière de lutte contre les pollutions par substances dangereuses.

- Exercice POLLUTMAR V : Evaluation des effets

## 3) CONCOURS EXTERIEUR ET FINANCEMENT.

Certaines études font suite aux demandes expresses des ministères intéressés et leur financement est pratiquement acquis. Les projets émanant directement du CEDRE n'ont pas encore tous leur financement assuré.

Par ailleurs pour la réalisation de ces travaux le CEDRE s'est assuré le concours d'Homologues Etrangers et d'Organismes Extérieurs tels : IFREMER, IFP, EPSHOM, CERSAT, ELF, RHONE POULENC, Marine Nationale et Armée de Terre...

## 4) ASSISTANCE.

Le CEDRE assure une permanence 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (Ingénieur d'astreinte) et peut répondre à tout moment à la demande des autorités responsables de la lutte.

En outre le CEDRE a signé plusieurs conventions avec des Sociétés Pétrolières et des Compagnies de Navigation (CGM, SOCATRA...). Dans le cadre de ces conventions, en cas d'accident mettant en cause ces sociétés, le CEDRE doit apporter une assistance Technique : Fourniture d'informations et d'Experts dans un délai de six heures.

Cdt P. NORMANT

# Nouvelles de l'OMI



Direction des Ports et de la  
Navigation Maritimes

Sous-Direction de la Sécurité  
des Navires

SN n° 91 104

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SECRETARIAT D'ÉTAT À LA MER

PARIS, le 11 SEP. 1991

## COMITE DE LA SECURITE MARITIME

59ème session

LONDRES - 13 au 24 mai 1991

### Compte rendu

La délégation française comprenait, outre le Représentant permanent à l'O.M.I.,  
Jean-Charles LECLAIR :

- Gérard CADET, Sous-Directeur de la Sécurité des Navires,
- Jean-Marie ROUAULT, Technicien Expert du Bureau du Contrôle des Navires,
- Alain CROUZOLS, Ingénieur, des Chantiers de l'Atlantique,
- Gilbert FOURNIER, Association Française des Capitaines de Navires,
- Louis-Michel LEROY, Responsable du plan pollution de la Sécurité Nationale  
ELF - AQUITAINE.

Nota : Nous reproduisons ci-dessous les points du compte-rendu qui nous intéressent plus particulièrement. Pour plus de précision : C/R officiel de l'OMI : MSC 59/33 - 133 pages + 39 annexes).

Le Secrétaire Général a souligné la nécessité d'adopter sans tarder des mesures dans 5 domaines :

- améliorer la capacité de survie des navires transbordeurs à passagers existants ;
- stipuler comme condition de toute clause d'exemption que le niveau de sécurité à bord du navire considéré doit être équivalent dans toute la mesure du possible à celui exigé pour les navires neufs ;
- adopter, pour les pétroliers, de nouvelles normes de conception et de construction permettant de prévenir plus efficacement les fuites de cargaisons ;
- élaborer une stratégie globale visant à réduire le nombre d'accidents maritimes dus à des erreurs d'exploitation en améliorant la formation et la motivation des équipages et des per-

sonnels "de gestion" à terre ;

- veiller tout particulièrement à la mise en vigueur et l'application effective des conventions.

Le Secrétaire Général a également rappelé la nécessité d'éliminer les navires sous normes et s'est inquiété des disparitions de vraciers qui continuent de se produire.

En marge des réunions en séance plénière, quatre groupes de travail ont été constitués. La délégation française a participé à trois d'entre eux :

- Prévention et réduction des événements de pollution marine.  
Nouvelles règles de conception des pétroliers  
(MM. CROUZOLS et LEROY)
- Prévention de l'incendie - sécurité des navires et passagers  
(M. ROUAULT)

- Rôle de l'élément humain - Amendements (M. FOURNIER)
- Visites et délivrances des certificats.

## CONCEPTION DES PETROLIERS.

Le groupe de travail créé à ce sujet a eu des débats très animés.

La double coque préconisée par les Etats-Unis, a été critiquée par le Japon, la France et INTERTANKO (2) (risque d'explosion du double fond en cas de fuite d'hydrocarbure), mais la plupart des autres pays ou organismes représentés se sont montrés assez favorables à cette solution, ou ne se sont pas prononcés.

NOTA : Depuis cette session, il a été décidé par l'O.M.I. de lancer une étude comparative entre les solutions proposées : double coque U.S., pont à mi-hauteur (Japon) et pont intermédiaire à 6 m du fond (France).

## VRAQUIERS.

Des pertes de navires transportant des cargaisons solides en vrac continuent de se produire régulièrement.

Le Président du sous-comité BC (Conteneurs et cargaisons) a rappelé qu'un colloque organisé récemment à ce sujet par le Lloyd's Register of Shipping avait conclu que les pertes récentes de transporteurs de vrac avaient été causées par des défaillances de structure de coque.

Le sous-comité BC a été chargé d'effectuer de toute urgence une étude de faisabilité sur les "enregistreurs de données du voyage" (l'équivalent des "boîtes noires" des avions). La France a adressé une proposition à l'O.M.I. à ce sujet.

## APPLICATION DES CONVENTIONS.

Le Secrétaire Général a rédigé à ce sujet un document de travail (MSC 59/21/1).

De nombreux navires non conformes aux normes continuent d'être exploités. Pour s'assurer d'une application plus rigoureuse et plus uniforme des règles existantes, il a été décidé de créer à cet effet un groupe de travail auquel serait associé le C.P.P.M.

La délégation française a vivement soutenu cette initiative et proposé que ce groupe de travail ait le statut de sous-comité, afin qu'il dispose des services d'interprétation et que des sessions spécifiques soient organisées, en réduisant d'autant les travaux de sous-comités techniques. En effet, le fonctionnement actuel de l'O.M.I. a tendance à conduire à une profusion de règlements sans qu'une attention suffisante soit portée au respect de leur application.

Cette suggestion française n'a malheureusement reçu qu'un faible soutien, mais il faut espérer que cette idée fera son chemin et il faudra continuer de la promouvoir à chaque occasion.

## MEMORANDUM DE PARIS.

Au nom des 14 Etats européens parties au Memorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, la délégation française a rappelé les décisions prises lors de la Conférence ministérielle tenue à Paris le 14 mars 1991. (Voir *Afcan-Informations* n° 14, de juillet 1991).

Cette Conférence a permis en premier lieu de constater que l'objectif ambitieux fixé en 1982, à savoir contrôler dans chaque pays 25% des navires distincts ayant escale dans ses ports, était presque atteint. De nombreux navires visitant plusieurs ports de la zone européenne, c'est en fait plus de 80% des navires faisant escale dans la "Région Europe" qui sont contrôlés chaque année. Depuis 1982, plus de 100 000 inspections de navires étrangers ont été effectuées par les pays du Memorandum et 3 200 navires ont été retenus ou retardés suite à des défauts qui compromettaient leur état de navigabilité ou qui représentaient une menace pour l'environnement marin.

ronnement marin.

NDLR : La France, qui atteignait péniblement la moitié du quota fixé, a réussi "l'exploit" de visiter en 1990 24,75% des navires étrangers qui ont fréquenté ses ports.

Le sous-comité NAV (sécurité de la navigation) a été chargé de mettre au point les mesures destinées à rendre obligatoire les comptes-rendus de navires aux Services de Trafic Maritime, mesures qui seront examinées lors de la 60ème session du CSM (avril 1992).

## EXTENSION DU MEMORANDUM DE PARIS A D'AUTRES REGIONS DU MONDE.

Lors de la Conférence du 14 mars 1991 à Paris, le Secrétaire Général de l'O.M.I., M. O'NEIL avait souhaité que la coopération instaurée en Europe, entre les pays du Memorandum de Paris, soit étendue aux autres régions du monde.

En marge de la 59ème session du CSM, l'un des principaux collaborateurs de M. O'NEIL a approché la délégation française pour lui exprimer le souhait du Secrétaire Général qu'un pays prenne l'initiative de proposer l'adoption d'un accord ayant pour objet cette extension, sur la base des principes du Memorandum de Paris.

Des contacts pris officieusement à ce sujet auprès de nos partenaires, il ressort que ceux-ci ne souhaitent pas élargir le Memorandum à un trop grand nombre d'Etats. Par contre, ils sont favorables au développement d'autres accords régionaux. Pour mieux asseoir la légalité de tous les contrôles effectués par l'Etat du Port, mais aussi pour mieux faire accepter par le reste du monde, et surtout par les pays en voie de développement, le principe du Memorandum de Paris, nous pourrions développer l'idée d'un accord international servant de cadre aux accords régionaux. Une initiative de la France, allant dans ce sens, serait particulièrement appréciée par le Secrétaire Général de l'O.M.I., mais aussi par un grand nombre des Etats Membres de l'Organisation.

## NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE (Sous-Comité STW)

### Officier chargé du quart à la passerelle assurant seul la veille visuelle de nuit.

La CISL et un certain nombre de délégations ont fait connaître leur opposition (notamment la France [1] et les Etats-Unis). Des essais sont néanmoins effectués. Les sous-comités NAV et STW ont été chargés d'étudier les recommandations nécessaires, qui serviront à évaluer les résultats de ces essais. (cf § 11-19 du CR MSC 59/33).

Les essais ne pourront pas porter sur des navires à passagers ou présentant des risques pour l'environnement.

## ROLE DE L'ELEMENT HUMAIN DANS LES ACCIDENTS MARITIMES.

### Sécurité de la gestion et de l'exploitation des navires.

La résolution correspondante de la 16ème Assemblée A 647(16) va être réexaminée par un groupe de travail par correspondance, piloté par la Norvège et comprenant des représentants de 17 pays ou organisations (dont la France), pour établir un nouveau chapitre de la Convention SOLAS et un recueil international, consacrés à ce sujet, qui seront soumis à la 60ème session du C.S.M.

Si la majorité des pays représentés s'est montrée très favorable à cette démarche pour les navires à passagers, l'application aux autres types de navires a rencontré une certaine opposition.

Le Bureau Veritas en a été informé.

(1) Les Etats-Unis ont demandé que les pays opposés l'expriment par écrit à l'O.M.I.

# ACTIVITES DE L'IFSMA

La fédération internationale des Associations de Capitaines participe régulièrement à des sessions de l'O.M.I. Elle était ainsi à :

- la 36ème session du SOUS-COMITE DE LA PREVENTION DE L'INCENDIE (FP 36) du 24 au 28 juin,
- la 31ème session du COMITE DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC 31) du 1er au 5 juillet,
- la 21ème session du SOUS-COMITE DES PRODUITS CHIMIQUES EN VRAC (BCH 21) du 9 au 13 septembre,
- la 37ème session du SOUS-COMITE DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION (NAV 37) du 23 au 27 septembre.

Nous publions ci-dessous le rapport de l'IFSMA, couvrant NAV-37.

## SUB-COMMITEE ON SAFETY OF NAVIGATION (NAV-37)

NAV-37 was held between 23rd - 27th september 1991 and was attended throughout by the Secretariat and individual members.

The agenda included discussion on the following subjects :

- routing of ships and ship-reporting in areas covered by VTS ;
- bridge procedures and the officer of the watch as sole look-out in hours of darkness ;
- reviews of COLREGS 72 (Rules 23, 25, 26) and WMO Handbook on navigation in areas affected by ice ;
- navigation aids and related equipment ;
- revision of navigational requirements in the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.

Of particular interest to members were the discussions on ship-routing, pilotage, reporting in areas covered by VTS and bridge procedures.

### SHIP ROUTEING.

Spain proposed moving the Finisterre Traffic Separation Scheme (TSS) further offshore (approximately 35 miles). It will thus be clear of fishing grounds in that area and it is anticipated this will reduce the risk of collision. However the new TSS will be outside Racon range for smaller ships and the depth of water in the TSS is too great for floating aids to be established. Spain is proposing to establish a shore based RDF position fixing system to fix the position of ships that would otherwise be unable to fix their positions for themselves.

This is a completely new proposal in marine navigation and it was reviewed closely by the Working Group. However NAV 37 endorsed the Spanish proposal which is to be reconsidered at NAV 38 after more detailed information on the position fixing system has been submitted.

The Sub-committee also approved a proposal by Germany to amend four TSS in the German Bight which will establish crossing areas and make ship encounters less hazardous ; it will also simplify the Weser Estuary approaches.

Amendments to TSS in the Great Belt (Denmark), approaches to Cape

Nakhodka (Russia), off Berlenga Is, Cabos Roca and San Vicente, south of Wilson's Promontory/Bass Strait (Australia), and in the Baltic (Finland), were also approved.

Indonesia gave notice that it is in the process of deciding several sea-lanes in the internal waters of the Indonesian Archipelago, including the Sunda, Karimata, Lombok and Macassar Straits, and the Banda and Molucca Seas.

The Sub-committee noted new local special rules relating to deep draught vessels restricted in their ability to manoeuvre and which are tide bound in an extension to the German Bight. The IMO will issue a Safety of Navigation Circular drawing the attention of member governments to this development with a request that mariners are made aware of it.

### PILOTAGE.

Australia reported the introduction of legislation requiring compulsory pilotage for all loaded tankers, chemical tankers and gas-carriers, irrespective of size, and for all vessels of seventy metres in length and over, navigating the inner route of the Great Barrier Reef between Cape York (10-41S) and Latitude 16-40S, also in Hydrographers Passage.

Australia also proposed compulsory pilotage in the Torres Strait and Great North-East Channel, the technical aspects of which were approved.

### WORLD VTS GUIDE

The Sub-committee agreed that member governments : should be invited to encourage the carriage of this book on ships flying their flags.

### MANDATORY SHIP REPORTING.

Proposals by France and Cuba to introduce a requirement for mandatory ship reporting off Ushant and in the Old Bahama Channel, were considered but were not approved.

## NOTE BY IFSMA SECRETARIAT ON NAV 37

It is interesting to note that several of the items discussed at NAV37 concerned proposals which, in effect, regulate navigation in international waters.

Proposals included mandatory ship-reporting in certain areas, eg the Old Bahama Channel, the Finisterre VTS which, at 35 miles offshore, is 23 miles outside territorial waters ; the advice by Indonesia that sea-lanes are being considered in the waters of the Indonesian Archipelago ; and pilotage in international waters.

Other proposals such as mandatory bridge procedures were also discussed.

It is difficult to argue against such proposals which, if adopted will probably help to improve safety of sea, although they will have to be enforced and adhered to. However, it is just this sort of "progress" that reduces still further the master's authority and the degree of independence he possesses in the navigation and management of his ship.

The question that arises is, whether ever increasing legislation and regulation such as that mentioned above, is needed to ensure the safety of navigation ? Surely it would be more effective to raise the standard of competence by improving standards of training and watchkeeping so that ships are navigated safely instead of constantly introducing more and

more recommendations which are designed to control the navigation, operation and management of ships on paper but, in practise, are often completely ignored by ships' crews, owners and even some regulatory authorities.

Raising standards of training and watchkeeping would hopefully help towards reducing the ever increasing mountain of paperwork which is now in danger of smothering the poor old shipmaster.

## LE COMMANDANT ROSALES A ETE LIBERE

Freedom flight

A VERY welcome arrival last week at Santiago airport was that of Captain Rosales Lopez, who had been detained in an Iranian prison since April 1989 when an accident with aviation fuel in the port of Bandar Abbas left his ship Menab B ablaze.

He had been held virtually incommunicado against a payment of \$7m compen-

sation which neither insurers nor the Spanish government felt disposed to do anything about. Last month, in desperation, his wife had appealed in person to the European parliament, while support was being given by his erstwhile fellow prisoner, the freed British businessman Roger Cooper, and the International Federation of Shipmasters' Associations.

This organisation has been conducting an effective much-needed campaign against the spreading practice of treating shipmasters as financial hostages in certain parts of the world.

Nobody knows why the authorities in Iran suddenly relented and released Capt Rosales. The important thing is that he is free, and we wish him well.

## SURETE DU NAVIRE

L'IFSMA nous signale la parution d'un ouvrage intitulé : "SECURITY AT SEA : Terrorism, Piracy and Drugs"

"The book has 11 chapters and contains advice on topics such as maritime terrorism acts, practical measures to improve security, action to be taken if the ship is taken by force, security measures if entering hostile waters, piracy, and practical measures to improve maritime security".

(The Publications Officer, The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7 LQ. Prix : 23 livres).

## GROUPE DE TRAVAIL DE L'IFSMA POUR LES AFFAIRES EUROPEENNES.

Dans sa circulaire de Novembre 1991, le Cdt H.B. BOER examine les amendements apportés par le Parlement européen en Février au Règlement du Conseil instaurant un Registre Communautaire, en date du 3 août 1989 (sujet largement traité dans AFCAN-INFORMATIONS de Décembre 1989).

De l'avis du Captain BOER, les modifications apportées par

le Parlement européen concernant les effectifs, la qualification, la nationalité des équipages sont positives mais encore insuffisantes pour assurer la sécurité des navires et la protection de l'environnement, telles que nous les souhaitons, l'ECSA (E.C. Shipowners Association) continue de se montrer opposée au pavillon EUROS.

## L'EUROPE MARITIME.

**A**u plan communautaire, les questions du transport maritime n'ont guère progressé en 1991. Notons toutefois une proposition de la Présidence Néerlandaise datée du 1er octobre, sur le CABOTAGE. En conformité avec les conclusions du dernier Conseil des Ministres de Décembre 1990, les Pays-Bas proposent de régler le problème du cabotage communautaire en deux phases :

- libéralisation des **transports entre ports continentaux** (mainland services) au 1er janvier 1993.

- libéralisation de la **desserte des îles** (islands & isolated territories services) à une date ultérieure. (La règle de la LPS, Libre Prestation de Service, devrait amener cette libéralisation au 1/1/93. Mais à la demande de plusieurs Etats Membres, cette date sera repoussée, ou des dérogations seront accordées pour permettre aux Etats de se préparer à la libéralisation totale).

En règle générale, sur les navires admis au cabotage européen, les équipages devraient comprendre 100% d'officiers EC et au moins 50% d'équipage EC. (On peut s'étonner que ce ne soit pas 100% officiers et équipage de la Communauté puisque la concurrence ne s'exercera qu'entre armateurs communautaires ??). En principe les pavillons-bis (dont le Kerguelén) ne seraient pas admis au cabotage.

La France déclare cette procédure acceptable mais demande que le transport des produits stratégiques, notamment les hydrocarbures, soit inclus dans la seconde phase.

Bien des points épineux subsistent avant qu'un accord soit signé. Il est pourtant certain - pour raison d'Etat communautaire - que le problème sera réglé avant le 31 décembre 1992, soit par un compromis, soit par l'application de la Règle commune et dans ce cas il y aurait liberté totale de cabotage...

Un autre "événement" qu'il convient peut-être de saluer est la publication le 20 septembre 1991 d'une COMMUNICATION de la Commission adressée au Conseil, au Parlement et au Comité Economique et Social. Ce document émane de MM. Martin Bangemann, Commissaire européen à l'Industrie et Karel Van Miert, Commissaire aux Transports. Il s'intitule **NOUVEAUX DEFIS AUX INDUSTRIES MARITIMES**.

"La CE est le plus grand partenaire commercial du monde. Les exportations extra-communautaires représentent à elles seules un quart environ des exportations mondiales. Quelque 90% de son commerce extérieur sont transportés par voie maritime. Etant donné que le commerce extérieur occupe une large place dans l'économie européenne : 18% du PNB (1990) contre 16% aux Etats-Unis et 17% au Japon, et sans parler de la montée des services et des investissements étrangers directs ainsi que du processus de libéralisation interne en Europe, des moyens de transport efficaces et sûrs ont un rôle à jouer dans la Communauté". Et plus loin : "La flotte communautaire est confrontée à de multiples défis. En 1975, elle représentait plus de 30% de la flotte mondiale. Sa part n'a cessé de diminuer depuis lors au point de ne même plus atteindre 15% en 1991".

Dans ce document, la Commission essaie, pour la première fois, de définir une politique globale des "affaires maritimes" de la Communauté européenne, visant tous les secteurs d'activités liés à la mer. Elle propose la création d'un FORUM, sorte d'Agence Maritime Européenne (comme il existe par exemple l'Agence Spatiale Européenne), qui regrouperait des représentants des différentes industries, des Instituts de recherche, des Universités, des Administrations, de la Commission. L'AFCAN a invité le Groupe européen de l'IFSMA à suivre de près la formation de cette institution.

Noté encore que la Commission devrait publier prochainement un livre blanc sur la sécurité en mer. Nous y reviendrons.

Cdt CARON

# BECS ET ONDES...

## BreST-Stop

Nombreux sont les capitaines qui un jour de tempête ont poussé un "ouf !" de soulagement en franchissant le goulet de Brest. Le virage d'Ouessant et le Golfe de Gascogne sont très sélectifs quand la mer se déchaîne. Les quais du port du Ponant affichent souvent complets en hiver, encombrés de navires éclopés.

Pourtant en ce 6 octobre 1991, quand le SUPER SERVANT 5 entre en rade, il fait beau. Tout juste une houle résiduelle, de 2 à 3 mètres au large mais le Captain H.N. MAAT, commandant ce transport semi-submersible de colis lourds de la Compagnie WIJSMULLER a quelques soucis à se faire : en route de Monfalcone (Golfe de Trieste) à destination d'Isle Of Grain, son encombrant chargement risque de ne jamais voir les rives de la Tamise. Trois raidisseurs diagonaux sur quatre assurant la rigidité de deux immenses portiques à conteneurs ont cassé net à leur base. Ce sont des tubes d'un mètre de diamètre et de quarante mètres de long destinés à éviter tout gauchissement pendant le transport par mer à ces portiques qui culminent à 70 mètres de hauteur et pèsent chacun 950 tonnes.

C'est le chantier brestois SOBRENA qui mène à bien la réparation et le SUPER SERVANT 5 reprend la mer le 18 octobre.

A son bord, 17 hommes, le Cdt MAAT, son Second et un Lieutenant, un officier radio, trois officiers mécaniciens et deux assistants, tous de nationalité néerlandaise. Huit matelots philippins complètent l'équipage.

## RoRo, LoLo, FloFlo, SkoSko...

Le SUPER SERVANT 5 appartient à une flotte de 8 transports de colis lourds de l'armement WIJSMULLER, de type semi-submersibles, 5 de la classe SUPER, construits dans les années 79-82 et 3 plus récents et plus gros porteurs, de la classe des MIGHTY SERVANT.

Ces navires peuvent enlever toutes sortes de colis lourds particulièrement encombrants, comme des plateformes de forage (Jack-up ou semi-submersibles), usines flottantes, dragues ou petits navires qui n'osent pas affronter de longues traversées océaniques, tels ces trois dragueurs de mines américains qui pendant leur retour vers les Etats-Unis après la guerre du Koweït profitèrent de leur échouage pour effectuer leur carénage.

Les possibilités de ballastages des SERVANT leur permettent de s'immerger de HUIT mètres pour les SUPER et de DIX pour les MIGHTY. Ou de déballaster pour mettre leur pont au niveau d'un quai. Ils peuvent donc charger et décharger suivant les modes : ROLL ON/ROLL OFF ; LIFT ON/LIFT OFF ; FLOAT ON/FLOAT OFF ; SKID ON/SKID OFF.

## RADAR OFF...

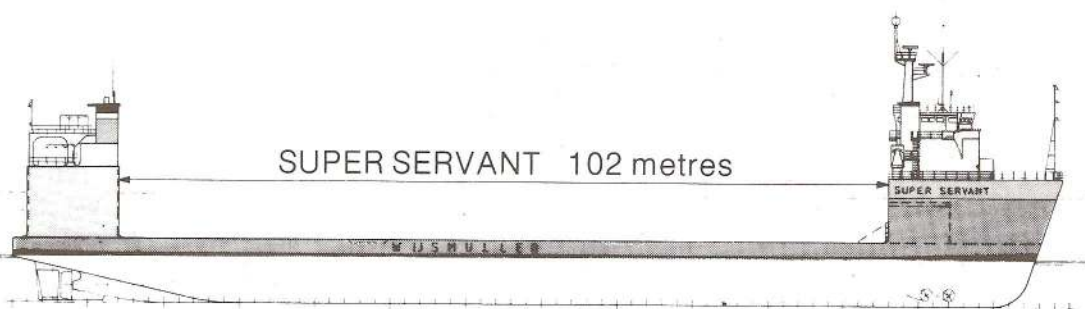
L'étonnante pontée du SUPER SERVANT 5 attira la curiosité d'un large public, les portiques s'apercevant de loin dans l'enceinte du port. Mais combien de badauds ont-ils décelé l'entorse au règlement perpétrée sciemment lors du chargement ?

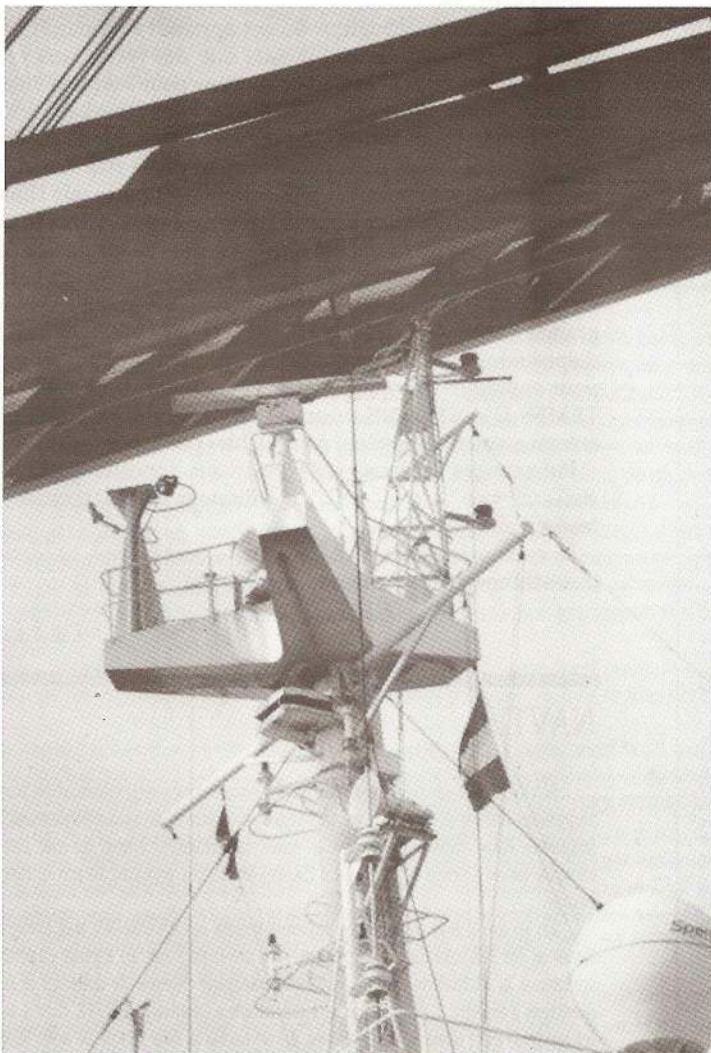
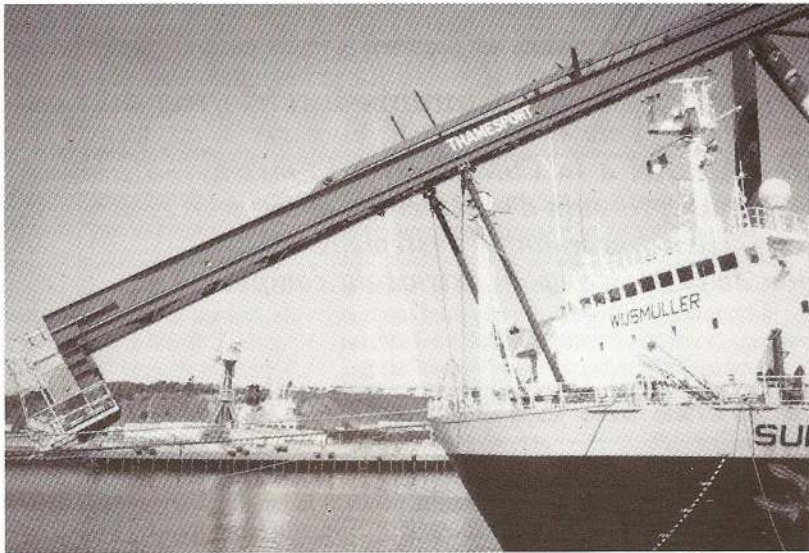
Le "BEC" du premier portique plonge par-dessus la passerelle et la plage-avant, débordant l'étrave de 17 mètres, tel un bout-dehors de grand voilier. Veille les paquets ! Et comme l'aérien du radar "10-cm" empêchait l'arrimage, exit l'antenne. Il était possible pourtant de la déporter en abord pour rester en conformité avec la réglementation qui prescrit que tout navire de plus de 10 000 tjb doit être pourvu de deux radars indépendants.

Ne subsistait donc que le radar "3-cm" dont l'image d'ailleurs devait présenter quelques angles morts et faux échos induits par les portiques. Les autorités du port de Monfalcone ne se sont pourtant pas opposés à son appareillage. Pas plus d'ailleurs que celles de Brest n'ont fait de remarques au Commandant MAAT. Il est vrai que sur sa passerelle, ses deux écrans radar étaient en fonction... alimentés par l'unique "3-cm" !

Quand on vous répète que pour inspecter les navires, il faut un Corps de Garde-côtes Européen...

Cdt Michel BOUGEARD





*Il suffisait de lever la tête...*

# CONSEIL SUPERIEUR DE LA METEOROLOGIE

Commission Marine du 9 octobre 1991

*Le Cdt Yvonnou, qui représente l'AFCAN à la CSM, était à la mer à l'époque de cette commission mais il avait pris soin d'adresser ses observations à son Secrétaire. Nous publions celles concernant le système NAVTEX ainsi que la réponse de la Direction de la Météo et un extrait du compte-rendu de la réunion.*

## LE POINT SUR LE SYSTEME NAVTEX

On assiste actuellement à un phénomène de surabondance d'informations dans les régions maritimes des pays à hauts niveaux de vie et à une pauvreté gênante dans les autres cas.

Sur un voyage de pétrolier partant d'EUROPE on assiste à ceci :

- Le long des côtes européennes, beaucoup d'informations de type AVURNAV et météo qui en se recoupant donnent une très bonne vision d'ensemble pour les marins qui peuvent consulter cet appareil.

- En Mer MED. beaucoup d'infos météo, mais rien au niveau des AVURNAVS sur les côtes d'Afrique du Nord.

- L'EGYPTE est un modèle d'efficacité pour diffuser les AVURNAVS concernant le canal de Suez et les plateformes de forage dans le GOLFE de SUEZ.

- Bien que l'on capte facilement la GRECE ou l'ARABIE SAOUDI-TE en MER ROUGE et sur les Côtes d'ARABIE en Océan Indien, il n'y a pratiquement rien d'exploitable, ni au point de vue METEO, ni au point de vue AVURNAVS.

- Le Golfe ARABO-PERSIQUE est assez bien pourvu en informations sauf pour ce qui concerne l'IRAN ou rien n'apparaît.

- Ensuite pendant la longue descente vers le CAP, c'est le grand vide NAVTEX, même le long des Côtes d'Afrique du sud qui ne semble pas avoir à cette heure adopté le système. Pourtant le temps qui change rapidement après la latitude de DURBAN reste un problème constant pour les navires faisant le "tour" et il faut se rabattre sur les facsimilés et les AVURNAVS télex dont l'Afrique du Sud est assez prodigue.

- L'Océan Atlantique Sud apparaît comme une vaste zone où le NAVTEX est peu utile, seuls les facsimilés des cartes météo soviétiques peuvent donner une bonne idée du temps à prévoir.

- Les CARAIBES et le Golfe du MEXIQUE sont bien pourvus en informations de toutes sortes diffusées par les stations Américaines parfois surpuissantes...

Après 3 ans d'utilisation de cet appareil il apparaît ceci : Les NAVTEX de bord ne sont jamais que des récepteurs et en tant qu'utilisateur, vous avez peu de moyens pour savoir si votre récepteur fonctionne BIEN ou PEU. Parfois, vous recevez des messages parce que la propagation est bonne et parce que leurs émetteurs sont puissants, mais il est possible aussi de ne rien recevoir quand les émetteurs sont faibles... tout simplement parce que l'antenne de réception est en mauvais état, sans que vous en soyez le moindre averti. Le problème est que vous vous en apercevez APRES et non AVANT de pénétrer dans une zone où vous avez besoin d'informations. Il semblerait que la solution d'avenir aille vers une plus grande FIABILITE des ANTENNES de RECEPTION car nous ne disposerons plus de personnel suffisant en nombre et en qualité pour envisager une quelconque réparation. Je propose DEUX SYSTEMES D'ANTENNE pour le NAVTEX du FUTUR et que ces antennes soient facilement contrôlables par le bord.

Puissent ces quelques réflexions vous apporter quelques éclaircissements en provenance d'un utilisateur tant plaisancier que professionnel.

Je vous prie de croire Monsieur le Secrétaire à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Cdt YVONNOU

## NAVTEX.

NAVTEX est un système de diffusion automatique de l'information maritime. Les récepteurs restent en veille et les messages sont imprimés automatiquement. Une seule fréquence étant utilisée (518 kHz) les émetteurs émettent à tour de rôle. Les émetteurs français (cross Corsen et Toulon-La Garde) émettront pendant 10 mn toutes les quatre heures.

En 10 mn il faut diffuser les bulletins météo, les AVURNAV des préfectures maritimes et les NAVAREA de l'Epshom, soit environ 3 mn 20 s pour chacun. Nous en sommes à la réalisation du concentrateur, machine chargée de collecter et formater les messages à émettre. La France ne sera pas prête à émettre le 1/2/92, date à laquelle tous les navires neufs doivent être équipés. En revanche la date butoir de août 93 devrait être respectée.

Tous les navires des grandes compagnies de transport maritime sont déjà équipés des systèmes NAVTEX et Inmarsat. Pour la plaisance il faudra attendre que les coûts baisent.



DIRECTION  
DE LA  
METEOROLOGIE  
NATIONALE

Boulogne, le 7 novembre 1991

Monsieur le Commandant YVONNOU  
Maritime BP  
8 rue des Gémeaux  
95866 CERGY PONTOISE CEDEX

n° 154 M/MAR  
Affaire suivie par : A. Bontarrede  
Tél. : 2301

Commandant,

J'ai beaucoup apprécié votre dernière lettre et cela à plusieurs titres.

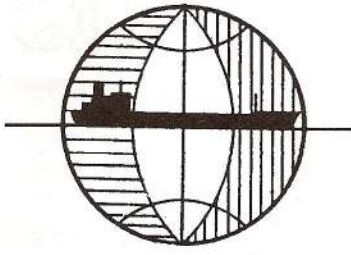
En tant que secrétaire de la commission marine du CSM, je vous remercie pour votre coopération. Nous regrettons beaucoup votre absence aux réunions, mais souvent, il est bien plus profitable d'être en mer, donc confronté aux problèmes, et d'en rendre compte par un courrier, comme vous le faites.

En tant que rédacteur de Met Mar, j'envisage de publier votre lettre dans le courrier des lecteurs, si vous n'y voyez pas d'inconvénients. Le navtex fera son apparition en France, fin 1993 (enfin !) et la presse nautique commence à s'y intéresser. Fin 1992, début 93 quand on saura exactement ce que Météo-France fera comme bulletin diffusé par Navtex, il me faudra faire un article complet sur ce sujet. J'espère que vous voudrez bien m'apporter votre aide et votre expérience à ce moment là.

D'autre part, dans mon service, une personne est chargée de la mise à jour du SH96 (diffusion des informations météorologiques). Il est intéressant pour nous de recevoir les avis des navigateurs sur la diffusion météo en général, comme vous le faites, mais aussi sur les erreurs ou omissions de cet ouvrage. Il nous est très difficile d'être informé rapidement des modifications qui se produisent dans le monde entier et toute information est la bienvenue.

Je vous prie d'agréer, Commandant, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

  
Michel HONTARREDE  
Ingénieur des Travaux  
de la Météorologie



# AFCAN

Monsieur Bernard PIVOT  
C/° ANTENNE 2  
22, avenue Montaigne

75008 - PARIS

*Cher Monsieur,*

*Nous avons été très intéressés par votre dictée mais vous ne connaîtrez pas nos scores. D'ailleurs, l'orthographe n'est pas notre propos, il s'agit plutôt du contenu où vous terminez, hélas, par le vulgaire cliché du marin pollueur. Permettez-moi de vous raconter la mer, au large, là où il n'y a que les marins et leurs navires.*

*Selon les couleurs du ciel, la lumière des astres, la force du vent, notre mer est bleue, émeraude, blanche d'écume, d'argent ou tachetée de sargasses abritant une kyrielle de petits crabes.*

*Et dans cette mer, l'on voit les dauphins venir jouer dans l'eau claire de l'étrave, les exocets s'envoler à notre passage, les argonautes se laisser dériver sous leur voile rose irisée, les baleines dormir au soleil et les tortues toujours surprises. Et si vous regardez vers l'arrière, quel spectacle que le sillage d'une blancheur immaculée qui s'estompe et que la mer recouvre sans que subsiste le moindre indice de passage du navire !*

*Hélas, les marins doivent revenir vers la terre et c'est là qu'ils retrouvent cette eau sale et polluée*

*qui arrive par les cours d'eau drainant les nitrates, sulfates et autres des paysans, des phosphates, mercures, gypses, acides et autres des industries et toutes ces petites saletés que déversent les Parisiens et autres citadins.*

*N'oubliez pas que la Mer du Nord est polluée à 99% par les terriens.*

*Alors, quand vous répandez dans la francophonie le cliché du marin pollueur qui équivaut à celui de la trogne d'ivrogne du Bourguignon ou au calcul de l'impôt en fonction du nombre de fenêtres, vous nous faites beaucoup de peine et ne comprenons pas qu'un homme de votre culture et de votre notoriété nous fasse autant de mal.*

*Permettez-moi de vous considérer comme victime des médias et donc de vous pardonner pour votre ignorance des choses de la mer.*

*Sans cesser de vous admirer pour nous avoir depuis si longtemps raconté les livres,*

*Soyez assuré de nos sentiments les meilleurs.*

Commandant Y. CHARLOT  
Secrétaire Général

## LE TEXTE DE LA DICTEE

### LES CONFIDENCES DE LA MER

Quelle naïade n'a pas foulé les plages de sable fin de la mer Noire ? Quelle sirène ne s'est pas étonnée de voir les algues pourpres de la mer Rouge ? Quelle enfant naïve ne s'est pas amusée avec mes coquillages fasciés sur les côtes hellènes ? Quel message sybillin retiré d'une bouteille tout enrubannée d'un varech violacé n'a pas fait rêver celui qui le décryptait ?

Dans mes fonds abyssaux, mille plongeurs se sont frayé des voies entre les môles endormies, les gorgones ou les barracudas.

Les goélands, les cormorans, les albatros ont dessiné tant de rondes obsédantes au-dessus de mes vagues qu'ils m'ont souvent démontée .

Flibustiers et corsaires se sont querellés sur mes flots, et pour quelques sesterces trouvés dans mes coffres-forts engloutis, se sont même entre-tués.  
(fin juniors)

Fidèles ont été mes amoureux : Surcouf, Colomb ou Magellan et - qui l'eût cru ? - Robinson Crusôé.

Les galiotes bleues dont les voiles claquaient à tous les vents, les drakkars, les bricks chargés jusqu'à la hune et les vaisseaux fantômes m'ont sillonnée de bout en bout, guidés par ces anges gardiens que sont les sémaphores.

Enfin, que dire des îlots et des atolls -havres de paix sur l'immensité- qui, du cabotage aux croisières hauturières, ont ensorcelé tant de navigateurs ?

Mais ne voilà-t-il pas qu'aujourd'hui des bateaux, pieuvres maléfiques, répandent dans les flots bleu azur un noir d'encre polluant. Aussi, marins et capitaines, craignez plus encore mes tempêtes et mes bonaces.  
(fin seniors)

Texte établi le 8 août 91 par  
Micheline Sommant et révisé  
par le jury national.

# L'AFCAN ET SES STRUCTURES

## CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Les commandants Allard, Apperry, Balcon, Bonhomme, Bougeard, Caron, Charlot, Cole, Ernault, Fournier, Gidon, Hochet, Le Bihan-Pennanros, Le Coz, Le Pivert, Leydier, Loiseau, Pinczon du Sel, Quéré, Recher, Rivière, Trocheris, Troyat, Yvonnou.

## COMPOSITION DU BUREAU :

Président : M. Caron  
Vice-Présidents : G. Fournier - J.D. Troyat - A.L. Yvonnou.  
Secrétaire général : Y. Charlot.  
Secrétaires généraux adjoints : J. Loiseau - J.Y. Pinczon du Sel  
- J. Bonhomme.  
Trésorier : J. Ernault.

## SIEGE SOCIAL :

**AFCAN, Avenue Lucien Corbeaux - 76600 LE HAVRE**  
L'Association loue un bureau dans les bâtiments occupés par la CGM au nord de la grande cale sèche (forme 7), avenue Lucien Corbeaux, près des "Chais de la Transat".  
Adresse postale : AFCAN  
BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex  
Téléphone : 35.53.07.13. (24 h/24)

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1992

- Capitaines en activité.....	1 150 F
- Capitaines intérimaires.....	800 F
- Capitaines en mission à terre.....	800 F
- Capitaines retraités.....	210 F
- Membres associés.....	210 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

## ORGANISATION DES REGIONS :

- **Région NORD :**  
Cdt FOURNIER. 28.69.10.79.  
165, rue de l'Hôtel de Ville  
59240 DUNKERQUE
- **Région NORD-OUEST :**  
Cdt ALLARD. 35.82.73.14.  
9, rue Jean Doublet  
76200 DIEPPE  
Cdt CHARLOT (pour Le Havre) 35.21.14.25.
- **Région BRETAGNE (Ille et Vilaine - Côtes d'Armor - Finistère)**  
Cdt LOISEAU. 98.45.87.66.  
4, rue Malraux - 29200 BREST.  
Cdt TROYAT. 99.56.90.38.  
48, Bd de Rochebonne - 35400 SAINT-MALO  
Cdt BURELLER. 96.20.89.15.  
Cdt BARIOU. 98.49.64.01.  
AFCAN c/o Cdt GOURMELON  
28, rue de Denver - 29200 BREST.

Saint-Malo

Paimpol  
Courrier :

Brest  
Courrier :

## • Région ATLANTIQUE :

Morbihan Cdt YVONNOU. 97.40.85.30.  
5, rue de l'Île aux Moines - 56000 VANNES  
La Rochelle Cdt HUYARD. 46.56.47.42.  
15, rue du Bois Blanc - 17340 CHATELAILLON.  
Nantes Cdt PINCZON DU SEL. 44.74.10.13.  
51, rue Maines - 44000 NANTES.  
Bordeaux Cdt PLANTY. 56.08.33.29. - 56.02.04.77. (24 h/24)  
32, rue Famatima - 33200 BORDEAUX

## • Région MEDITERRANEE :

Cdt MASSEIN. 94.25.01.67.  
16, Roche-Blanche - Le Brusac - 83120 SIX FOURS  
Cdt BONHOMME. 94.28.80.66.  
La Frigoulette - 4 Impasse Rebrous  
83120 SOLLIES PONT.

## • Région PARISIENNE :

Cdt LEYDIER. 64.36.93.72.  
Côte de Dainville - 77580 VILLIERS SUR MORIN

## ORGANISATION DES COMMISSIONS :

- **Commission juridique :**  
Cdt BUSIAU (96.55.87.45.) chargé de tout ce qui concerne notre assurance de Protection Juridique et du suivi des affaires.  
L'Arcouest - 22620 PLOUBAZLANEC.
- **Commission Pétroliers :**  
Cdt YVONNOU (97.40.85.30.)
- **Commission plaisance et travaux du Conseil Sup. de la Navigation de Plaisance**  
Cdt YVONNOU
- **Commission "Garde-Côte Européenne" :**  
Cdt BOUGEARD (98.42.07.91.)
- **Chargé des relations avec le CEDRE :**  
Cdt NORMANT (98.44.39.89. ou 98.70.67.67.)
- **Chargé des relations avec le SHOM :**  
Cdt LE BIHAN-PENNANROS (96.20.86.35.)
- **Chargé des Relations avec Météo-France :**  
Cdt YVONNOU
- **Travaux du Conseil Supérieur de la Marine Marchande :**  
Cdt CARON (96.20.85.10.)
- **Travaux de la Commission Centrale de Sécurité (CCS) :**  
Cdt TROYAT (99.56.90.38.)
- **Cession de l'O.M.I. :**  
Cdt FOURNIER (28.69.10.79.)
- **Cessions IALA :**  
Cdt TROCHERIS (35.46.09.98.)
- **CEE :**  
Cdt CARON (96.20.85.10.)

## DIFFUSION DE L'INFORMATION :

1. La Revue AFCAN-INFORMATIONS (4 numéros par an)  
Rédacteur en chef : Cdt CARON (96.20.85.10.).  
Articles, photos, documents, publicité, sont à adresser à :  
AFCAN, Centre Henry Dunant, 22500 PAIMPOL.
2. Compte-rendu des réunions mensuelles : chaque région adressera son compte-rendu au Secrétariat Général qui, à partir de cette matière, rédigera et diffusera un "BULLETIN MENSUEL" qui sera également le véhicule des informations rapides du Président et des Vice-Présidents.

## ASSISTANCE JURIDIQUE :

D.A.S. Le Mans  
J.Y. HERVIOU Tél. 96.20.81.69. (Paimpol)  
Fax 96.20.55.42.

# Le capitaine est-il bien assuré ?

Cet article du Cdt Jean-Paul Declercq a paru dans un  
"SPECIAL ASSURANCES TRANSPORTS"  
du JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE le 18 octobre 1991

Le séminaire organisé en avril 1991 par l'AFCAN et l'Association Hydro a permis de faire le point sur les responsabilités du capitaine de navire marchand aujourd'hui, et de se poser la question de l'avenir de ces responsabilités.

Il est certain que sur un sujet aussi vaste, qui a passionné les juristes dès les temps les plus anciens, tout n'a pas été dit, et que ce séminaire, qui s'est tenu sur deux journées, à Marseille et au Havre les 4 et 11 avril, n'a fait que rouvrir le débat.

Débat nécessaire à une époque où le capitaine n'est plus "le seul maître à bord après Dieu", ne compose plus son équipage, a vu une grande partie des fonctions commerciales qui étaient les siennes lui échapper, n'assure plus le suivi technique, etc., mais continue d'assurer des responsabilités étendues, et se voit imposer de nouvelles charges à une époque où la propriété des plages semble compter plus que la sécurité des personnes embarquées.

Lors de mon intervention au nom de l'AFCAN au séminaire d'avril, j'évoquais la nécessité de retirer au capitaine le fardeau de responsabilités qui ne sont plus les siennes, ce qui implique que le législateur, comme le juge, prennent la mesure de la responsabilité réelle du capitaine, de sa capacité d'action à l'époque de la communication par satellite.

Mais je rappelais, dans le même temps, que les capitaines sont fiers d'être des hommes responsables, et qu'ils tiennent à assurer pleinement les responsabilités qui sont les leurs.

Chargés de fonctions importantes, les capitaines doivent-ils pour autant être considérés comme civilement et pénalement responsables des faits dont le navire est la cause ? Faut-il en conséquence, comme l'a suggéré Mme Odier lors du même séminaire, qu'ils s'assurent comme s'ils étaient eux-mêmes armateur et transporteur ?

Avant d'entrer dans le fond de ce débat, on remarquera que si la question de l'assurance avait dû être posée, elle l'aurait été à l'époque où le capitaine avait des pouvoirs de décision qu'il n'a plus aujourd'hui, et où le code de commerce, en son article 222, le rendait responsable de plein droit vis-à-vis du chargeur. Or, dès cette époque, l'armateur (et son assureur) couvrait la faute du capitaine (à l'exclusion de la faute nautique laquelle est, comme chacun sait, un motif d'exonération de responsabilité). Cette pratique est toujours d'actualité et rien ne justifie, bien au contraire, un retournement de jurispru-

dence (et ceci d'autant plus que la situation sociale du capitaine n'est plus ce qu'elle a été. Son patrimoine est devenu insignifiant au regard des risques assurés).

Mais la question ayant été posée, elle mérite d'être examinée. Il convient à ce propos de faire le point sur les risques susceptibles d'être assurés, c'est-à-dire les faits pour lesquels le capitaine peut être amené à voir sa responsabilité civile ou pénale engagée. Nous verrons ensuite dans quelle mesure les faits dommageables sont couverts par l'armateur et son assurance. Ce qui nous amènera enfin à conclure sur la nécessité, ou non, d'une assurance du capitaine.

## Le risque susceptible d'être assuré : responsabilité civile et pénale du capitaine.

La responsabilité du capitaine ne peut être engagée du fait d'autrui : il n'est pas l'employeur du marin.

Il n'a pas non plus la qualité de gardien du navire (1) et ne peut voir sa responsabilité personnelle engagée du fait de celui-ci.

Légalement, sa responsabilité ne peut donc être engagée que du fait de sa propre faute. La loi précise qu'il "répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions" (2).

Les fonctions commerciales ont beaucoup diminué. Il reste de la responsabilité du capitaine de veiller au bon arrimage et à la sécurité des marchandises et/ou des passagers. Sa responsabilité principale est d'être "le maître de la sécurité". Il doit veiller à l'état de navigabilité du navire, et à la sécurité des personnes embarquées, équipage comme passagers.

Ce faisant, le capitaine engage la responsabilité du transporteur s'il appareille alors que son navire n'est pas en état de prendre la mer (3). Sa responsabilité pénale peut être engagée s'il le fait en connaissance de cause. Il y a même "faute inexcusable" si le capitaine avait conscience de la probabilité du dommage et a accepté témérement le risque sans raison valable (4).

Même exonéré de toute responsabilité commerciale à titre personnel ou es-qualité de représentant du transporteur maritime, le capitaine peut ainsi être déclaré pénalement responsable en cas d'accident subi par le navire, les marchandises, ou les personnes.

Il faut d'autre part rappeler que si en cas de dommage le tiers lésé a la possibili-

té d'assigner le transporteur maritime sans mettre en cause le capitaine (5), rien n'empêche ce tiers de le poursuivre également, éventuellement seul, s'il est personnellement responsable du dommage (6).

Par ailleurs, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande donne une longue liste de "fautes" pour lesquelles le capitaine peut être poursuivi devant la juridiction pénale. Les législateurs des différents pays n'ont pas manqué d'allonger la liste des délits qui peuvent lui être reprochés, en particulier en cas de pollution.

## Un risque responsabilité civile largement couvert par l'assurance de l'armateur.

L'article 1384 al.5 du Code civil dispose que "les maîtres et commettants sont civilement responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés", tandis que l'art.1797 du Code civil prévoit que "l'entrepreneur répond du fait des personnes qu'il emploie" et, enfin, l'art.L260-1 du code du travail dispose que les chefs d'entreprise sont civilement responsables des condamnations prononcées contre leurs directeurs, gérants, ou préposés.

Par ailleurs, quels qu'aient été les débats passés, il ne fait plus guère de doute aujourd'hui que les capitaines, malgré la "longue tradition d'indépendance de droit et de fait" rappelée par les manuels de droit maritime sont des salariés qui agissent dans l'intérêt de leur employeur, dans le cadre des directives de celui-ci.

Le temps n'est plus en effet où une personne faisant profession d'armateur confiait à un capitaine son navire pour "l'aventure maritime". Le contrat qui lie le capitaine à l'armateur n'est plus un contrat de mandat et l'armateur est devenu une entreprise de transport maritime.

En souscrivant une assurance, cette entreprise n'assure pas une personne mais l'ensemble d'une activité industrielle et commerciale. Peu importe donc que l'acte constitutif du dommage trouve son origine à bord ou à terre. Les capitaines sont des préposés comme d'autres au sens du Code civil, et les faits dommageables qu'ils ont pu causer aux personnes et aux biens dans l'exercice de leurs fonctions sont couverts par l'assurance de l'entreprise maritime.

Encore souvent cité devant le tribunal de commerce, le capitaine ne l'est pas en son nom propre. On cite le "capitaine du

navire". Lorsqu'il y a condamnation c'est le navire, et son armateur, qui est condamné à travers le capitaine et bien souvent le capitaine qui était en fonction du moment des faits ne saura jamais qu'il a été cité, jugé, et condamné.

Il faut rappeler, toutefois, que la responsabilité civile des commettants à l'occasion des faits dommageables de ses préposés a pour unique but de protéger les tiers contre l'insolvabilité. Un armateur a donc théoriquement la possibilité de se retourner contre le capitaine, dès lors que ce dernier a commis une faute engageant sa responsabilité personnelle (7).

Même disposition en droit britannique où l'armateur peut se retourner contre le capitaine en cas de négligence ou faute dans l'exercice de ses fonctions (8).

Il convient cependant de relever que cette faculté n'étant ouverte qu'à la personne qui a subi le préjudice, ou à l'employeur, mais pas à l'assureur, il faut rejeter cette possibilité comme peu probable. Par ailleurs, ce n'est pas nécessairement contre le capitaine que l'armateur aura la possibilité de se retourner, mais contre le salarié fautif. A charge pour lui de prouver que l'intéressé a bien commis la faute constitutive du dommage.

De plus, il est important de noter que les P.I. Clubs donnent en général une couverture au navire dans le cadre de son exploitation normale. Sont donc couverts tous les faits dommageables, qu'ils soient le fait de l'armateur, de l'affrèteur, du capitaine, ou de l'équipage.

Les amendes au navire à travers le capitaine dans le cadre de son exploitation sont couvertes par les P.I. Clubs. Quant aux amendes suite à une pollution, le législateur français a reconnu les erreurs du premier texte, et le juge peut maintenant les mettre à la charge du commettant (9). Ce faisant, il n'a fait que suivre les dispositions de l'art. L21 du code de la route qui permet au tribunal de mettre à la charge de l'entreprise les amendes infligées au conducteur préposé, et l'art. L.263.2.1 du code du travail selon lequel lorsque certaines infractions à la sécurité du travail ayant entraîné la mort ou les blessures de personnes ont été causées par un salarié "le tribunal peut, compte-tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées et des frais de justice seront mis, en totalité ou en partie, à la charge de l'employeur".

### Le capitaine manque-t-il d'assurance ?

On peut donc considérer que l'armateur français, avec son assurance et son P.I. Club, assure au capitaine français de navire français navigant dans des zones où les lois françaises ont cours une protection suffisante lorsque sa responsabilité civile (et également, dans une certaine mesure, sa responsabilité pénale) est mise en cause.

Mais il faut bien se poser la question de la protection du même capitaine embarqué sous pavillon étranger, que celui-ci soit ou non celui d'un état à tradition

maritime, et escalant, ce qui est courant, dans les ports de pays qui sont loin d'être des Etats de droit.

Il convient d'ajouter que, même dans les cas où l'assurance de l'armateur couvre sa responsabilité civile, elle ne peut (sauf les cas cités plus haut où les P.I. interviennent) couvrir sa responsabilité pénale personnelle, et il est bien souvent nécessaire pour le capitaine d'assurer sa propre défense.

Ainsi, dans un cas comme celui du naufrage du *Herald-of-free-Enterprise*, et dans tous les cas d'inculpation pour homicide ou blessure involontaire (art. 319 et 320 du code pénal) où plusieurs prévenus, navigants comme personnel terrestre, sont inculpés : les intérêts en cause peuvent être - et sont souvent en fait - différents, voire contradictoires, et une défense séparée est plus que souhaitable.

Citons, par ailleurs, le cas de la veuve du capitaine du pétrolier *Tanio* citée devant le tribunal par plusieurs communes du littoral breton sans doute décidées à faire un exemple après le naufrage du navire et la pollution des côtes. Le capitaine était français, mais ce navire battait pavillon étranger. On peut craindre en cas de condamnation in solidum de voir des gens sans état d'âme faire saisir les seuls biens directement accessibles : ceux qu'il possède ou, ici, de sa veuve. On peut penser que ces plaignants ont été bien mal conseillés et qu'une telle action ne peut aboutir. Mais, en attendant, il faut assurer la défense.

Pour faire face à cette situation, le syndicat britannique Numast offre depuis de nombreuses années à ses adhérents un système de défense juridique, auquel sont également affiliés les officiers de nombreux syndicats du Commonwealth. Un affilié au Numast peut ainsi obtenir, quel que soit le port où le navire est en escale, tous conseils ou assistance juridiques nécessaires.

L'AFCAN, quant à elle, a souscrit pour ses adhérents un contrat de protection juridique générale. Les capitaines membres de l'AFCAN disposent ainsi d'une assurance en défense pénale pour le paiement des frais d'honoraires d'avocats chaque fois que l'assuré est assigné devant une juridiction répressive, et en recours et défense, devant toute juridiction, pour le paiement des honoraires d'avocat en vue d'obtenir le versement d'indemnités ou la réparation d'un préjudice subi. Depuis la signature du contrat en novembre 1981, une trentaine d'affaires ont été évoquées. Certaines ont été suivies par les services juridiques de l'armement employeur du capitaine mis en cause, mais douze cas ont nécessité l'intervention d'un avocat.

Le capitaine adhérent à l'AFCAN aura donc la possibilité d'assurer sa défense dans les meilleures conditions, quel que soit le port où le navire est en escale.

En matière pénale, l'assurance ne peut faire plus, et pour ce qui est des conséquences civiles, nous avons vu que l'employeur doit assumer les condamnations à dommages-intérêts prononcées en

faveur de la partie civile (10).

Le risque pour un capitaine d'avoir à assumer lui-même la réparation de dommages est donc minime. Est-il inexistant ?

Aucune raison ne peut justifier l'assurance d'un risque inexistant ; qui plus est, une telle assurance pourrait avoir l'effet pervers de faire naître le risque.

Commerçants avisés, les assureurs ne laisseraient pas un tel marché inexploité et il est certain que si le risque avait une certaine consistance les officiers se verraient proposer dès la sortie de l'école, une assurance adaptée.

Ceci étant, la question peut être vue différemment, s'il devait apparaître qu'un risque existe, si minime soit-il, il serait anormal de ne pas chercher à le couvrir.

Ce risque étant, comme nous l'avons vu, marginal sinon inexistant, une telle assurance devrait être peu coûteuse, l'assureur du capitaine ayant la certitude de n'avoir à intervenir que très rarement, sinon jamais, puisque la réparation des dommages est normalement à la charge de l'assureur de l'armateur-transporteur.

Avant d'envisager de tels contrats, la meilleure solution serait sans doute que l'assureur de l'armateur spécifie clairement qu'il couvre la responsabilité civile du capitaine, ce qu'il fait déjà sans que cela ne soit toujours explicite. Il n'y aurait, pour lui, aucune augmentation du risque couvert.

En conclusion, nous dirons que le capitaine adhérent à l'AFCAN ne manque pas d'assurance. La question reste seulement posée de savoir s'il ne lui serait pas possible d'être encore mieux assuré.

Mais est-ce d'actualité ? La priorité pour les capitaines aujourd'hui est plus d'obtenir l'assurance de pouvoir exercer leur métier de marin avec suffisamment d'indépendance et avec la garantie de ne pas risquer leur carrière lorsqu'ils veillent à l'application des règles de sécurité et de prévention de la pollution à bord des navires (11).

Cdt Jean-Paul DECLERCQ

- (1) Arrêt Lamorcière - Cass. Com. 19 juin 1951, D.1951, 517.
- (2) Loi du 3 janvier 1969, art. 5.
- (3) Loi du 18 juin 1966 - Art. 21 et 38.
- (4) L'art. 40 de la loi du 18 juin 1966 précise qu'en cas de faute inexcusable ainsi définie, le transporteur ne peut évoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité.
- (5) Cass. Civ. 2<sup>e</sup>, 11 mars 1971, Bull. Arr. CCII, n<sup>o</sup> 113.
- (6) Cass. Crim. 19 octobre 1982, Bull. Crim. 1982, n<sup>o</sup> 226.
- (7) Trib. Civ. Seine 24 octobre 1950, Gaz. Pal. 1950. 2.415, App. Paris 20 novembre 1951, Gaz. Pal. 1952, 1.120. Cass. civ. 1<sup>e</sup> Ch. 20 mars 1979, Daloz 1980.
- (8) Shipping Law, Chorley & Giles, Pitman, p.71.
- (9) Loi 583-83 du 5 juillet 1983, art.9.
- (10) Art. L261.1 du Code du travail.
- (11) La résolution A 443de l'OMI sur "la protection du capitaine agissant contre les intérêts de son employeur pour des raisons de sécurité et pour prévenir la pollution conformément aux règles internationales" va d'ailleurs dans ce sens. Reste à l'appliquer.

# NON AU QUART PASSERELLE EN SOLO

## LA PRATIQUE ACTUELLE.

Le quart à la passerelle, sur les navires français, est assuré DE JOUR par un officier de quart (OQ) seul. Il a cependant à ses ordres un marin du quart (MQ) qui peut être occupé ailleurs qu'à la passerelle, mais que l'OQ peut rappeler à tout moment s'il a besoin de ses services. Le MQ est généralement pourvu d'un "BIP" ou d'un "TALKIE-WALKIE". De nuit le MQ rejoint la passerelle et ne la quitte plus.

La présence de l'OQ seul, de jour, sur la passerelle est contrôlée périodiquement par un système dit "HOMME-MORT".

Sur beaucoup de navires étrangers, et en particulier sous pavillon de complaisance, les témoignages recueillis nous permettent d'affirmer que le quart à la passerelle est souvent assuré par un homme seul, de jour comme de nuit, et sans protection de l'HOMME-MORT... Dans les eaux européennes, des centaines de caboteurs naviguent avec un capitaine et un second qui font chacun 12 heures de quart par jour, seuls.

## LA TENDANCE

Après avoir obtenu, sous réserve de l'installation de l'HOMME-MORT, la possibilité d'envoyer le matelot de quart travailler ailleurs qu'à la passerelle, et avoir obligé, dans le même temps, le capitaine, sur beaucoup de navires, à assurer une partie des quarts, les armateurs - un certain nombre d'entre eux en tout cas, français et étrangers - désirent pousser encore plus loin la "productivité" de leurs équipages en supprimant purement et simplement le marin de quart DE JOUR COMME DE NUIT. Sur les navires "One Man Bridge Operated",

*Après l'inquiétude manifestée par nos adhérents lors de notre Assemblée Générale à La Rochelle en avril 1991 de voir s'instituer le quart par un homme seul de jour comme de nuit, nous avons entrepris une réflexion sur le sujet, en essayant de toucher un grand nombre de capitaines. Le Conseil d'Administration de l'AFCAN y a consacré une partie de ses travaux en octobre. Les avis recueillis par lettres, par téléphone, et en cours de réunions régionales sont unanimes : les Capitaines de Navires sont opposés à la conduite d'un navire de nuit par un seul homme. L'AFCAN a donc décidé de lutter contre le risque d'institution de cette pratique. Forte de 420 membres dont plus de la moitié sont des navigants, l'AFCAN est tout à fait consciente de défendre en la matière le point de vue de l'ensemble des capitaines. Elle invite les capitaines non adhérents à la rejoindre (1). AFCAN-INFORMATIONS offre ses colonnes à tous ceux, capitaines ou non, qui voudraient au contraire se prononcer pour l'OMBO.*

(1) Nous accueillons aussi des "membres associés", voir page 2.

le veilleur ne sera pas "distrain" de la veille : il n'existera plus.

Pour le moment, il n'est question que de navires neufs, aux passerelles spécialement étudiées, mais nous savons par expérience qu'il suffit d'un téléphone supplémentaire et d'un WC pour transformer, au sens du Règlement, une passerelle ancienne en Salle Nautique de l'An 2000 !

**VOCABULAIRE** Soyons attentifs aux vocables employés :

**Période d'obscurité** : Cette notion ne peut être prise en compte dans une organisation permanente du travail. Les membres de l'équipage qui ne participent pas aux quarts (c'est le plus grand nombre) travaillent à la journée et non pas pendant le jour (période d'éclaircissement ?). Et quand la journée est finie, la nuit commence, c'est-à-dire la période pendant laquelle l'équipage est de repos et la conduite et la surveillance du navire entre les seuls mains de l'équipe de quart.

**Officier de quart** : c'est la dénomination employée par STCW (Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de

mer, de délivrance des brevets et de veille). Nous ignorons la signification des termes "navigateur" ou "opérateur", employés en particulier dans le Règlement de la marque CNC du Bureau Veritas, de même que l'expression "HOMME de quart seul". Les navires doivent être conduits, en toutes circonstances par des OFFICIERS, dûment brevetés et pleinement responsables.

**Marin de quart** : il n'est pas seulement "veilleur", il assiste l'officier de quart dans les multiples tâches de conduite et de surveillance générale du navire. Ses obligations sont définies en détails par STCW-78, Règle II-6, qui spécifie que le MQ doit avoir reçu une initiation au quart passerelle, doit comprendre et être compris de l'OQ, savoir gouverner, savoir changer de "pilote automatique" à "barre manuelle" et inversement, se servir du téléphone intérieur et des dispositifs d'alarmes, connaître l'emploi des signaux de détresse et les tâches à accomplir en cas de situation critique, et, naturellement, qu'il doit être apte à assurer une veille visuelle et auditive et à renseigner l'OQ sur le relèvement d'un signal sonore, d'un feu ou de tout autre objet. Même si la Convention précise qu'il ne doit pas être distrain du "bon exercice de cette

veille" (II-1 § 9), sa présence et son savoir-faire sont précieux pour l'OQ, surtout sur les passerelles actuelles qui ne sont plus seulement le lieu où s'effectuent la navigation et la veille mais aussi une part importante de la gestion du navire en mouvement.

On peut y ajouter les multiples interventions qui peuvent solliciter le MQ et que l'officier ne pourrait accomplir qu'en abandonnant son poste (vérifier une alarme-incendie, éteindre une lumière gênante, fermer une porte, saisir un matériel qui bat au roulis, rentrer/hisser les pavillons, disposer/rentrer l'échelle de pilote, faire des rondes à un malade, ou à la cargaison, la liste serait longue...).

## LE QUART PASSERELLE.

La pratique actuelle du MQ qui travaille sur le pont dans la journée mais reste à la disposition de l'OQ est acceptée

par la plupart des capitaines bien que quelques-uns affirment que même de jour l'absence du marin sur la passerelle est préjudiciable à une bonne veille et à la sécurité de la navigation.

La majorité admet que de jour, dans des circonstances normales de navigation, un OQ peut assurer conduite et veille. Cette tolérance est toutefois dictée davantage par des considérations économiques (concurrences obligent) que par la certitude

que la sécurité est parfaitement garantie. En tout cas, l'officier doit pouvoir très rapidement obtenir l'aide d'un marin de quart, et l'assistance du commandant. Cette possibilité de renforcement immédiat du quart doit être impérativement maintenue, tant par l'organisation du travail à bord que par l'effectif de l'équipage.

A la fin de la journée de travail, lorsque plus personne n'est de service à bord, la sécurité-incendie, la surveillance de la machine, et, sur certains navires, la surveillance de la cargaison sont reportées à la passerelle, ainsi que certaines tâches comme des transferts de combustibles et de ballasts. La passerelle devient le seul lieu "vivant" du navire. L'exploitation du navire crée donc à cette heure une "obligation supplémentaire" telle que la mentionne la Règle II-1 § 4b vi), obligation dont il faut tenir compte "pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle".

## NAVIRE ; EN MER ; DE NUIT.

Trois raisons suffisantes pour exiger à la passerelle des quarts effectués par un officier assisté d'un marin.

Le NAVIRE est un mobile énorme et complexe qui exige pour sa mise en œuvre plus qu'un simple conducteur assis derrière un volant. C'est une usine qui non seulement fonctionne à

longueur d'année et 24 h/24 mais qui accomplit en plus des déplacements qui durent des jours et des semaines. Les réductions d'effectifs, et en particulier la suppression des quarts dans la machine, ont amené sur les passerelles des appareils de surveillance et de contrôle qui ont singulièrement augmenté le travail de l'OQ non consacré à la conduite et à la veille.

Quand tout se passe bien, l'OQ n'est pas souvent dérangé mais il peut arriver, et il arrive, que plusieurs événements se produisent à la fois. L'action du marin de quart bien entraîné à son rôle d'assistant de l'OQ pourra être d'un grand prix dans la prévention d'un désastre majeur, soit qu'il agisse de sa propre initiative, soit qu'il exécute les ordres lancés par l'officier occupé par ailleurs. Le modeste salaire du marin de quart est alors remboursé... plusieurs milliers de fois. (Un matelot qui sauve un pétrolier chargé assure son salaire pendant trois mille ans !!... et encore sans tenir compte de la pollution évitée dont les dommages peuvent atteindre plusieurs autres millénaires de matelots). Même si le marin de quart n'intervient en urgence qu'une fois dans la vie d'un navire, sa présence et son salaire sont largement justifiés.

Rappelons l'échouement du KINI KERSTEN sur une plage du Cotentin, en pleine nuit : l'OQ, seul, s'était endormi. L'armateur de ce navire allemand et le capitaine ont été condamnés par le Tribunal de Grande Instance de Cherbourg qui a mis en avant le non-respect de STCW en ce qui concerne la composition de l'équipe de quart.

Evoquons également l'accident du pétrolier allemand HEIDBERG venu heurter un appontement de la SHELL dans l'estuaire de la Gironde. Sur ce navire deux officiers seulement. Au moment de l'accident le capitaine était de quart, seul. Ou plus exactement avec un matelot originaire de Kiribati (c'est une île Polynésienne), qui, aux dires du capitaine "ne savait ni gouverner ni apprécier une situation", ce que confirmera l'enquête à propos de l'ensemble de l'équipage, tous Kiribatiens. Alors que le pétrolier descendait la Gironde sous pilote-automatique, Pilote de rivière à bord, l'OQ (le capitaine donc) a dû quitter la passerelle pour aller stopper une pompe de ballastage dans la machine. C'est précisément à ce moment que le navire a fait une brutale abattée et est venu heurter de plein fouet l'appon-



Un seul homme de quart

tement pétrolier. (1). Nul doute qu'en l'espèce l'armateur ne pourra pas invoquer la limitation de responsabilité (pour la réparation des dommages) prévue par la Convention de Londres du 19 Nov. 1976 car sa faute personnelle inexcusable sera facilement établie dans la violation flagrante de la Convention STCW quant à la composition de l'équipe de quart et à sa qualification.

Profitons de cette digression pour rappeler que STCW est un des "instruments pertinents" que le Mémoire de Paris (M.O.U.) s'est engagé à faire respecter. L'AFCAN estime qu'un grand nombre de caboteurs sont, de ce point de vue, hors-la-loi.

En MER - c'est une lapalissade - nous ne sommes plus à terre. Les campagnes du Cdt Cousteau et les publicités des croisiéristes ont peut-être distillé dans l'esprit des terriens une image idyllique du milieu marin. Mais c'est une image trompeuse : la mer est un milieu hostile, dangereux, inhumain. Il faut un grand savoir-faire - et un certain courage - pour s'y aventurer, même (j'ai failli écrire surtout) sur des navires modernes. La mer ça se respecte. Mais peut-être faut-il plusieurs années de bourlingue pour commencer à la craindre. Nous dénions aux terriens la compétence pour en apprécier toutes les embûches.

Sur mer, on ne conduit pas un navire comme on conduit un camion. Il n'y a pas de route, pas de rail, pas de panneaux de signalisation, pas de feux de croisement, pas de places pour stationner. Un navire roule, tangue, vibre, embarde, dérive, grince, gronde, fume, pendant des jours, et des jours, et des jours. Monotonie, actes répétitifs, solitude, bruits, vibrations, mouvements de plateforme engendrent fatigue et lassitude. Un avion de ligne qui effectue 12 ou 14 heures de vol est surveillé par deux pilotes avec relève par une autre équipe en cours de vol.

La NUIT, l'hostilité du milieu devient encore plus évidente. Il faut un solide caractère pour passer quatre heures dans le noir à l'écoute des hurlements, des craquements, des coups sourds, des halètements, des emballements, des alarmes. Dans le noir et non plus de nuit : si bien d'autres métiers s'exercent aussi de nuit, le nôtre est un des rares qui se pratique dans l'obscurité. Aux difficultés d'avoir à se déplacer dans le noir, s'ajoutent les problèmes physiologiques (accommodation visuelle, réaction à l'éblouissement, envie de

sommeil) et psychologiques (angoisse, solitude). L'homme n'est pas fait pour travailler la nuit. De nuit les réactions à un événement sont nécessairement plus lentes. D'ailleurs là encore la Convention STCW, toujours à la Règle II/1 § 4, stipule qu'il faut tenir compte du "fait qu'il fasse jour ou nuit".

Enfin si de jour, le commandant - ou tout autre personne - peut se porter très rapidement à la passerelle au moindre appel, il n'en est pas de même la nuit, pendant laquelle ces personnes sont sensées se reposer.

## ET LE PROGRES ALORS ?...

L'officier de quart est désormais libéré, en temps et en soucis, du "calcul du point". Non seulement il sait en permanence où il se trouve, mais un "système de navigation intégré" peut gérer la route suivie par le navire et l'avertir de tout écart avec la route programmée. Une centrale radar pourvue de l'ARPA avertit l'OQ de la présence d'échos, prévoit les risques de collisions, calcule les routes de dérobement, et prévient même le commandant si la situation se dégrade...

La passerelle est devenue "ergonomique" et permet donc d'avoir toutes les commandes sous la main.

La conduite du navire est donc tout à fait possible par un seul homme. Pas un capitaine ne dit le contraire ; et même sans personne à bord comme viennent de le faire les Japonais.

Simple exploit technologique car la navigation marchande, par le nombre d'hommes impliqués et la valeur considérable mise en jeu nécessite un degré de sécurité que seuls des hommes compétents et en nombre suffisant peuvent assurer. Il ne s'agit pas de battre des records ou de réaliser des exploits, mais de transporter des personnes et des biens, sans les perdre et sans menacer l'environnement.

Une certaine déviance d'esprit s'est abattue sur des "têtes pensantes" du monde maritime à la lecture d'une statistique montrant que 80% des accidents sont dus à l'erreur humaine : puisque les marins provoquent des accidents, supprimons-les !

Savent-ils ces brillants esprits pourquoi des milliers et des milliers de navires arrivent chaque jour à bon port malgré les aléas de la navigation en mer ? Ont-ils comptabilisé les cen-

taines d'accidents évités par l'habileté des marins ? Les milliers de pannes réparées par les mécaniciens ? Comptent-ils dans les erreurs humaines le défaut de fabrication de l'appareil à gouverner de l'AMOCO CADIZ ou la fragilité des grands vraquiers ? Ils s'interrogent sûrement, ces spécialistes, sur ce que peuvent bien faire les marins en mer. Au port, ils vont "visiter des pays", mais en mer à quoi peuvent-ils bien passer leur temps ?

Pour en revenir au quart passerelle, on propose de compenser la suppression du marin de quart par l'installation d'appareils qui renseigneront l'OQ avec un maximum de précisions et de fiabilité. Mais ce faisant, on augmente les raisons - les occasions - pour l'OQ d'être distrait de la veille. Or tous les capitaines, et tous les bons marins le confirment, la veille optique, et donc la connaissance permanente de l'environnement extérieur, du milieu ambiant tellement dangereux et toujours hostile, est un facteur primordial de la sécurité en mer pour tous. Aucun appareil n'aura jamais la fiabilité des yeux humains. Aucun appareil ne signalera jamais la présence d'un homme à la mer, d'une embarcation retournée, ou d'une fusée rouge.

Le progrès technique doit continuer à intégrer les passerelles pour améliorer la précision de la navigation, la sûreté des manœuvres, pour faciliter la gestion du navire, pour renforcer la sécurité des personnes et des biens.

Mais les capitaines estiment qu'aucun système, aussi perfectionné soit-il, ne doit servir de prétexte pour laisser un homme seul conduire un navire de nuit en mer.

(1) Le Pilote de Gironde était seul à la passerelle au moment de l'événement. En fait le capitaine est remonté de la machine 30 secondes environ avant le heurt. L'enquête ne semble pas avoir déterminé si l'autopilote est tombé en panne ou si le Pilote a fait une fausse manipulation ou s'il n'a pas commis une erreur. Espérons que la justice éclaircira ce point. Car la Commission Nautique a conclu à l'envoi du Capitaine devant le Tribunal Maritime Commercial. Mais pas du Pilote. L'affaire méritera toute notre attention. Il est de plus en plus fréquent que les navires sous pilotage chenalent à l'autopilote et c'est souvent le Pilote qui manipule lui-même l'appareil. Pire, sur les caboteurs, dès que le Pilote est à bord, le Capitaine harassé de fatigue va se coucher et laisse un simple matelot, et encore pas toujours, avec le Pilote qui assure alors la conduite totale du navire. En cas d'accident où sont les responsabilités ? Y a-t-il abandon de poste de la part du Capitaine ? Usurpation de commandement par le Pilote ?

Il est tout à fait évident que cette situation est engendrée par les effectifs ultra-réduits de ces navires.

Sur les gros navires, sur lesquels en période de pilotage, un officier et un marin continuent d'assurer le quart, l'habitude se prend également de faire route à l'autopilote en laissant soin au Pilote de la manipuler.

Situation acceptée par le Pilote souvent confronté à un problème de langue avec l'officier et le barreur. Les Commandants doivent s'en inquiéter car ils ne sont pas "démontés" par le Pilote et demeurent responsables, en tout état de causes, de la composition de leur équipe de quart.

# LE MARIN "GRUMIER" EST-IL COMPLICE DE LA DEFORESTATION DE LA PLANETE ?

---

par le  
Cdt J. LOISEAU

---

Les marins depuis toujours ont participé aux grandes actions qui ont bouleversé le monde. Bien involontairement ils ont été "complices" des grands maux : traite des noirs, contagions, pollutions, contrebande, appauvrissement de certaines régions, surexploitation des forêts, etc.

Boutade ! ne culpabilisons pas trop et parlons de bois !

De partout s'élèvent des cris d'alarme sur les menaces qui pèsent sur notre futur environnement du fait du déboisement.

Selon le programme des Nations Unies pour l'environnement, plus du quart du continent africain, soit 742 millions d'hectares, risque de devenir inutilisable pour l'agriculture. Un rapport publié par la FAO en 1983 indique que les quelques 700 millions d'hectares de forêts de l'Afrique diminuent au rythme infernal de 3,7 millions d'ha par an. Le déboisement dépasse le reboisement selon un rapport de 29 à 1, alors qu'environ 55 millions d'Africains sont confrontés à une pénurie de bois de feu.

L'accroissement démographique et l'augmentation accélérée des besoins ont sérieusement troublé les rapports entre végétation forestière, végétation cultivée et végétation pastorale aux dépens de la végétation forestière.

Fréquemment en détruisant les formations forestières l'homme dégrade et ruine le sol qui les porte, car les sols rapides peuvent devenir stériles par la latérisation. Il faut noter la nocivité particulière de la méthode habituelle de cultures en forêt sur brûlis.

La disparition de la forêt a une grande influence sur le climat général (pluviométrie, température, humidité et vents) car l'évaporation et la transpiration des végétaux est primordiale sous les tropiques. Il est démontré que la sécheresse du Sahel peut être

une conséquence directe du déboisement excessif des pays côtiers. Ce qui fait dire "Le désert ne vient pas du nord mais du sud".

Outre la culture et son influence néfaste, il faut noter que l'exploitation forestière (combustible de service, charbon de bois) et l'exploitation industrielle (scierie, exportation des grumes) ont une part de responsabilité.

En Côte d'Ivoire, il avait été démontré que le prélèvement pour l'exploitation forestière (de l'ordre de 4 millions de m<sup>3</sup> par an par rapport au 166 Mm<sup>3</sup> de grumes sur pied) n'appauvrissait pas les ressources initiales, néanmoins l'exploitation engendre des dégâts (chute des fûts, débarquages, routes, tassements des sols, blessures des jeunes pousses) et l'ouverture de la forêt entraîne l'intrusion des agriculteurs.

Le programme de reboisement n'est généralement pas au point, car si des sommes ont été prélevées par différentes taxes ou des aides, une grande partie s'est "évaporée" ! il est vrai que le reboisement, s'il peut être à l'origine d'une augmentation de la surface

boisée, changera sans doute la répartition naturelle des essences (plantations industrielles de pins en France, eucalyptus au Congo... par exemple).

En 1989 l'offre mondiale des bois tropicaux s'est élevée à environ 68 millions de m<sup>3</sup> dont le SE asiatique monopolisait 85%. Le transport des produits forestiers devrait franchir la barre des 170 millions de T. dans le milieu des années 90.

Les problèmes de diminution de la forêt entraîne des mesures : interdiction d'exportation aux Philippines, taxes importantes sur l'exploitation de sciages en Indonésie. Mesures sévères sur l'exportation en Malaisie où l'industrie du bois a détruit en 30 ans la moitié de la forêt tropicale. Plan d'austérité au Brésil (Connor), en Amazonie, la zone déboisée en 10 ans par incendies volontaires est passé de 77 000 à 600 000 km<sup>2</sup>. En Côte d'Ivoire : diminution de l'exportation des grumes (473 000 m<sup>3</sup>) par rapport aux sciages (735 000 m<sup>3</sup>) afin de laisser de la "valeur ajoutée" dans le pays (la forêt ivoirienne couvrait 9 millions d'hectares en 1965, elle ne couvrirait plus que 3,5 millions en 89 soit 11%



de la surface du territoire). Au Libéria où la production a été désorganisée du fait de la situation politique certaines essences ont été interdites d'exportation (acajou, sipo, kosipo, sapelli, tiama, etc.).

Certains écologistes comme Edward Goldsmith ou René Dumont proposent comme solutions : Arrêt des programmes de déboisement massif, réduction des importations de bois tropicaux par les pays riches, lancement d'un plan mondial de reforestation, subvention en faveur du recyclage du papier.

Ils sont parfois écoutés par des groupes de pression pour la défense de l'environnement ou associations qui ont lancé un programme de boycott des achats de bois tropicaux (Amis de la terre en Grande Bretagne, Grünen en Allemagne et même les

magasins Habitat en France).

Certaines zones forestières aux Etats Unis sont désormais désignées comme réserve de la faune sauvage menacée et l'exploitation en subira un frein.

Seule note optimiste dans cette trop longue description et qu'il faut souligner : chez nous la forêt couvre un quart du territoire et est en pleine expansion, elle est considérée comme "l'or vert" de l'an 2000.

Les marins participent évidemment à la chaîne du bois puisqu'une grande part du transport (159 millions de T) se fait par la mer, le "Pacific Rim" et l'Extrême-Orient constituant les zones de forte demande. Le grumier traditionnel viendra à disparaître au profit du vracquier à portique ou du roulier car la tendance se porte de plus en plus sur des marchandises à forte

valeur ajoutée (sciages, pâtes).

Le problème de la survie de la forêt primaire ou tropicale est un problème essentiellement politique et démographique, il est probable que la part du bois tropical (1/3) dans l'exploitation forestière ira en diminuant dans l'avenir.

Jacques LOISEAU



### Bibliographie

*Philippe de la Baleine : "Nouveau voyage sur le petit train de la brousse".*

*"Ça m'intéresse"*

*Comité national pour le développement du bois. "Bois statistiques" 1990.*

*Journal de la Marine Marchande.*

*Le Marin.*

*Statistiques 1990 du port de Nantes-St Nazaire.*

## LE BOIS EN FRANCE

"A l'orée de l'an 2000 la France possèdera un véritable 'or vert', la forêt couvre 15 millions d'hectares, la France représente 27% de la surface boisée de la CEE et 34% de sa forêt productive, sans compter la forêt des DOM-TOM notamment en Guyane.

A l'échelle mondiale le commerce du bois se place au 5<sup>e</sup> rang des produits avec 3% des échanges mondiaux (pétrole : 3,8%) et les français jouent un rôle de premier plan dans le négoce international et notamment celui des bois tropicaux. Et ce, bien que la France soit faible consommatrice de bois (construction ou meuble) - 600 F par habitant par an, deux fois moins qu'en Allemagne.

### Des chiffres.

Production Française totale en 88 : 22 millions de m<sup>3</sup> (on prévoit en 2010 une production annuelle qui dépassera 50 millions de m<sup>3</sup>).

*Importation française en 89 : 3,4 millions de m<sup>3</sup>, se répartissant en*

Sciages résineux : D'Europe septentrionale : 1,3 millions de m<sup>3</sup>  
D'Europe centrale : 0,22 millions de m<sup>3</sup>  
D'Amérique du Nord : 0,26  
Grumes tropicales y compris okoumé :  
D'Afrique : 866 000 m<sup>3</sup>  
D'Asie et d'Océanie : 3 000 m<sup>3</sup>

Sciages tropicaux : D'Asie et d'Océanie : 332 000 m<sup>3</sup>  
D'Afrique : 121 700 m<sup>3</sup>  
D'Amérique du centre et du Sud : 22 600 m<sup>3</sup>

De feuillus des zones tempérées :  
Europe : 75 000 T  
Amérique du Nord : 82 000 T

*Exportation française en 89 : 2,8 millions de tonnes.* Malgré tout la balance commerciale de la filière bois est déficitaire de 23,564 millions de F en 1989 (grumes, sciages, placages, meubles, pâtes et papiers).

## TRANSPORT ET ACTIVITE PORTUAIRE

En transport maritime, comme d'habitude, nous ne réalisons qu'une faible part du marché sous pavillon français. Pour les grumes de COA : Delmas avec 4 gros grumiers et la Société Navale Caennaise (160 000 m<sup>3</sup> en 90) qui n'aura plus de navire français fin 91. Pour les sciages COA : DELMAS (vers l'Europe et l'Extrême-Orient) et la Société Navale de l'Ouest. La C.G.M. du Brésil ou de Guyane vers le Sud Ouest ou la Méditerranée.

En France 3 ports se disputent le gros du marché.

*Nantes Chevre* : Première place commerciale de bois tropicaux qui recense une des plus fortes concentrations de professionnels du bois au niveau Européen. En 90 : 440 000 T de produits forestiers, 110 000 T grumes, 260 000 sciages et 68 600 en contreplaqué. 200 000 T de bois tropicaux (67% de COA). 170 000 T de résineux. 42 000 T à l'exportation en 89.

*La Pallice* : 304 000 T d'importation de bois et sciages 404 000 T importation de pâtes de bois ou papier.

*Sete* : 236 000 T de bois importés dont 205 000 de bois exotiques et 171 000 T de pâte à papier.

*Dunkerque* : 100 000 T bois scié et grumes tropicales.

*Fécamp* : 83 000 T (bois scié et contreplaqué).

*Caen* : 126 000 T de bois tropicaux.

*St Malo* : 106 000 T d'importation de bois sciés du Canada ou de Scandinavie.

*Honfleur, Rouen* : 101 000 T de bois scié et grumes.

*Rochefort* : 57 000 T de sciages.

*Bordeaux* : Exportation de 103 700 T de bois de pin Importation de 158 000 T sciages et grumes.

# CONCOURS OUVERTS AUX OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

- Administrateur des affaires maritimes : C1NM et DESMM : en juin 1992.
- Officier du corps technique et administratif des A.M. (OCTAAM) : C1NM, DESMM, C2NM, OR1 : mai 1992.
- Contrôleurs des affaires maritimes : soit "branche technique", soit "branche administrative", tous brevets Marine Marchande, en juin 1992.

## Renseignements :

CIDAM, 67 rue Frère, 33081 BORDEAUX CEDEX  
(Joindre une enveloppe format A4 timbrée à 12 F, portant l'adresse du destinataire).

## Indications sur les soldes :

- Administrateur de 2ème classe débutant : 9 300 F (indice 391, 1er échelon)
- Administrateur de 1ère classe (+ 10 ans) : 10 600 F (indice 448, 1er échelon)
- Les soldes des OCTAAM sont sensiblement les mêmes que celles des Administrateurs. Avancements et déroulements de carrière sont meilleurs chez les administrateurs.
- Les contrôleurs débutent à 6 000 F environ et peuvent atteindre 10 000 en fin de carrière.

- Officier de port (O.P.) ou Capitaine de port : CLC, CMM, C1NM, C2NM : en mars 92 et en avril 93
- Officier de port adjoint (O.P.A.) ou lieutenant de port : tous brevets Marine Marchande : en avril 92 et en avril 93.

## Conditions générales :

6 ans de navigation effective et moins de 48 ans d'âge.

## Inscription :

Demande d'imprimés au *Secrétariat d'Etat à la Mer, Bureau des concours AG2, 3, place de Fontenoy, 75700 PARIS* (joindre une enveloppe A4 timbrée à 6,20 F).

## Renseignements, annales et programmes des concours :

Claude BRIOT, Tél.35.21.74.00. poste 7714, le matin seulement. Marc MINNI. Tél.35.44.61.50.

## Les salaires :

Dans les ports (au 1er août 1991) :

	Lieutenant	Capitaine
1ère année de stage	12 800	17 720
Après un an	13 830	18 200
10 ans d'ancienneté (4ème échelon)	18 050	22 400

**Notas.** 1. Les TESSNM (Technicien Expert du Service de Sécurité de la Navigation Maritime, que dans le métier nous continuons d'appeler "Inspecteurs de la Navigation") ne sont pas recrutés sur concours mais sur dossiers. Ce sont des contractuels à plein temps pour des durées renouvelables de 2 à 5 ans. Cette filière disparaîtra lorsqu'auront lieu les premiers concours pour le recrutement des "Inspecteurs des Affaires Maritimes" prévus dans la réforme en gestation. Un premier concours devait être ouvert fin 91, mais le projet de statut, n'a pas achevé son tour des ministères concernés. 2. Les conditions d'accès à ces carrières sont très différentes les unes des autres (âges, provenance) et par conséquent les comparaisons de salaires très difficiles, en particulier selon qu'il s'agit d'une carrière complète dans le corps ou d'une deuxième carrière.



# AFCAN

## ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

# BULLETIN D'ADHESION

Nom.....

Prénom..... Né le.....

Adresse.....

..... Téléphone.....

Armement ou employeur (1).....

Pavillon.....

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

Date & signature

## Montant des cotisations 1992

- Commandants en activité      1 150 F (2)
- Commandants en mission à terre      800 F
- Commandants intérimaires      800 F
- Commandants retraités      210 F
- Membres associés      210 F

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

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

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

Les chèques - libellés à l'ordre de l'AFCAN sans adresse et sans autre indication - sont à adresser à : AFCAN - BP 1114 - 76063 LE HAVRE CEDEX

(1) Rayer les mentions inutiles.

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

# PASSAGE DU NORD-EST

## L'Emprunt russe

**L'**ASTROLABLE, l'un des trois navires polaires de la CNN, vient de franchir le Passage du Nord-Est en reliant Le Havre à Hakodate.

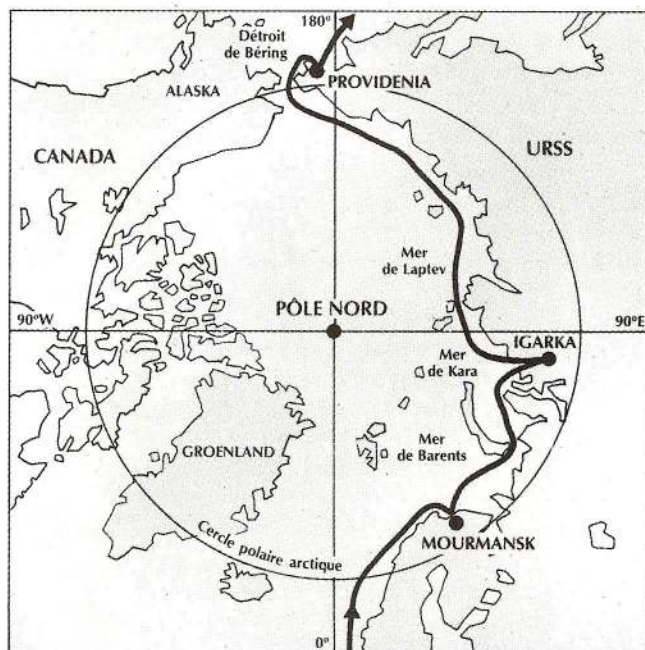
Après trois siècles de tentatives, la première traversée complète a été réussie en 1879 par le Suédois Nordenskjöld entre Göteborg et le Déroit de Béring. Mais depuis le passage du Norvégien Amundsen en 1922, les Soviétiques en interdisaient l'accès aux navires étrangers.

L'ASTROLABLE est ainsi le premier navire de commerce non soviétique à emprunter ces parages depuis 70 ans. C'est en outre la première fois dans l'histoire qu'un navire français et des marins français relient notre pays à l'extrême-Orient par la route polaire.

L'équipage était composé d'Alain Veyser, Commandant, Charles Normant, commandant en second, Henri de l'Estourbeillon et Jean-Jacques Donnard, officiers pont, Jean-Marie Champion, chef mécanicien, Alain Cambiaggi et Pascal Cornillet officiers mécaniciens, ainsi que Christophe Bougeard, cuisinier.

Trois matelots, un cuisinier et un garçon indiens complétaient l'équipage. Le Docteur Pierre Retterer devait veiller sur la bonne santé à bord. Une vingtaine de passagers, scientifiques et journalistes, et deux pilotes des glaces effectuaient le voyage.

L'AFKAN a le plaisir de publier ci-après, avec l'aimable autorisation de la FISH, quelques extraits des Rapports du Commandant VEYSER couvrant ce voyage.



## Considérations générales (extraits)

Cette route maritime court de MOURMANSK à PROVIDENIA (dans le déroit de Béring). La navigation par elle-même ne présente pas de dangers, les deux difficultés essentielles étant la glace et la brume.

### LES GLACES :

La navigation se fait en août en eaux libres de Mourmansk à Dikson avec toutefois un risque de rencontre de pack lâche dans les Déroits de la Nouvelle-Zemble. A partir de Dikson nous avons rencontré des conditions de glaces sérieuses à sévères dans du

pack plus ou moins dense, et surtout plus ou moins compacté par plusieurs jours de vents de Nord. Il s'agissait surtout de glaces de l'année d'une épaisseur moyenne de 1 m. Ces conditions de glaces vont s'amplifier d'W en E pour culminer aux environs du cap Tchellouskine. Le 18 août nous retrouvons des eaux libres sur le méridien 113° E. Le 23 nous reprenons les glaces sur le 178° E. Ce sont alors des glaces de plusieurs années, en fait du pack disloqué en provenance directe du pôle, d'une épaisseur de 3 à 5 mètres, composé de grands floes et de nombreux bergy bits. La densité n'excède pas 6/10 et décroît d'W en

Est, nous retrouvons les eaux libres sur le 175° W.

### LA NAVIGATION EN CONVOI :

Les convois croisés ou ceux auxquels nous avons participé, semblent indiquer qu'ils se composent au maximum de trois navires : un brise-glaces et deux navires de commerce. Le transit se fait selon l'état des glaces à une vitesse qui dans notre cas n'a jamais été inférieure à 4 nds avec une moyenne générale de 8,5 nds. Les techniques sont au nombre de trois, même pour les navires de la plus haute "ice class".

1 - Le brise-glaces demande au convoi de régler son allure en



miers venant d'Igarka. Beau temps clair, léger roulis. Pas de glaces en vue et rien d'annoncé sur les cartes satellites.

## 10/08

Mer de Kara, mer plate, vent W2... Réfraction énorme, nombreux phoques. A 08h00 passons le long d'un premier champ de glaces à la dérive. Apparition de brumes glacées et de 14 à 18 nous naviguons au travers de champs de glaces lâches, entre 3 et 4/10. Principalement glace de l'année, voire de deux ans. Quelques *bergy bits*. Rompons notre première glace sans encombre sous l'œil vigilant des pilotes soviétiques qui commencent à nous regarder avec un peu plus de respect.

(L'ASTROLABLE remonte alors le fleuve IENISSEI sur 800 kms jusqu'à la ville d'IGARKA, port fluvial de 25 000 habitants, exportateur de bois par l'Océan Arctique. C'est le premier navire occidental à y faire escale depuis 1962, date à laquelle un navire grec était venu charger du bois. L'ASTROLABLE reprend la mer le 15 août).

## 15/08

Nous débarquons les pilotes de rivière à 02h00... A 13h00 nous sommes en convoi avec le brise-glaces KAPITAN DRANITSIN (Diésel électrique, 24.000 CV) par 73°18'N et 80°02'E. A 17h15 l'*ice blink* à l'horizon et la brusque tombée de la température de l'eau de mer nous annonce la glace avec certitude et à 17h40 nous entrons dans le premier champ. Pack non compacté, *first year ice*, épaisseur de 0,80 à 1 m. Navigation aisée à 50/80 m derrière le brise-glaces, à 11 nds. A 19h00, les conditions deviennent plus sérieuses et nous réglons l'allure à 6 nds.

Le pack est lâche et bien brisé, environ 4 à 5/10, nombreux *hummocks*. Mais la glace reste *first year fast ice*. A 19h40 le pack devient plus dense, 7 à 8/10 avec quelques plaques de *multi year ice*. Notre allure est fonction de la distance avec le brise-glaces, le jeu étant de rester à 15/20 m de son arrière pour profiter au maximum de sa protection. La manœuvre n'est pas

aisée car le brise-glaces nous propulse des morceaux de pack de plusieurs tonnes que nous tentons d'éviter du mieux possible. Selon l'état de compression du pack, le chenal reste ouvert ou se referme immédiatement entre le brise-glaces et nous. L'épaisseur moyenne avoisine ou dépasse le mètre. Nous progressons à 8 nds. Température extérieure -1° et mer à zéro. Nous avons récupéré un petit tanker qui suit le convoi. Du fait des conditions de glace, les quarts sont organisés différemment, puisque tout se fait à la barre et aux moteurs. Les quarts sont donc de 4 heures. Je prends le minuit à quatre, puis huit à midi, etc. avec J.J. DONNART. Ch. NORMANT assure les autres quarts avec H. de l'ESTOURBEILLON. Un à la barre, l'autre aux moteurs. Les pilotes de glace se relaient toutes les 6 heures et assurent la liaison VHF avec le brise-glaces.

## 16/08

Vents nuls, mer gelée. A 02h30 nous stoppons dans un *pool* d'eau libre pendant que le brise-glaces va reconnaître un champ de glace difficile à apprécier de loin à cause de la lumière rasante. Notre arrêt dure 1h1/2. La navigation reprend à 6 nds derrière le brise-glaces, ralentissement dû à des problèmes de réducteur sur le petit pétrolier qui nous suit. (...) Notre navigation est sommaire, les routes suivies tortueuses pour profiter des bris du pack et des glaces plus tendres. Nous croisons un convoi contrebordier escorté par le RUSSYA (nucléaire, 75.000 CV) (...)

## 17/08

...de 03h00 à 03h30 notre progression est d'environ 3 nds dans un pack très dense de 9/10, *multi year ice* compactée. Je suis un peu inquiet pour le réducteur mais on passe bien. Le pack se referme complètement entre le brise-glaces et nous. C'est impressionnant mais l'ASTROLABLE passe sans broncher. A 06h30 le RUSSYA rejoint le convoi et passe devant escortant un train composé maintenant comme suit : le RUSSYA, le tanker, le KAPITAN DRANITSIN,

l'ASTROLABLE. Nous sommes dans du 10/10 pack compacté avec *hummocks*. Le convoi est obligé de ralentir fréquemment à cause du tanker qui a du mal à suivre. A 11h30, nous stoppons et le RUSSYA le prend en remorque. (...) A 12 h 30 nous remettons en route et à 13h15 nous sommes rejoints par un second brise-glaces nucléaire l'ARTIKA qui pendant une heure et à 16 nds nous ouvre un chenal dans le pack permettant une navigation plus rapide. Je quitte alors la passerelle pour aller me reposer. J'y étais présent depuis la veille à 16 heures. A 23h05 nous passons le Cap Tchelioutskin dans un chenal bien ouvert, navigant en eaux libres. Le Commandant du RUSSYA est venue nous faire une visite de courtoisie et je profite des eaux libres pour le raccompagner à son bord en hélico. La visite est impressionnante et la réception royale.

(Du 18 au 22 Août, l'ASTROLABLE poursuit sa route arctique sans rencontre de glaces. Par contre son équipage et ses passagers connaissent quelques jours d'angoisse après le coup d'Etat de Moscou le 19. Angoisse qui ne sera dissipée que le 21 au soir par l'annonce de la fuite des *putchistes* ; et que les Russes du bord "arrosent à la vodka jusqu'au petit matin". C'est le 23 en Mer de Sibérie Orientale que l'ASTROLABLE retrouve le pack. Il se met alors en convoi derrière le brise-glaces KAPITAN HIEBNIKOV, sister ship du DRANITSIN mais appartenant à la "Far East" de Vladivostok, pour franchir un pack qui vient directement du pôle et dont l'épaisseur peut, parfois, avoisiner cinq mètres. De 09h00 à 11h30, l'ASTROLABLE stoppe sur l'Antiméridien, dans le pack et en pleine brume, pour des "échanges culturels" avec le brise-glaces nucléaire SOVIETSKY SOYOUZ. Celui-ci effectue le passage du Nord-Est en provenance de Providenya, avec 80 passagers étrangers (à 35 000 dollars le voyage !...). Finalement l'ASTROLABLE embouque le Détroit de Béring le 24 août à 18h00. Il a effectué le Passage en 19 jours, y compris cinq jours passés dans le fleuve Iénisséï. Puis il est revenu au Havre en passant par Suez, accomplissant ainsi une extraordinaire circumnavigation du continent Euro-asiatique. Ce voyage aura accru l'expérience de la CNN et de la FISH en matière de navigation dans les eaux polaires. L'Océan Antarctique leur est déjà bien connu avec l'ASTROLABLE, le CARIBOO et l'EREBUS.

# LES ACTIVITES DE L'AFKAN

- CEDRE** ■ Guy ADAM et René MANACH ont participé à une réunion de travail le 12 juin au cours de laquelle il a été examiné l'éventualité de mettre à bord des pétroliers (et en particulier sur les futurs 3E) les moyens nécessaires pour mener des opérations anti-pollution à partir du pétrolier pollueur : mise en place de barrages, récupération de l'hydrocarbure, épannage de dispersants. Mise en œuvre par l'équipage, ou par une équipe hélicoptérée, ou encore simple stockage de matériel qui se trouve ainsi sur les lieux de l'accident à la disposition des intervenants. Affaire à suivre.
- Pierre NORMANT (AFKAN) et le Cdt CLADEN (Abeilles Intern.) représentaient les navigants à un colloque international organisé par le CEDRE à Brest du 18 au 20 septembre sur le thème EVALUATION DES RISQUES DE POLLUTIONS ACCIDENTELLES LORS DU TRANSPORT MARITIME DE MATIERES DANGEREUSES. Le colloque accueillait les représentants des pays de l'OTAN et de la CEE et leurs experts en matière de lutte anti-pollution. Le Cdt NORMANT y a prononcé un exposé sur la conteneurisation.
- P. NORMANT représentait l'AFKAN au Comité Technique du CEDRE qui a siégé au Ministère de l'Environnement le 13 novembre.

**DROIT, LITTORAL ET MER** : J.-Y. PINCON DU SEL a suivi à Nantes les 3 et 4 octobre quatre demi-journées de travaux consacrées par des juristes et des universitaires aux dangers et défauts du monde maritime.

**LES DECHETS ET LA MER : SYMPOSIUM TECHNIQUE DE BIARRITZ.** Sur proposition du CEDRE, l'AFKAN était invitée à intervenir à ce colloque sous-titré, "La Mer : soupe de poissons ou bouillon de culture ?", sur le thème TEMOIGNAGE DE LA POLLUTION MARINE DANS LE CADRE DES ECHANGES DE DECHETS MER-TERRE. C'est notre collègue Guy KERIGNARD qui s'est chargé de dresser un tableau complet des déchets qui peuvent encore être rejetés par les navires, dans le respect des réglementations en vigueur. Dans le compte-rendu très complet qu'il nous a adressé - et sur lequel nous reviendrons - il écrit notamment :

*"Le colloque organisé par le Conseil Régional d'Aquitaine et l'Agence Nationale pour la Récupération et l'Elimination des Déchets les 19-20 et 21 novembre 1991 à Biarritz, a présenté un bilan de santé des océans et évalué la gravité des agressions que notre civilisation urbaine et industrielle leur fait subir.*

*La mer, couvrant 70% de la surface du globe est atteinte, directement, par les dépôts volontaires (boues, déchets ménagers), les accidents maritimes (hydrocarbures, produits chimiques...), les rejets des navires et des plateformes (eaux usées domestiques, eaux de lavage...) et les rejets portuaires. A la notion de mer capable de tout digérer, succède celle de la fragilité du caractère d'auto-épuration des Océans.*

*Ce colloque a permis à tous les intervenants de faire le point des connaissances, dans leur domaine, en matière de Règlementation ou de recherches sur la pollution marine, et d'explorer des voies d'avenir pour préserver la mer, maillon essentiel de l'éco-système planétaire. Les idées ne manquent pas. Reste posé le problème de leur application. Seule une volonté politique internationale sera capable de le résoudre".*

## **I.A.L.A. (INTERNATIONAL ASS. OF LIGHTHOUSE AUTHORITIES) - VTS COMMITTEE.**

Les réunions des Working Groups ont eu lieu les 4, 5 et 6 novembre 1991 et l'Assemblée Plénière le jeudi 7 novembre au Siège de l'IALA-AISM à Saint-Germain en Laye.

LE COZ, à la suite de HOCHET, y représentait l'IFSM et par conséquent l'AFKAN. Il a participé aux travaux des Groupes de Travail A & D. Pour des raisons personnelles il n'a pas assisté à l'Assemblée Plénière le jeudi 7 (il en avait prévenu le Président juste avant l'ouverture de l'assemblée).

Le but de cette assemblée était la révision de la résolution OMI A.578(14) Guidelines for Vessel Traffic Services faisant suite à une proposition de la France, soumise à MSC/59 (13-24 mai 1991) d'obliger les navires à se faire connaître quand ils entrent dans la zone de couverture d'un VTS côtier, particulièrement quand ils pénètrent dans ceux qui s'étendent dans les eaux internationales. L'accueil à cette proposition ayant été favorable, (1) l'IALA a senti qu'elle requérait un point de vue officiel.

Nous ne sommes pas encore en possession des minutes des délibérations des Groupes de Travail et de l'Assemblée Plénière que doit nous envoyer le Secrétariat de l'AIMS-IALA. LE COZ en fera la synthèse dès qu'il en aura possession.

(1) NDLR : Cette proposition n'a reçu qu'un faible support de l'OMI.

**C.S.M.M. (CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE).** Le Pdt CARON a participé aux travaux du CSMM. Le 23 octobre, avec la Commission d'études "Environnement International", qui examinait les DOSSIERS BILATERAUX (accords de transports entre deux pays), les derniers EVENEMENTS COMMUNAUTAIRES ; les GRANDES NEGOCIATIONS MULTILATERALES avec entre autres, en ce qui concerne la sécurité des navires, les propositions françaises de renforcement du contrôle des pétroliers assorti d'un refus d'accès aux ports de la CEE à ceux sur lesquels auraient été relevées des déficiences graves (black-listing). (Place de Fontenoy, on parle de DURCIR LE M.O.U.. A l'AFKAN nous disons - en termes purement maritimes - que pour REPRENDRE LE MOU, il faut RAIDIR, sans CHOQUER).

Par écrit notre Président a soumis, pour la rédaction du Rapport annuel du CSMM, un amendement concernant les vraquiers qui a été pris en considération. Il a participé le 3 décembre à Paris à l'examen final du Projet de Rapport pour 1991.

**C.C.S.** (Commission Centrale de Sécurité). J.-D. TROYAT participe régulièrement aux réunions mensuelles de cet organisme. Dans le cadre de cette collaboration, CARON et TROYAT ont rencontré à plusieurs reprises des Hauts Fonctionnaires du Secrétariat d'Etat à la Mer à propos du problème des vraquiers.

**METEOROLOGIE NATIONALE :** Etant embarqué, YVONNOU n'a pu participer le 9 octobre à la COMMISSION MARINE de la Météorologie Nationale mais il a adressé un rapport à son Secrétaire en réponse aux différents points de l'ordre du jour, en particulier à propos du système NAVTEX.

**HYDRO :** CHARLOT a assisté le 16 novembre à l'A.G. de l'Association des Elèves et anciens Elèves des ENMM.

**CONFEDERATION :** Le même jour TROCHERIS assistait à une réunion préparatoire à la création d'une Confédération d'Associations de la Marine Marchande. L'Assemblée constituante de cette confédération se tiendra au Havre le 14 janvier 1992.

**OFFICIERS DE PORT :** CHARLOT et TROCHERIS représentaient l'AFCAN au colloque "Port Officers in Europe" à l'occasion du Bicentenaire de la création du corps des Officiers de Port. (Le Havre 8 novembre). Nos collègues FOSSAERT de Rouen et GROSMIRE de Dunkerque y participaient évidemment, ainsi que CONNELAN, Cdt du Port de Dublin et ancien vice-Président de l'IFSMA.

**INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER :** Paul MASSEIN a suivi les XIIèmes JOURNEES NATIONALES DE LA MER, les 29 et 30 novembre à Toulon et a participé aux travaux de la Commission "Sécurité, Plaisance et loisirs nautiques".

**AFCAN-LE HAVRE :** L'Administrateur Général KERFANT a remis les insignes de Chevalier du Mérite Maritime au Commandant Yves CHARLOT, Secrétaire Général de notre Association au cours du Pot annuel de l'AFCAN le 12 décembre au Havre. Notre Président n'a pu y assister car il était retenu par d'autres obligations.

**AFDM** (Ass. Française du Droit Maritime) : CARON a participé le 12 décembre à Paris à un débat sur le COMMANDANT. Autres intervenants : M. VALLAT, PDG de SOFLUMAR-VOF ; Madame ODIER, Chef de Service du CCAF ; Maître ROHART (AFDM) ; M. BULHER (CNUT).

## BIBLIOGRAPHIE

Dans le foisonnement des "livres de mer", la parution d'un titre consacré à la MARINE MARCHANDE et écrit par un MARIN DE COMMERCE est un événement.

Car à part les ouvrages du Cdt BULOT, spécialiste du sauvetage et du remorquage, et quelques autres dus à des marins de la pêche, la littérature maritime d'aujourd'hui se résume pour l'essentiel à des histoires de plaisance ou des récits de traversée sur une, deux ou trois coques...

Il fallait jusqu'ici ressortir les livres jaunis d'Edouard Peisson pour goûter le sel d'une aventure vécue sur un navire de commerce. A son tour, le Commandant Alain ARBEILLE, membre de l'AFCAN, se révèle un écrivain maritime authentique : authentique avec ses 34 années de navigation et ses 19 années de commandement ; écrivain par l'agrément du récit, le rebondissement des phrases, la justesse des dialogues ; et oh combien maritime dans sa langue. Si la poésie n'est jamais bien loin, l'humour coule à pleines pages. Car notre collègue évite avec bonheur le récif hagiographique.

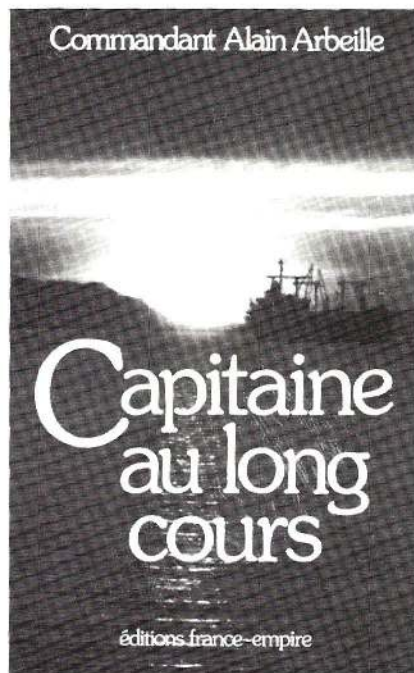
En m'adressant son livre dédié, Alain ARBEILLE m'écrit :

*"Cette autobiographie n'a pas la prétention de relater de quelconques exploits mais seulement la vie ordinaire d'un officier de la marine marchande devenu capitaine et que les hasards de la vie, et de la navigation, ont conduit à connaître des embarquements relativement variés. Je requiers beaucoup d'indulgence des professionnels et en premier lieu des capitaines de navires, et tout particulièrement des membres de l'AFCAN. J'espère cependant que ce livre les intéressera, qu'ils s'y retrouveront, et qu'une certaine mémoire, d'hommes, de traditions, de coutumes, pourra être ainsi préservée au lieu de s'effacer peu à peu dans l'océan du temps".*

Ce livre contribue sans aucun doute à la promotion de la culture maritime.

Merci, Commandant, pour ce brillant rapport de voyages...

Michel CARON  
Président de l'AFCAN.



Un ouvrage de 400 pages,  
illustré de photos de l'auteur.

120,00 FF TTC



1992

# L'Association Française des Capitaines de Navires



Découverte de l'Amérique

vous présente ses  
meilleurs vœux.