

AFCAN INFORMATIONS

ISSN 1158-1735



N° 24 - DECEMBRE 1993

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 N 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 - Fax : 35.53.10.07.

SOMMAIRE

Editorial	3
Sécurité	4
O.M.I.	13
Cabotage	15
Techniques	16
Vigilance	17
Diverses	19
Survie	21
Heidberg	24
Météo	26
STCW	28
Mars	30
Transat-mini	32

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

Rédacteur en chef :
Cdt Michel CARON
Tél. 96.20.85.10.
Fax : sur même ligne

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1993

- Capitaines en activité	1 200 F
- Capitaines intérimaires	840 F
- Capitaines en mission à terre	840 F
- Capitaines retraités	220 F
- Membres associés	220 F

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

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

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

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

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

AFCAN
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

En couverture :

M/T MASCARIN Transport de produits
"COW SBT double hull" 178 mètres ; 18956 UMS brut
exploité commercialement par SOCATRA
sous gérance technique de VOT-SOFLUMAR

Exploiter en toute sécurité.

L'adoption par l'OMI, le 4 novembre 1993, du **CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION (CODE ISM, Résolution A.741 (18))** marque-t-elle la Renaissance de la qualité du transport maritime et de son image de marque ?

Pour l'instant, il ne s'agit encore que de gérer la SECURITE et la PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT. Mais la QUALITE suivra car de l'une dépend l'autre, et réciproquement...

Le calendrier projeté - qui risque hélas ! d'être marqué par la sage lenteur de l'Organisation Maritime Internationale - vise en priorité les navires à passagers, les pétroliers, gaziers, chimiquiers et vraquiers qui ont jusqu'au 1er juin 1998 pour appliquer le Code.

Les navires de charge de plus de 500 tjb auraient jusqu'en 2002 pour effectuer leur révolution culturelle.

Trop long...

Les navires à passagers ont vu leur sécurité renforcée après la catastrophe du Herald-of-Free-Entreprise puis du Scandinavian Star. Les pétroliers et vraquiers sont l'objet de règles strictes et de surveillances renforcées depuis les grands accidents qui ont marqué ces secteurs. L'industrie chimique a pris ses responsabilités pour couvrir les transports en vrac de ses produits. Le transport de gaz, grâce à la haute technologie à laquelle il doit faire appel, est un exemple de gestion rigoureuse de la qualité de ses services.

Ainsi, les armateurs de ces navires ont déjà fait d'importants efforts pour améliorer la gestion de leurs flottes. Il n'est pas étonnant que les premiers "certifiés", en France, soient la B.A.I., V.O.T. (Soflumar), SOCATRA et bientôt la C.N.N.

Mais qu'en est-il des "cargos" ? Certes, la sécurité comme on l'entend généralement, c'est-à-dire conduite nautique, incendie, évacuation, peut y être assurée normalement. Par contre, les menaces que font peser les cargaisons sur le navire et sur l'environnement posent problème. Le transport de "DANGEREUX" ne cesse de croître et les conteneurs renfermant des matières toxiques sont de plus en plus nombreux. Les pertes de pontées, que l'on croyait peut-être réservées aux petits navires, affectent également les navires de fort tonnage...

Il est donc souhaitable que soit réétudiée la tenue des pontées de conteneurs. L'état de la mer ne saurait justifier un enlèvement de pontée. Blocage et saisissage sont-ils suffisants ? en particulier pour les 40 pieds ? Faut-il réviser, à la baisse, le nombre de plans en pontée ? Faut-il exiger un arrimage en cellules ? D'autre part ne faudrait-il pas que les armements, du fait du nombre important de substances polluantes transportées, se dotent d'un Plan d'Intervention d'Urgence contre une Pollution, analogue à l'Oil Pollution Emergency Plan prévu par MARPOL ? Un tel plan permettrait à la compagnie de déployer, dès que besoin, une cellule de crise capable de réagir 24 h/24, tous les jours de la semaine.

Ces mesures peuvent découler tout naturellement des principes et des objectifs généraux du Code ISM qui ne manque pas de remarquer dans son préambule que **"LA PIERRE ANGULAIRE D'UNE BONNE GESTION DE LA SECURITE EST L'ENGAGEMENT AU PLUS HAUT NIVEAU DE LA DIRECTION"**.

Il serait dommage d'attendre le prochain millénaire pour poser cette première pierre.

*Cdt Michel CARON
Président*

SECURITE... SECURITE... SECURITE...

par le Commandant Michel CARON

L'année 1993 restera-t-elle dans les mémoires l'"*annus securitatis*" ? Le tintement répété de la cloche de la Lutine en début d'année a réveillé beaucoup de monde. L'OMI accélère ses procédures ; la Commission de Bruxelles publie ses intentions ; la France s'agite sur le front de la lutte contre les navires déloyaux. Tous les grands organismes maritimes annoncent des mesures radicales et définitives. Même l'entrée en vigueur, le 1er novembre, du Traité de Maastricht, apporte sa contribution en obligeant les Etats membres à définir une politique d'amélioration de la sécurité des transports.

Les commandants de navires, sur les épaules desquels repose en dernier ressort la responsabilité de la conduite des navires en mer, se réjouissent de ce branle-bas de combat.

Ils craignent cependant que les "terriens", même armés des meilleures intentions du monde, ne soient pas toujours capables de bien mesurer la dimension "MER" de la navigation maritime. Ils constatent que par SECURITE MARITIME, il s'agit trop souvent d'assurer la protection de la terre CONTRE les risques, très exagérés, du transport maritime et qu'on oublie un peu trop que dans S.O.L.A.S. (*Safety Of Life At Sea*) l'important c'est la L.

Ils regrettent aussi que d'une manière générale les MARINS ne soient pas suffisamment consultés.

L'Association Française des Capitaines de Navires, depuis qu'elle existe, s'efforce d'apporter autant qu'elle le peut, un éclairage professionnel aux problèmes liés à la sécurité en mer.

L'exposé qui suit n'a pas d'autre ambition.

LE NAVIRE

Construction du navire.

Les navigants interviennent peu au niveau de la conception et de la construction du navire, qui ne sont pas dans leurs compétences. Ils font remarquer cependant que toutes les audaces ne sont pas permises en mer. La fragilité des grands vraquiers a montré par exemple que la course au gigantisme par extrapolation des dimensions de navires moyens était une erreur. Les ro-ro, pour répondre à une évolution commerciale, sont des monstres pour la sécurité. Les transbordeurs géants, les navires à grande vitesse, les porte-conteneurs "plein-ciel", ceux de 6 000 boîtes et plus, les grands chimiquiers, les cata-, les trima-, les quadri-marans sont autant de défis lancés à la puissance de la mer.

L'invention du pétrolier à double coque constitue-t-elle une réelle avancée dans le domaine de la sécurité du transport pétrolier ? Ce n'est pas certain si l'on considère que ce sont les compartiments vides qui présentent le plus grand danger d'explosion à bord d'un pétrolier. Les incendies ou explosions à bord de pétroliers chargés sont extrêmement rares, sauf dans les chambres des pompes et les compartiments machine. De même peut-on noter une diminution spectaculaire des accidents sur ballasts depuis l'instauration de l'inertage des citernes. Les compartiments vides créés par la double coque exigent donc un inertage de haute qua-

lité qui demandera un entretien permanent et attentif.

Quant à la prévention des déversements d'hydrocarbures par la double coque, elle ne peut être efficace qu'à faible vitesse, sur des fonds mous, c'est-à-dire en navigation portuaire... américaine.

La garantie du constructeur et celle des fournisseurs d'équipements vitaux devraient s'étendre sur des périodes plus longues qu'actuellement. Il faut noter que chaque navire est presque un objet unique car, à l'inverse de ce qui se passe dans l'aérien, les navires sont rarement construits en série.

Enfin, en cas d'accident mettant en cause la conception ou la qualité de construction du navire, les constructeurs et les organismes de surveillance devraient voir leur responsabilité systématiquement recherchées. A ce propos, le procès du SNEKKAR ARTIC à Dieppe serait tout à fait exemplaire si les responsabilités de l'armateur dans l'entretien de son navire avaient également été examinées.

Entretien du navire.

Le navire le mieux construit du monde vieillira prématurément s'il n'est pas entretenu régulièrement.

Alors que la construction fait en général l'objet d'un bon suivi, l'entretien du navire, bien qu'abondamment réglementé, n'est pas effectué avec la rigueur nécessaire.

Pourquoi ? essentiellement pour cause économique : les taux de fret

actuels ne permettent pas de dégager des marges suffisantes pour entretenir convenablement les navires. Il en résulte des impasses sur les visites d'appareils, les dépannages, les remplacements de pièces usées, la maintenance d'auxiliaires et d'appareils non indispensables à la propulsion mais souvent vitaux pour la sécurité, l'application de peintures anticorrosives, la fourniture d'approvisionnements. Il en résulte aussi le vieillissement de la flotte car d'une part seuls les vieux navires amortis peuvent encore dégager quelques bénéfices malgré les taux bas - et du coup ils contribuent à les maintenir bas ! - et d'autre part les capitaux ne viennent pas s'investir dans une industrie qui perd de l'argent.

S'il n'est pas dans les compétences des capitaines de faire de l'économie politique, ils remarquent cependant que le "marché" à lui seul n'est pas capable de réguler l'industrie des transports maritimes et donc que, dans ce domaine, l'ultra-libéralisme n'est pas la solution. Ils remarquent encore que l'Europe, accrochée au sacro-saint principe de la libre concurrence, commence à peine à prendre conscience de l'importance du maritime pour son indépendance économique.

Navires sous-normes.

Pour réhausser la qualité du transport par mer, il faut remonter les taux de fret. Or les taux de fret sont tirés vers le bas par les mauvais navires. Donc éliminons les mauvais navires...

Ce simple syllogisme résoud la crise !
Encore faudrait-il remplir certaines conditions :

- trêve d'hypocrisie : ce n'est pas pour protéger les oiseaux de mer qu'il faut éliminer les navires sous-normes mais pour permettre aux Européens de constituer une flotte de navires marchands fiables et sûrs. Annonçons clairement que c'est pour obtenir une remontée des fret que nous allons éliminer les transporteurs déloyaux. Cet argument économique a davantage de chances d'être entendu que le poème écologique. Tant mieux si les mouettes et les dauphins en profitent.

Bulk carrier detentions high

THE FIRST year of Canada's special bulk carrier inspection programme has resulted in a disturbingly high number of detentions.

Between the beginning of July last year and the end of August 1993, the Canadian Coast Guard says it checked 144 bulkers, 67 of which were detained because of structural defects. Seven of the vessels had to leave Canada without cargo because of advanced corrosion or structural damage.

The programme was started in July last year as part of Canada's port state control system and in response to a spate of bulk carrier losses around the world. It has concentrated on ships of 10 years old or more, under the flags of Cyprus, Panama, Liberia, Iran, Yugoslavia, Malta, Bahamas and the Philippines.

- trêve de discours : on constate, à travers un grand nombre de déclarations concordantes d'acteurs éminents du monde maritime, un consensus quasi général sur la nécessité d'éliminer les "mauvais joueurs". Il est grand temps de passer à l'action.

- trêve de politesse : l'OMI édicte de bons règlements. C'est aux Etats de les faire appliquer. Or ils ne le font pas ou le font mal. L'OMI, agence de l'ONU, doit dénoncer les Etats récalcitrants et se doter des moyens juridiques de faire respecter ses Résolutions.

Il est temps que l'Union Européenne montre sa force sur le plan maritime. Les Etats-Unis ont toujours pris des mesures unilatérales destinées à protéger leur commerce et leur environnement. La plus récente et sans doute la plus spectaculaire est l'OPA-90 qui impose la double coque aux pétroliers et remet en question la limitation de responsabilité des armateurs. Force est de reconnaître que les mesures américaines ont toujours fait progresser la

sécurité des transports maritimes. Puissance commerciale oblige. La situation de guerre économique que nous connaissons justifie une réaction de l'Europe : faisons des eaux européennes un sanctuaire de la sécurité maritime.

- trêve de timidité : le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du Port possède une organisation et des moyens largement sous-employés. Le MoU ne doit pas craindre de rendre publics les résultats de ses contrôles dès l'instant où ceux-ci sont faits avec rigueur et d'une manière uniforme dans tous les ports des pays participants.

Les Sociétés de classification, détentrices des plus grandes compétences en matière de surveillance de la construction et de l'entretien des navires et dûment mandatées par les Etats pour délivrer en leur nom les certificats de conformité aux règlements internationaux, se doivent d'appliquer une déontologie commune dans le cadre d'une concurrence commerciale bien comprise. L'I.A.C.S. (l'association internationale des Stés de classification) s'y emploie et il faut espérer qu'elle a assez d'autorité morale pour entraîner la disparition des multiples sociétés "bidons" qui se sont intitulées "de classification" à l'ombre d'Etat sans culture maritime.

Les Etats de longue tradition maritime, sans toutefois s'opposer à la création de flotte dans les pays en voie de développement, devraient user de leur poids diplomatique et économique pour empêcher qu'un Etat non pourvu d'une administration maritime suffisante puisse accorder son pavillon à des navires marchands exerçant sur le trafic international. La lutte contre les pavillons de complaisance doit être impitoyable.

- trêve de confusion : ne confondons pas, sous le même vocable de sécurité maritime, la sécurité en mer et la sûreté du littoral. Pour nous marins, la sécurité en mer comprend tout ce qui permet de conduire un navire, son équipage et sa cargaison d'un port à un autre avec les plus grandes chances possibles de réussite. Pour les terriens, c'est la protection du littoral CONTRE les navires. Cette antinomie nous semble particulièrement observable en France, où les moyens des Affaires Maritimes consacrés à des interventions sur les navires sont trop faibles par rapport aux moyens mis en œuvre par l'Etat français pour surveiller le trafic. Bien sûr, nous ne remettons pas en cause l'efficacité des CROSS en matière d'organisation du sauvetage ni l'utilité des remorqueurs et des équipes d'intervention sur les navires en difficulté, ni la nécessité des plans POLMAR, ni le rôle des toutes nouvelles Unités de Sur-

veillance du Littoral (USL) dont les vedettes viennent s'ajouter au parc déjà bien garni de toutes les administrations et organisations qui interviennent en mer territoriale. Nous reprochons à l'Etat de ne pas donner aux Affaires Maritimes la force de frappe nécessaire pour contrôler efficacement l'état des navires dans nos ports.

- trêve de désinformation : 83% de la pollution des mers par les hydrocarbures proviennent de terre, c'est-à-dire DEUX MILLIONS de tonnes par an ! Les rejets terrestres aboutissant en mer représentent 1 500 000 tonnes, les fuites naturelles de l'écorce terrestre 200 000 tonnes, les retombées atmosphériques des imbrûlés 200 000 tonnes, les activités off-shore 100 000 tonnes.

Le transport maritime "produit" 400 000 tonnes soit 16,67% du total des 2 400 000 tonnes de "pétrole" qui atteignent la mer chaque année. Sur ces 400 000 tonnes, 100 000 "seulement" (4%) sont des rejets non autorisés (les déballastages sauvages comme disent les médias), le reste étant le fait des accidents (sources : Département Mer du Ministère des Transports).

Alors cessons de tirer sur les navires et d'insulter les marins. En 10 ans l'industrie des transports maritimes a réduit ses pollutions par hydrocarbures de UN MILLION de tonnes par an.

Il est peut-être temps d'ailleurs de s'interroger sur la nécessité de maintenir un important budget à la surveillance et aux tentatives de répression des rejets illicites des navires au large alors que les résultats à en attendre sont devenus si faibles. Un bon contrôle dans les ports devrait désormais suffire.

Par contre l'opinion publique ferait bien de se mobiliser contre les autres pollutions de la mer, toutes d'origine tellurique. Des centaines de milliers de résidences de la Côte d'Azur ne sont pas reliées au tout-à-l'égoût, la moitié des eaux sales de l'agglomération brestoise n'est pas traitée, les rejets de nitrates et de pesticides d'origine agricole ne cessent d'augmenter dans les rivières bretonnes et donc sur le littoral. On gênerait l'opinion avec des "U.S.A.", Unité de Surveillance Agricole, chargées de réprimer les épandages sauvages et les déversements illicites d'herbicides !

LA NAVIGATION.

Avancées technologiques.

Grâce aux progrès technologiques, la navigation n'est plus un art. Ce n'est pas non plus une science. C'est une technique. En tant que telle, elle doit bénéficier en permanence des dernières

innovations en matière de positionnement, détection, communication.

Mais si "sophistiqué" soit-il, votre navire sera menacé si ceux qui l'entourent sont aveugles et sourds : l'OMI devrait imposer l'embarquement de matériels modernes de navigation sur tous les navires. L'Union Européenne devrait, dès aujourd'hui, imposer un double système de radionavigation sur les navires fréquentant ses eaux.

Il est urgent, d'autre part, d'accélérer l'avènement de l'ECDIS (*Electronic Chart Display & Information System*), de le rendre universel, et obligatoire.

Bien que le problème du positionnement du navire soit résolu, il n'en demeure pas moins que le balisage, fixe et flottant, demeure une aide précieuse à la navigation. Ce serait une grave erreur de sacrifier la signalisation maritime au profit du tout électronique.

L'identification des navires préoccupe la terre toujours soucieuse de savoir qui passe devant ses côtes et c'est dans le but de renseigner la terre que sont entrepris les essais actuels de balise transpondeuse. Mais il faut savoir que l'identification **mutuelle** des navires apporterait un gain de sécurité à la navigation. Bien qu'il faille être extrêmement prudent avec la passation de convention particulière entre navires - les Règles de Barre et de Route sont à même de résoudre tous les cas - il paraît assez logique qu'un navire puisse connaître l'identité des navires qui l'entourent et qu'il puisse éventuellement en contact avec l'un d'eux de façon absolument sûre.

Surveillance et contrôle.

Le besoin d'identification nous amène à l'obligation de compte rendu, c'est-à-dire à l'obligation faite aux navires de se signaler avant d'entrer dans certaines zones de navigation. La France est très désireuse de voir l'OMI instituer cette obligation dans le Dispositif de Séparation de Trafic (DST) d'Ouessant. Nous n'avons rien contre dès l'instant où il s'agit d'une mesure internationale applicable à tous les navires, où cette mesure reste "circonstanciée" c'est-à-dire applicable à certains DST mais pas systématiquement à tous, où les informations demandées aux navires sont les plus brèves possibles.

Identification, compte rendu et donc surveillance du trafic. Profitons-en pour dénoncer un abus de langage et une utopie.

Il y a abus de langage quand on parle de contrôle de la navigation et non plus de surveillance du trafic. En France, les deux S de CROSS signifient Surveillance et Sauvetage.

Le mot contrôle fait nécessairement penser au contrôle aérien et re-voilà les aiguilleurs de la mer ! C'est une utopie de croire qu'il est possible de faire naviguer les navires à partir d'un centre de contrôle situé à terre. Même si l'on envisage de suivre les trajectoires non plus à partir de radars terrestres mais grâce au concept de "pseudo-radar" et d'ADS (*Automatic Dependent Surveillance*) comme en cours de développement dans le domaine aéronautique, il est illusoire de croire qu'on pourra faire de l'anticollision efficace. Essentiellement parce que le milieu est très différent de l'aérien et que les navires (pour l'instant !) ne peuvent manœuvrer qu'en deux dimensions. Donc ne rêvons pas : il n'est pas raisonnable d'envisager de guider les navires à l'intérieur d'un VTS côtier. Sans doute peut-on l'envisager, avec beaucoup de réserve et de prudence dans un VTS portuaire.

Et d'ailleurs qui ferait naviguer mon navire ? Qui se prétend plus compétent que moi, capitaine de navire ? Des militaires ? Des fonctionnaires ? Des marins de bureaux ? Même les pilotes, si compétents et si précieux soient-ils pour la navigation, ne démontent pas le commandant. Et pourtant le pilote est physiquement présent sur la passerelle. Non, la sécurité de la navigation n'est pas du côté des stratégies en jeux électroniques.

LE FACTEUR HUMAIN.

L'heureuse navigation est du côté des marins. Mais le meilleur navire du monde ne naviguera pas en sécurité s'il n'est pas mené par un équipage compétent.

Un équipage compétent, ce sont des officiers brevetés et des marins de métier. Ce sont des professionnels attachés à leur navire et à travers lui à la "compagnie" qui les emploie. Ce sont des hommes liés par l'amour d'un métier qu'ils ont choisi mais aussi par une même culture, une même langue. En bref, un équipage.

Sur le recrutement.

Le recrutement d'un équipage est un acte délicat et important pour un armateur. C'est une responsabilité de chef d'entreprise. On est stupéfait de constater avec quelle désinvolture certains "exploitants" confient leurs navires à des équipages de sacs et de cordes. Et avec quelle insouciance affrèteurs ou chargeurs placent leurs marchandises à bord sans se préoccuper de la compétence de ceux qui les prennent en charge. Une remise en cause de certaines pratiques maritimes, dans le

domaine de l'assurance entre autres, permettrait sans doute d'assainir la situation.

Saluons en passant la clairvoyance du Tribunal de Commerce de Bordeaux qui, dans l'affaire du navire allemand HEIDBERG, par sa décision du 23 septembre 1993, prive l'armateur de son droit à limitation de responsabilité, sur le principe que "seules l'imprévisibilité et l'inévitabilité sont une cause d'exonération de responsabilité", et en estimant que l'armateur a commis une faute en armant son navire avec un équipage insuffisant en nombre et qualité.

La raréfaction des vrais armateurs, la gestion des navires confiée à des "ship managers", la pénurie de marins, le recours à des pavillons fantômes et à de la main-d'œuvre bon marché font qu'il existe de moins en moins de liens entre le marin et le navire. Hélas ! le contrôle de la qualité d'un équipage sur ce critère affectif n'est guère aisé. Quelques grandes sociétés de gestion de navires ont rédigé un code de conduite qu'elles s'engagent à appliquer (*I.S.M.A., International Ship Managers Ass.*). Le Code préconise des équipages homogènes sur le plan culturel et linguistique et la constitution d'un fond de main d'œuvre permanent qui permet d'affecter sur un même navire les mêmes hommes et de constituer ainsi un "noyau dur" de personnel qualifié connaissant bien le bord et capable de s'y attacher. Ce n'est qu'un début de moralisation des pratiques de "shipmanagement" mais l'initiative mérite d'être encouragée. La chasse aux navires sous-normes passent aussi par l'élimination de marchands d'hommes dont les méthodes s'apparentent davantage à l'esclavage qu'à la gestion des ressources humaines.

Sur la formation professionnelle.

Plusieurs études concordantes annoncent comme éminente la pénurie de marins dans le monde. Il faudrait dans les dix ans à venir former annuellement 40 000 officiers pour pouvoir armer les navires en l'an 2000, alors qu'on en forme actuellement 13 000. Cette pénurie va entraîner l'embauche de main-d'œuvre non qualifiée ou insuffisamment formée et de nouvelles réductions d'effectifs. Or ces deux réactions sont génératrices d'insécurité car à effectif réduit devrait correspondre équipage plus qualifié.

L'OMI a pris conscience du problème et accélère la révision complète de la Convention STCW de 1978, qui devrait aboutir en 1995. La principale difficulté, à notre avis, restera de s'assurer que tout établissement de formation maritime, dans quelque pays que ce

soit, dispense un enseignement conforme aux exigences internationales. Dans ce domaine, comme dans d'autres, la faiblesse des réglementations internationales se situe dans l'application qu'en fait chaque Etat.

Etant donné l'importance de l'élément humain dans les accidents maritimes, l'éducation et l'entraînement des équipages recèlent une très grande potentialité d'amélioration de la sécurité en mer. En conséquence, l'OMI devrait promouvoir une "certification qualité" des écoles maritimes.

Pour des emplois de marins.

L'amélioration de la qualité de la formation ne résoudra pas le problème de la pénurie de marins. Il nous semble important d'entreprendre des actions visant à attirer des jeunes gens vers le métier de marin, en particulier dans les pays de longue tradition maritime. Cette campagne de recrutement devrait être démarrée au plus vite, sous l'égide de l'Union Européenne, dans la perspective de la création du registre EUROS.

La France, qui dispose d'un outil remarquable d'enseignement maritime, doit non seulement se montrer active dans la révision en cours de STCW, mais profiter d'un regain d'intérêt des jeunes pour la marine marchande, qui se manifeste par l'augmentation du nombre de candidats aux concours d'entrée dans les ENMM, pour former davantage d'officiers. Il ne s'agit plus de répondre seulement aux besoins des armateurs français mais de donner la possibilité à tous ceux qui veulent naviguer de pouvoir le faire, même si ce n'est pas sous pavillon tricolore. Il y a encore de la vocation maritime sur le littoral français, qu'il ne faut pas tarir.

Il n'y a pas de honte à travailler à l'étranger comme le font des milliers de Français dans le monde. Naviguer pour compte étranger ne signifie pas galérer pour un salaire de misère, la qualité reconnue des brevets français permettant d'obtenir de bons contrats.

Cette possibilité de naviguer à l'étranger ne doit pas concerner que les officiers : nos EMA devraient prendre en compte cette perspective d'emplois maritimes dans leur formation "commerce", entre autres par l'enseignement du "sea-speak". A noter qu'avec l'extension de l'immatriculation aux Kerguelen, la connaissance de rudiments d'anglais est nécessaire aux maîtres qui travaillent avec du personnel d'exécution étranger.

Notre enseignement maritime doit également avoir en perspective le développement attendu du cabotage communautaire. Cette navigation devrait

offrir des possibilités de promotion sociale aux marins rebutés par le niveau d'accès aux grands brevets.

Plutôt que de vanter la qualité de notre enseignement maritime en mettant en avant la facilité de reclassement à terre de ses diplômés, essayons d'en préserver la finalité qui est de former des navigants. A "carrière courte", qui distille un relent de pantoufles, je préfère "carrière diversifiée", au (léger) parfum d'aventure...

Pour faciliter cette "diversification", l'administration des Gens de Mer ne pourrait-elle pas, dans le droit fil des allègements de cotisations consenties aux armateurs, accorder une protection sociale à coût raisonnable aux marins français expatriés, de façon à préserver leur retour sous pavillon national et couverture ENIM ?

Sur les effectifs.

Poussés par un souci, d'abord légitime, d'améliorer la rentabilité de leurs navires, puis par le désir de rester compétitifs sur le plan international, aiguillonnés enfin par la pénurie de marins, les armateurs ont fini par réduire à un niveau dangereux le nombre d'hommes présents à bord. Sur beaucoup de navires les effectifs, dûment approuvés par l'Administration, ne correspondent pas à la charge de travail à accomplir, ni surtout aux situations d'urgence qui peuvent se présenter. Les effectifs sont calculés pour assurer la traversée maritime mais ne prennent pas en compte les multiples tâches de l'équipage au port. Il en résulte des états de fatigue tout à fait préjudiciables à la sécurité. Le fait que l'exploitation des navires soit continue, avec très souvent des manœuvres et des navigations de nuit entre deux escales commerciales rapprochées, nuit gravement au repos des équipages et entraîne des risques d'accidents corporels et d'accidents de navigation. Les temps de travail, ou plus exactement les temps de repos devraient être sérieusement contrôlés, en particulier dans les ports européens.

Le quart à la mer.

L'organisation du quart à la mer, sous l'autorité du capitaine, constitue l'acte le plus important pour la sécurité de la navigation car c'est l'équipe de quart qui CONTRÔLE la navigation du navire.

La Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA), lors de son assemblée annuelle tenue à Marseille en mai 1993, s'est prononcée à nouveau contre le quart du capitaine. A l'AFCAN, les avis sont

plus nuancés, sans doute sous l'effet de la formation polyvalente. Selon le genre de navigation, le type de navire, l'organisation générale du travail, l'équipement et l'ergonomie de la passerelle, des commandants admettent qu'ils peuvent assurer certains quarts. Ce qui est condamnable, c'est que le commandant soit systématiquement inclus dans l'organisation des quarts.

Le quart par un officier seul, de jour, est devenu la règle, avec, sous pavillon français, l'obligation du système "HOMME-MORT". De nuit, la France exige un veilleur.

Certains collègues "découvrent", à l'occasion de la Kerguelenisation de leur navire ou lors d'un embarquement sur un navire étranger contrôlé par leur armement, que les équipages étrangers ont l'habitude de pratiquer l'OMBO (*One man bridge operated*), de jour comme de nuit, et sans même la "protection" de l'HOMME-MORT.

L'AFCAN, en parfait accord avec l'IFSMA, est toujours opposée à l'OMBO de nuit. Mais il faut avoir une perception lucide de la situation : malgré la faible économie réalisée par la suppression de l'homme de veille la nuit, la généralisation de fait de cette pratique par les flottes concurrentes amènera les armements français à l'appliquer. Alors plutôt qu'une opposition systématique à l'OMBO, ne vaut-il pas mieux définir ses limites ? Par exemple, passerelle adaptée, certification "navigation intégrée", certification "gestion de la sécurité", système de surveillance et d'aide à la vigilance (moniteur de vigilance), officiers spécialement entraînés ?

Sur le plan international, il faut rapidement imposer l'HOMME-MORT, et les "boîtes noires" capables d'enregistrer ses temps d'utilisation. Et dès que les fabricants pourront approvisionner le marché, il faudra rendre obligatoires les "moniteurs de vigilance".

Les communications.

L'avènement du GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) pose avec acuité le problème de la disparition (prévue) du "radio".

Malgré l'automatisme des moyens de transmissions, l'échange de messages, de plus en plus abondants, nécessite du temps et de l'attention, qui sont trop souvent demandés à l'officier de quart. En cas de situation d'urgence, l'absence d'un opérateur spécialisé reporte sur le commandant ou sur l'un de ses officiers le soin d'assurer les transmissions à un moment où ils doivent consacrer leur temps et leur compétence à remédier à l'urgence.

Par ailleurs, la maintenance des appareils exige la présence d'un bon

Computer viruses

A WARNING that computer viruses could disrupt vital shipboard safety equipment has been issued from the International Maritime Organisation.

It is particularly concerned about GMDSS equipment and has urged member states to identify problem areas and to investigate ways of protecting communications equipment against viruses.

It advises that GMDSS equipment should not be used for computer games and any external software should be checked for viruses before being used on ships, RCC, radio station or CES computer equipment.

spécialiste. Il est regrettable que la fin de la graphie entraîne la suppression de l'officier radio, comme si la seule tâche de ce spécialiste avait été de déchiffrer l'alphabet Morse.

Il nous semble important de conserver sur les navires un "spécialiste des télécommunications" qui, enfin libéré de l'obligation de quart, consacre l'essentiel de sa compétence à l'électronique du bord mais puisse, conjointement avec le commandant, assurer une partie des transmissions et surtout puisse, en cas de coup dur, assurer les responsabilités des communications, sous les ordres du commandant.

LA REGLEMENTATION.

Elle est bonne, abondante... et mal appliquée. Pour la simple raison qu'il n'existe pas une police unique pour la faire respecter. C'est à chaque Etat signataire d'une Convention internationale de l'imposer à ses ressortissants. On voit tout de suite où cela peut mener dans le maritime avec des Etats qui accueillent des navires sous leur pavillon sans avoir même un embryon d'administration maritime et qui confie à une "société de classification" nationale le soin de délivrer des certificats internationaux.

L'OMI a suffisamment conscience de cette faiblesse pour avoir créé un sous-comité spécialement chargé de remédier à ce défaut, qui s'est réuni pour la première fois en avril 1993. Il s'agit du Sous-Comité de l'application des instruments par l'Etat de pavillon (F.S.I. en Anglais pour *FLAG STATE IMPLEMENTATION*). Cette première rencontre a laissé entrevoir toutes les difficultés de l'entreprise, principalement d'ordre politique, certains Etats rejetant toute idée d'un quelconque contrôle étranger sur leur propre administration.

La Commission des Communautés européennes soulève également ce pro-

blème dans sa communication "Pour une politique commune de la sécurité maritime" du 24 février 1993 en déclarant (§ 125) qu'il lui "paraît indispensable de fixer des critères minimum permettant d'apprécier la capacité de ces Etats de satisfaire à leurs obligations". Ce même paragraphe précise que ces Etats devraient être dotés "d'une administration maritime efficace et disposant d'un personnel suffisant en quantité et en qualité, afin d'assumer ses responsabilités en ce qui concerne :

- l'immatriculation en bonne et due forme des navires ;
- l'exécution, conformément aux conventions internationales concernées, des visites, des contrôles et des inspections des navires immatriculés dans le registre ;
- la conduite d'enquêtes en cas d'accident ;
- la publication de registres d'inscription des marins".

Société de classification.

Toujours dans le même document la Commission note également que les conventions internationales (SOLAS, Lignes de Charge, etc.) ne définissent pas dans le détail toutes les normes que doivent respecter les navires tant au stade de leur construction que pendant toute leur durée de vie et que c'est aux Etats de le faire mais qu'ils délèguent cette tâche à des "Sociétés de classification".

"Malheureusement, et c'est bien de là que viennent aujourd'hui les problèmes, le nombre de sociétés de classification a considérablement augmenté au cours des deux dernières décennies et bon nombre d'entre elles n'ont plus les qualités traditionnellement requises pour agir au nom des administrations nationales", déplore la Commission.

Elle a donc proposé au Conseil une directive (adoptée le 29 novembre 1993) qui définit les critères auxquels doivent répondre les sociétés de classification et autres organismes privés habilités par les Etats membres de l'U.E. à inspecter, visiter et certifier les navires. Cette directive revient à faire reconnaître les meilleures sociétés de classifications par l'Union Européenne et par voie de conséquence d'indiquer une priorité d'inspection par l'Etat du Port aux navires classés par des sociétés non reconnues.

Les sociétés de classification elles-mêmes, à travers l'I.A.C.S. (*International Association of Classification Societies*), ont réagi aux critiques dont certaines d'entre elles, même parmi les plus connues ont été l'objet et à la prolifération d'organismes (une cinquantaine) qui n'ont manifestement pas les struc-

tures nécessaires pour se prétendre société de classification. Ainsi l'IACS, en étroite collaboration avec l'OMI, s'achemine vers une "certification des certificateurs", que six ou sept sociétés seulement sur les onze adhérentes à l'IACS pourront sans doute obtenir.

Le Mémoire de Paris.

Quoi qu'il en soit, l'application uniforme des règles internationales au niveau des Etats de pavillon restera difficile. Il importe donc d'agir au niveau régional.

Créé en 1982, le Memorandum d'Entente sur le Contrôle des navires par l'Etat du Port applique un excellent principe : l'autorité maritime d'un Etat peut contrôler l'application des principales conventions internationales sur les navires étrangers escalant dans ses ports. Le MoU fait obligation aux administrations signataires de contrôler au moins 25% des navires touchant leurs ports. Une inspection est valable six mois. Un système centralisé d'informations permet aux contrôleurs de connaître la situation d'un navire en escale. Les navires faisant souvent plusieurs escales en Europe, on pense pouvoir inspecter annuellement 80% du trafic.

Voilà pour l'organisation et les statistiques publiées montrent qu'apparemment elle fonctionne.

Mais l'efficacité réelle du système se heurte à bien des difficultés. Dans un premier temps, les contrôles portaient uniquement sur les documents officiels du navire. Tout le monde sait que les navires les plus "bordis" possèdent des certificats en règle...

Désormais les contrôles peuvent être "opérationnels" c'est-à-dire que les contrôleurs peuvent vérifier le fonctionnement de certains appareils ou matériels, faire procéder à des exercices, s'assurer de la compétence de l'équipage.

Les statistiques du MoU montrent que les 25% de navires contrôlés sont atteints et font état de 552 navires détenus en 1992. Retenus pendant combien de temps ?

Les capitaines de navires sont bien placés pour savoir ce que valent les contrôles du MoU. Si certains sont rigoureux, trop ne sont encore que des vérifications de papiers, voire de simples visites destinées à faire du chiffre. Nos collègues experts maritimes qui travaillent dans les ports français ont trop souvent l'occasion de constater que des navires-poubelles fréquentent nos ports sans être inquiétés.

Les contrôles opérationnels tels que décrits dans les procédures récemment adoptées par l'OMI nécessitent des hommes, des compétences et du temps.

Nous pensons que la "région Europe" possède avec le Mémoire de Paris l'outil qu'il faut pour éliminer de ses eaux les navires dangereux et déloyaux. Encore faut-il utiliser cet outil avec efficacité.

Pour contrôler efficacement un navire et son équipage, il faut une "commission" de plusieurs personnes sous la direction d'un fonctionnaire-contrôleur de l'Etat du Port. Elle devrait comprendre des experts indépendants pour pallier le nombre insuffisant d'inspecteurs officiels. Pour être pratiquée dans les meilleures conditions possibles, elle devrait faire l'objet d'un préavis au navire. L'analogie avec les "visites annuelles" pratiquées en France sur les navires français est évidente.

Ce grand contrôle n'aurait pas à être renouvelé tous les six mois. La gestion informatisée des inspections du MoU permet justement de cibler les navires en fonction de leur histoire.

Une autre voie d'action doit être explorée : celle d'un contrôle AVANT l'entrée au port, soit pendant une attente sur rade, soit, comme le suggèrent des commandants de l'AFCAN pour des pétroliers au lourd passé, en embarquant un contrôleur au passage des Canaries, ou à Gibraltar, ou sur rade de Lisbonne, etc. Par contre l'arraisonnement au large, à l'entrée de la Manche par exemple, nous paraît difficile voire dangereux. Le coût d'un seul arraisonnement risque d'en faire un coup médiatique sans lendemain.

Le contrôle avant l'accostage, outre son aspect préventif pour la sécurité du port, présente l'avantage, en cas d'immobilisation du navire, de ne pas pénaliser les installations portuaires par une occupation prolongée d'un poste à quai. Par contre il peut pénaliser la marchandise et par conséquent sensibiliser les chargeurs à la nécessité de ne pas utiliser de mauvais tonnages.

Harmonisation.

La rétention d'un navire dans un port pose effectivement le problème de l'occupation par ce navire d'un poste commercial. Dès lors on imagine quelles pressions peuvent s'exercer sur un contrôleur du MoU qui voudrait arrêter un navire dans un port dépourvu de postes d'attente surtout s'il s'agit d'un VLCC ou d'un grand vraquier.

Les contrôleurs devraient donc avoir une bonne connaissance des postes susceptibles d'accueillir des navires "malades" ou saisis, de façon à en tenir compte au moment de décider d'arrêter un navire ou de l'autoriser à poursuivre sur le port suivant sous réserve d'arrêt dans ce dernier port. Remarquons que la France est souvent,

de par sa position géographique, en fin de tournée européenne et que certains ports laissent facilement partir des navires contrôlés sous réserve de mise en conformité au prochain port, laissant ainsi le soin aux contrôleurs français d'arrêter le navire. Ce peut être une contrainte pour les ports français qui risquent de se transformer en cimetière de navires, mais ce peut être aussi un "plus" pour la réparation navale.

Se pose donc le problème de la concurrence entre ports qui ne veulent pas, par des mesures trop sévères, nuire à leur trafic. Un mauvais navire, c'est

AUSTRALIA is to carry out more stringent port state control inspections and do more lobbying for safer international shipping as a result of its "Ships of Shame" inquiry.

These were two of a number of measures recently announced by Australian transport minister Bob Collins in response to the inquiry's recommendations which were published at the end of last year.

Kirki

The inquiry was prompted by the loss of the Kirki and other bulk carriers off the Australian coast.

Port state control inspections will also be strengthened to ensure the proper treatment and competency of ships' crews, and the results of inspections, including the names of any vessels found to have defects and their charterers, will be published on a regular basis.

encore un client... D'où la nécessaire harmonisation des pratiques du contrôle des navires par l'Etat du port à l'échelle des quinze administrations maritimes parties prenantes à l'accord de Paris. Ce qui suppose une formation identique, et en partie commune, des contrôleurs, des moyens financiers suffisants proportionnés au trafic recensé dans chaque pays, avec peut-être un financement commun, une très grande transparence des actions et des résultats et un contrôle des contrôleurs, sorte de police des polices, c'est-à-dire un corps d'inspecteurs internationaux dont le rôle serait de veiller à la bonne application des règles du MoU et à l'absence totale de distorsion de concurrence. Cette idée d'inspecteurs itinérants a été déjà avancée à plusieurs reprises dans AFCAN-INFORMATIONS et par le président de l'AFCAN, par exemple devant l'Association du Droit Maritime Français en décembre 1991, où il avait suggéré la création d'un corps de gardarmes de la sécurité maritime à

l'échelle européenne. Cette nécessité d'agir à une échelle suffisante est constante chez les capitaines qui sont très bien placés pour juger de l'efficacité des contrôles port par port. D'où l'idée constante à l'AFCAN d'une garde-côte européenne, souvent défendue par le Cdt Michel Bougeard.

Une garde côtière à l'américaine n'est certes pas pour demain. Il faut d'abord que l'idée politique progresse dans l'Union Européenne. L'Euro-Corps d'armée recèle peut-être en lui l'œuf d'une Euro-Flotte... de garde-côtes.

D'autres MoU ?

Un mémorandum d'entente sur le contrôle des navires fonctionne désormais en Amérique latine. Un autre va démarrer en Asie-Pacifique. Le Canada demande à intégrer le Mémo. de Paris.

Il ne faudrait pas que s'instaure un vaste MoU mondial car alors on assisterait au même phénomène de déliquescence que l'on observe avec les pavillons de complaisance et avec la prolifération des sociétés de classification : quelques cartouches de cigarettes suffiraient pour obtenir son certificat de contrôle.

Chaque région doit rester indépendante. Par contre on peut accepter un échange d'informations entre les différents organismes de contrôle, comme le souhaite l'U.S. Coast-Guard, qui de son côté renforce ses propres contrôles en toute autonomie.

Il faut noter aussi qu'une extension des MoU risquerait de rejeter sur l'Etat du port le souci de contrôler les navires à la place de l'Etat de pavillon. Or le contrôle le plus important, le plus approfondi, celui qui touche véritablement tous les aspects de la vie d'un navire est sous la responsabilité de l'Etat qui lui accorde sa nationalité.

Inspections sur inspections.

Les capitaines se plaignent de la prolifération des visites subies par leur navire, qui accaparent leur temps, dérangent l'équipage déjà fort occupé aux multiples tâches d'un navire en escale, interfèrent sur les temps de repos des hommes devant prendre le quart à l'appareillage.

Il devient nécessaire de provoquer une décrue du nombre d'inspecteurs qui montent à bord des navires. Quand l'AFCAN prêche pour un renforcement du contrôle des navires, elle vise la qualité par la quantité ! Mais il ne faudrait pas simplifier à l'extrême et par exemple confier à la société de classification le soin d'effectuer une inspection globale qui serait acceptée par toutes

les parties en cause. Il est nécessaire qu'un organisme totalement différent de la société de classification intervienne également : c'est le rôle du contrôle par l'Etat du Port. C'est aussi le devoir de l'Etat du pavillon mais nous savons que beaucoup de pavillons de complaisance ne remplissent pas leurs obligations.

En ce qui concerne les visites à but commercial (affréteurs, chargeurs, assureurs, majors des pétrolières, P.&I. Clubs, etc.), on peut par contre imaginer un troisième groupe d'experts privés, constitués par exemple en Chambre internationale et dûment "certifiés" par elle, qui fournirait aux commerçants des "états de lieux", en toute indépendance.

LA CERTIFICATION.

"...THE MOST IMPORTANT MEANS OF PREVENTING MARITIME CASUALTIES AND POLLUTION OF THE SEA FROM SHIPS IS TO DESIGN, CONSTRUCT, EQUIP AND MAINTAIN SHIPS AND TO OPERATE THEM WITH PROPERLY TRAINED CREWS IN COMPLIANCE WITH INTERNATIONAL CONVENTIONS AND STANDARDS RELATING TO MARITIME SAFETY AND POLLUTION PREVENTION".

Cet "attendu" de la Résolution de l'OMI instaurant l'ISM Code (*International Safety Management Code*, c'est-à-dire le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution) ressemble à une lapalissade !

Et pourtant tout est dit.

L'ISM Code est "recommandé" depuis le 1er juillet 1993 et deviendra obligatoire le 1er juin 1998. Son texte définitif diffère peu du projet présenté dans le n° 17 d'AFCAN-INFORMATIONS (avril 1992) et analysé dans le n° 18.

Le préambule du Code énonce notamment que "*The cornerstone of good safety management is commitment from the top*".

L'engagement de la DIRECTION de l'entreprise dans une politique cohérente de sécurité est nécessaire pour entraîner l'adhésion de tout le personnel, à tous les niveaux de la hiérarchie.

N'est-ce pas là une définition de l'Assurance-qualité ?

Quelques armements français ont déjà obtenu une "certification pour la gestion de la sécurité" (B.A.I., V.O.T.Soflumar, SOCATRA). Il s'agit pour le moment de gérer la sécurité mais il est facile de comprendre qu'à travers cette démarche qui oblige une certaine remise en ordre du fonctionnement de la compagnie, la qualité globale

de l'ensemble est concernée. Il faut donc souhaiter le développement de la certification de la gestion des navires et espérer que les armements français n'attendront pas 1998 pour appliquer l'ISM-Code.

Une fois encore, les sociétés de classification sont en première ligne pour assurer cette certification. Le *Det Norske Veritas* a élaboré la proposition du gouvernement norvégien qui a servi de base à l'OMI dans l'élaboration de l'ISM-Code. LLOYD's Register et Bureau Veritas ont également, dès 1987, proposé d'appliquer au maritime les normes ISO-9000, etc., en vigueur dans l'industrie.

Le délai restant à courir avant l'obligation de certification devrait permettre aux principales sociétés de classification de peaufiner leurs règlements à ce sujet. D'ici là l'IACS aura fait le ménage et on évitera peut-être les certifications de papier.

Avant 1998, espérons-le, les assureurs auront peut-être accepté de baisser les primes des armements certifiés (et d'augmenter celles des navires douteux). Cela reviendrait à prendre en compte l'état réel d'un navire pour déterminer le montant des primes qu'il doit acquitter, ce qui constituerait une belle avancée pour la sécurité en mer.

LE COMMANDEMENT DU NAVIRE.

Dans l'industrie terrestre, en avance sur le maritime en matière d'assurance-qualité, l'accent est mis sur l'importance de la formation, des relations humaines et de la communication. Il en résulte une culture d'entreprise qui se développe depuis le sommet de la direction jusqu'au bas de l'échelle du personnel de production. La sécurité n'est finalement qu'un aspect de la qualité. La qualité grâce à la sécurité mais aussi sécurité pour cause de recherche de qualité.

Dans une entreprise terrestre voulant appliquer une politique de sécurité, la direction générale joue un rôle essentiel pour définir cette politique et pour la mettre en application. Dans un armement maritime traditionnel, rien ne s'oppose à la mise en place d'une organisation similaire. C'est plus difficile par contre quand les différentes gestions commerciales, techniques, humaines sont éclatées entre plusieurs gestionnaires, souvent délocalisés et quand les personnels marins n'ont aucun lien direct avec les opérateurs commerciaux.

La seule différence notable avec le terrestre réside dans le fait que chaque navire est une "unité de production" sur laquelle il faut reproduire le schéma en vigueur au siège de l'entreprise. Le

Code ISM l'a parfaitement prévu en précisant les différentes fonctions que doit remplir le "SMS" (*SAFETY MANAGEMENT SYSTEM*), à la fois au siège et sur chaque navire.

Le rôle primordial de la Direction Générale dans la politique de sécurité est confié à bord au COMMANDANT. L'ISM Code réaffirme clairement la responsabilité et l'autorité dont est pourvu le commandant en matière de sécurité. Son paragraphe 5.2 précise (traduction de l'auteur) : "LA COMPAGNIE DEVRAIT S'ASSURER QUE LE SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (le SMS) EN VIGUEUR A BORD DU NAVIRE CONTIENT UNE DECLARATION CLAIRE POUR CONFIRMER L'AUTORITE DU CAPITAINE. LA COMPAGNIE DEVRAIT SPECIFIER DANS LE SMS QUE LE CAPITAINE DETIENT LA PLEINE ET ENTIERE AUTORITE ET LA RESPONSABILITE POUR PRENDRE TOUTES DECISIONS AUX FINS D'ASSURER LA SECURITE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION ET POUR DEMANDER LE CONCOURS DE LA COMPAGNIE SI NECESSAIRE".

Ainsi, malgré les attaques réitérées contre le despotisme du capitaine "seul maître à bord après Dieu", malgré la confusion entretenue entre liberté des mers et refus d'une navigation guidée par la terre, malgré l'omniprésence des services terrestres à bord du navire par satellites interposés, l'Organisation Maritime Internationale, c'est-à-dire la plus haute autorité mondiale en matière de sécurité en mer, réaffirme le rôle suprême et spécifique du capitaine sur son navire.

Il ne s'agit pas, en l'occurrence, de camper sur une position acquise mais de constater, en toute logique, que la petite communauté humaine rassemblée sur un navire, passagers comme membres d'équipage, doit avoir un chef. Sans vouloir défendre l'organisation para-militaire qui a longtemps régné à bord des navires de commerce, il faut être attentif aux attaques menées contre toute hiérarchie, et contre la prétention de certains technocrates et autres marins de bureau de vouloir faire naviguer les navires depuis leur tour de verre. L'OMI vient de le rappeler à juste titre.

Les bons équipages n'exigent qu'une chose de leur capitaine : qu'il commande.

Cdt Michel CARON
Président de l'AFCAN -
Novembre 1993

L'EUROPE ET LA SECURITE MARITIME

Le 29 novembre dernier, le Conseil des Ministres des Transports de l'Union Européenne a adopté deux DIRECTIVES : l'une sur le niveau de formation des marins, l'autre sur l'agrément des sociétés de classification.

M. SALVARANI, en charge de la Direction n° 3 (TRANSPORTS MARITIMES) de la DG VII (TRANSPORTS) s'était exprimé sur ce sujet en séance plénière des Journées de la Mer de l'Institut Français de la Mer, le 5 novembre au Havre.

"Que veut faire la Commission ?

- éliminer les opérateurs sous-standards
- éliminer les navires sous-standards
- éliminer les équipages sous-standards.

Le problème à la base de tous les problèmes du monde maritime est dans la faiblesse de taux de fret qui ne permettent pas des marges de profit suffisantes pour encourager l'armement et l'industrie maritime en général à œuvrer, comme toute industrie doit le faire, pour un programme de gestion de la qualité dans l'exploitation de leur propre flotte et dans l'emploi d'équipage capable de répondre à la nécessité d'assurer la sécurité de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.

(...)

Le premier groupe de mesures porte sur ce que j'appellerai l'application convergente des règles internationales dans la Communauté.

La toute première de ces règles concerne l'application de la Convention STCW et donc sa transposition dans le droit communautaire.

D'où une DIRECTIVE, qui, dans le cadre de cette transposition, instituera :

- la reconnaissance mutuelle des brevets délivrés par les Etats membres ;
- la création d'un panier de brevets et certificats délivrés par des pays tiers mais dûment reconnus par la Communauté. Cette mesure permettrait de limiter l'embauche de marins de pays tiers à bord de nos navires à des marins qualifiés. Donc, plus n'importe quel marin, mais seulement des marins qui ont un niveau de formation comparable aux nôtres.
- l'obligation d'un langage commun à bord des navires.

La deuxième mesure concerne les sociétés de classification. La Communauté adoptera une liste de critères auxquels devraient répondre les sociétés de classification. Et (instituera) un contrôle systématique entre l'Etat qui délègue ses pouvoirs et les sociétés de classification.

Il en résultera pour le contrôle par l'Etat du port une priorité d'inspection des navires classés par des sociétés non reconnues par l'U.E.

Ce sont donc ces deux mesures qui font l'objet des deux Directives adoptées par les Douze le 29 novembre.

M. SALVARANI poursuit :

"Puis viennent trois mesures qui seront présentées au Conseil dans les mois qui viennent :

- sur les comptes rendus de navires
- sur l'harmonisation des inspections : priorité, transparence des résultats, publicité des résultats
- sur l'allègement des taxes de port pour les navires à ballasts séparés. Un règlement communautaire rendrait obligatoire la résolution de l'OMI en la matière.

Des travaux sont en cours qui portent sur :

- les centres de contrôle du trafic maritime et en particulier la création d'un réseau trans-européen reliant tous ces centres.
- l'application de sanctions aux armateurs de navires sous-standards. C'est une question à laquelle la France tient beaucoup et la Commission s'est engagée devant le Conseil à faire des propositions à ce sujet.
- autre étude et c'est une matière délicate : l'imputation du coût des infrastructures d'aides à la navigation aux usagers. Les résultats très positifs obtenus dans le domaine des transports terrestres, par l'adoption de telles mesures, encourage la Commission à rechercher une solution en matière de transport maritime.

Je suis convaincu qu'une administration nationale, pour bien gérer les engagements qu'elle prend vis à vis de la navigation et des aides qu'elle offre, doit avoir une indépendance économique fiable de façon à pouvoir bien planifier ses investissements.

D'où la proposition de créer un FONDS, qui serait impensable à l'échelle nationale mais par contre qui, à l'échelle européenne, où 80% du trafic pourrait être touché, devrait permettre de recueillir des fonds qui bien sûr ne seraient pas traités par Bruxelles mais répartis automatiquement à travers un système à établir, aux administrations nationales compétentes, qui, elles, en feront l'usage nécessaire pour améliorer et entretenir leurs systèmes de sécurité maritime.

Voilà (exposé) l'essentiel des projets".

Propos recueillis par Michel CARON

— : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : —

Par ailleurs, M. SALVARANI, en commission de travail "Sécurité en Mer", a rappelé les trois mesures demandées par la France en priorité :

- bannir les navires sous-normes des eaux européennes ;

(directive prévue en janvier)

- sanctionner les chargeurs utilisant des navires sous-normes

(la Commission a reçu en novembre l'étude qu'elle avait commandée à un cabinet d'avocats. Il s'agit d'ailleurs d'un cabinet d'avocats français, qui avait remporté la soumission de la Commission pour ce marché)

- contrôler le trafic

(action en cours à l'OMI pour l'obligation de compte rendu de navires. Ensuite l'Europe mettra sur pied un système européen de compte rendu pour les "navires MARPOL" qui commencera à 150 milles des côtes. On rappelle que le système américain fait obligation aux pétroliers de se signaler 24 heures avant d'entrer dans les eaux américaines)

Enfin M. SALVARANI formule le vœu de "recréer une motivation des Européens pour les métiers de la mer". Il a posé la question à 120 marins : pas un ne souhaite que ses enfants choisissent le même métier. A ce compte-là, 80% des marins des flottes européennes, estime-t-il, seront des non-communautaires en l'an 2000.

VRAQUIERS : CODE DE CONDUITE

Comme annoncé dans notre numéro précédent, les propositions d'amendements au CODE BC élaborées par l'AFCAN et soumises au Ministère des Transports en juillet par son vice-président, le Cdt TROYAT, ont été adressées par la France aux Représentants des pays participant aux travaux sur la sécurité des vraquiers.



Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme

Direction des Ports et de la Navigation Maritimes

Sous-Direction de la Sécurité
des Navires

Paris, le 27 SEP. 1993

Bureau du Contrôle des Navires
N° 497 SN/2

Affaire suivie par M. BEAUVALOT

Téléphone : (33-1) 44 49 86 41

Fax : (33-1) 44 49 86 40

SUBJECT : BC Code correspondance group.

REFERENCE : Sub-committee on containers and cargoes - 32nd session.

ANNEXED : 5 pages

Dear Sir,

The Sub-Committee on containers and cargoes at its 32nd session decided that :

- the drafting group on amendments to the BC Code should attempt preliminary review of the Code to identify provisions that could be made mandatory;
- a correspondance group, with France as lead country, should continue this work intersessionally; and
- the matter be reconsidered at BC 33 on the basis of the correspondance group.

As you were a participant of the drafting group on amendments to the BC Code which met from 9 to 11 February 1993, or as you wished to become involved in the deliberations of the intersessional correspondance group, you will find hereafter :

- the preliminary review we agreed upon of possible sections of the BC Code that could be made mandatory;
- some amendments we could propose for the sections of the BC Code that could be made mandatory.

These documents were submitted by Capt. J. D. TROYAT of the French Shipmasters Association.

Thank you very much in advance for your comments and suggestions, if possible before 19 November 1993.

Yours faithfully,

L'Administrateur en Chef
des Affaires Maritimes BEAUVALOT
Chef du Bureau du Contrôle des Navires

ADDRESSEES : 18

Capt. Sibrand HASSING - The Netherlands
Mr. A. ELFERING
Capt. Yoshimitsu MINE - Japan
Capt. M. MASUYAMA
Mr. Masoto TANAKA
Mr. Kusuhiko TABUCHI
Mr. Susumu OHTA
Mr. Dag STEENSEN - Norway
Mr. Mogue OEYSTOSE

Mr. Ross CURLINE - Australia
Mr. R. THOMAS - United Kingdom
Mr. R. H. SMITH
Mr. Franck K. THOMPSON - U.S.A.
Mr. Richard DAY - Canada
Capt. Jean Daniel TROYAT - France
Melle Christelle FRANÇOIS
Mr. Jean-Yves LEGOUAS
Mr. Bruno DUJON

COPIES : 4

SN
SN1
Dossier NMB1/BC32
Chrono

3, Place de Fontenoy - 75700 PARIS 07 SP

SAGOM/BC-SEC.DOC

Tél. : (1) 44.49.86.01 - Télex : 250 823 F MIMER - Télécopie : (1) 44.49.86.00



NOUVELLES DE L'OMI

Amendements à SOLAS.

La Conférence "SOLAS" qui sera réunie au printemps 1994 adoptera des amendements qui entreront en vigueur le 1er janvier 1996.

La règle 19 du CH. I élargira l'étendue du contrôle des navires par l'Etat du Port à la vérification des procédures opérationnelles : rôles d'abandon et d'incendie, langue de travail, exercices, planification de lutte en cas d'avaries, planification de lutte en cas d'incendie, procédures passerelle, procédures machine, procédures concernant la cargaison, manuels de consignes et d'instructions, traitement des eaux de cale machine, lavage des citernes à cargaison des tankers, marchandises dangereuses, détritiques.

Pour chaque point, l'inspecteur devra s'assurer que les officiers et l'équipage connaissent bien les équipements et sont aptes à appliquer les procédures prévues, spécialement en cas de situation de crise.

Une Résolution et un Recueil de Règles pratiques ont été adoptés en novembre 1993 à cet effet (document MSC 62/25/Add.1).

Le CH. I sera également amendé pour inclure le programme renforcé de visites des navires-citernes et des vraquiers.

Un nouveau CH. IX intègrera l'I.S.M. Code (International Safety Management Code) (en français : Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution).

Un nouveau CH. X sera consacré aux engins à grande vitesse : HSC (*High Speed Craft*).

Résolutions.

Parmi les 23 Résolutions adoptées par la 18ème Assemblée de l'OMI en novembre 1993, on peut noter

- CODE sur la Stabilité à l'état intact pour tous types de navires (un document de 100 pages),
- un amendement à la Convention sur les Lignes de charge modifiant la zone saisonnière tropicale sur la côte Est d'Australie,
- des RECOMMANDATIONS à observer avant de pénétrer à l'intérieur des espaces à cargaison, citernes, chambres des pompes, citernes à combustibles, cofferdams, duct-keels, ballasts et autres compartiments similaires,
- AMENDEMENTS au CH. V de SOLAS concernant les dispositions de remorquage d'urgence des navires-citernes,
- la délivrance de certificats restreints d'OPERATEUR-RADIO "GMDSS",
- zones à éviter dans les parages des Shetlands et des Orcades et recommandations concernant la navigation autour des Iles Britanniques,
- navigation dans les Bouches de Bonifacio,
- amendement au CH. 5 de STCW : entraînement spécial des équipages de navires-citernes,
- recommandation sur l'entraînement spécial des personnels désignés pour assister les passagers en cas de danger.

Informations diverses.

Planification d'urgences : selon la règle 26 de l'annexe 1 de MARPOL, tout navire-citerne de plus de 150 tjb et tout autre navire de plus de 400 tjb doit être en possession d'un Plan d'intervention d'urgence contre une pollution par hydrocarbures. Pour les navires neufs la règle est applicable depuis le 4 avril 1993 et pour les navires construits après cette date elle le sera le 4 avril 1995.

Le Plan (*OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN*) prévoit les procédures à suivre pour faire rapport d'un incident de pollution, la liste des autorités à prévenir, les interventions de l'équipage pour maîtriser le rejet et la coordination des actions entre le bord et les autorités nationales et locales.

L'International Chamber of Shipping (ICS) a présenté un projet de PLAN au Comité MEPC (Marine Environment Protection Committee) de l'OMI au mois de juillet 1993. L'ICS fait remarquer que le plan exigé par les Américains pour l'OPA-90 (*EMERGENCY RESPONSE PLAN*) ne dispense pas les pétroliers de posséder le Plan d'Urgence de Bord type MARPOL.

En collaboration avec INTERTANKO, OCIMF et ITOPE, l'ICS a élaboré un modèle intitulé "*Model Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*", en souhaitant que les Gouvernements s'en inspirent largement et qu'ainsi les plans jouissent d'une certaine uniformité. On peut s'en procurer une copie sur papier ou sur disquette auprès de l'ICS, 2-5 Minorities, LONDON EC3N 1 BJ.

Autre production de l'ICS : un guide "*TRANSPORT MARITIME ET ENVIRONNEMENT*" édité en avril 1993 (*ICS Code of practice : SHIPPING AND THE ENVIRONMENT*).

La première partie de l'ouvrage met en lumière les performances environnementales de l'industrie des transports maritimes, qui contribue pour 12% à la pollution marine et atmosphérique contre 77% pour les activités humaines à terre, tout en assurant 80% du volume total des échanges de marchandises dans le monde.

La deuxième partie développe les dix commandements de la gestion respectueuse de l'environnement, tandis que la troisième contient des informations techniques sur les sources et les causes des pollutions et sur les points principaux des réglementations sur lesquels les compagnies doivent porter leur attention.

Enfin, dans un quatrième chapitre, l'ICS passe en revue les normes de gestion à prendre en compte dans les plans de protection de l'environnement élaborés par la compagnie et les procédures opérationnelles globales capables de répondre à la législation internationale.

L'IFSMa soutient sans réserve l'initiative de l'ICS et souhaite contribuer à une large diffusion de ce recueil. Elle est en mesure d'en fournir des exemplaires à ses membres, sur demande.

Accord de Bonn (coopération dans la lutte contre la pollution de la Mer du Nord, accord signé en 1983 entre les pays riverains) : publication d'un manuel expliquant les systèmes de surveillance aérienne et autres méthodes d'identification des

L'AFCAN A L'OMI EN 1993

du 9 au 11 février	Cdt TROYAT	BC-32
du 24 au 25 février	Cdt TROYAT	DE-36
du 8 au 12 mars	Cdt TROCHERIS	STCW
du 19 au 21 avril	Cdt TROYAT	FSI-1
du 20 au 24 sept.	Cdt TROCHERIS	STCW

Ces sessions à Londres sont généralement précédées de réunions préparatoires à Paris, au sein de la Délégation française.

contrevenants à MARPOL et les façons de réunir des preuves légales contre eux. Ce document de travail est destiné aux officiels chargés de relever les infractions, aux procureurs, avocats, juges et hommes de loi.

NAVIGATION DANS LES BOUCHES DE BONIFACIO

L'OMI, rappelant la nécessité, déjà reconnue par la Résolution A.670 (16), de protéger les côtes françaises et italiennes du détroit de Bonifacio, consciente de l'importance de ne pas déroger au droit de navigation dans un détroit international et ayant été informée de la décision de la France et de l'Italie d'y établir un système d'information et de surveillance,

"RECOMMANDE AUX GOUVERNEMENTS D'INTERDIRE, OU TOUT AU MOINS DE FORTEMENT DECONSEILLER LE PASSAGE DU DETROIT DE BONIFACIO AUX PETROLIERS CHARGES ET AUX NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES OU DES SUBSTANCES DANGEREUSES EN VRAC SUSCEPTIBLES DE POLLUER LA MER ET LES COTES, EN CAS D'ACCIDENT, TELS QU'ENUMERES A L'ANNEXE DE LA RESOLUTION MEPC 49 (31) ADOPTÉE LE 4 JUILLET 1991, ET QUI BATTENT LEUR PAVILLON".

La Résolution A.670(16) est annulée.

Remarque : Ainsi l'OMI a renforcé les restrictions de navigation dans les Bouches puisque désormais les navires-citernes de tout tonnage sont interdits (...ou fortement dissuadés).

Mais cette restriction vise uniquement les "dangereux" en vrac et non pas toutes les substances nocives y compris en colis, comme l'énonce l'arrêté de la Préfecture Maritime de Méditerranée, dont l'AFCAN a montré le caractère outrancier.

Reste que l'Etat français peut, dans ses eaux territoriales, réglementer comme il l'entend, la navigation de ses propres navires. Et donc de maintenir le caractère discriminatoire de l'arrêté actuel. A suivre...

PS : M. Yves BARRAQUAND, ancien directeur de cabinet de Jean-Yves LE DRIAN (1991-92) puis directeur de cabinet de Ségolène ROYAL à l'Environnement vient d'arriver chez BOLLORE comme directeur commercial des lignes Europe et Afrique. Une nouvelle façon de se mettre... en Bouches !

A OUESSANT, LE PREMAR TIRE PLUS VITE QUE L'OMI.

L'arrêté n° 84/93, entré en vigueur le 15 novembre 1993, du Préfet Maritime de l'Atlantique, réglemente la navigation dans les parages d'Ouessant. Il abroge l'arrêté n° 48 de 1978. L'AFCAN était parmi les quatre destinataires de ce texte avec le CCAF, le Comité des Pêches maritimes et la Fédération des agents consignataires de navires. Il a été diffusé aux navigants par les voies habituelles.

Le nouvel arrêté n'apporte aucune modification concernant la navigation proprement dite des navires de plus de 1 600 tjb, sauf que les dérogations accordées à certains pour emprunter les chenaux intérieurs, sont désormais extrêmement limitées. Les transbordeurs de la B.A.I. desservant l'Espagne ne peuvent plus les emprunter.

Par contre l'arrêté 84/93 crée L'OBLIGATION DE SE SIGNALER pour tous les navires de la voie montante Est :

"LE CAPITAINE D'UN NAVIRE QUI A L'INTENTION D'EMPRUNTER LA VOIE MONTANTE EST DU DISPOSITIF EST TENU D'EN INFORMER AU PREALABLE LE CENTRE OPERATIONNEL DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE DE CORSEN (CROSS-CORSEN, INDICATIF "OUESSANT

TRAFIC" - CANAUX VHF 16 ET 11).

UN MODELE DE MESSAGE D'INFORMATION FIGURE EN ANNEXE "C".

IL DOIT EFFECTUER CETTE INFORMATION AU MOINS DEUX HEURES AVANT D'EMPRUNTER LE DISPOSITIF.

LA RESPONSABILITE DE L'INITIATIVE DE L'APPEL EN VUE DE CETTE INFORMATION INCOMBE AU CAPITAINE DU NAVIRE".

Le message "C" doit comporter les éléments suivants : Nom, Type, pavillon, indicatif, cargaison, nombre de passagers, provenance, destination, longueur, position, route et vitesse, avaries éventuelles.

La réglementation précédente instituait seulement l'obligation de répondre aux appels d'Ouessant-Trafic. Désormais l'initiative de l'appel incombe au navire.

Cette nouvelle obligation crée évidemment de nouveaux risques d'infractions réprimées par les art. 63 et 63bis du CDPMM et R 26-15 du Code Pénal.

Remarques. Nous sommes très surpris de cette obligation qui apparaît au détour d'une refonte dont l'objet est surtout de réduire la navigation dans les chenaux intérieurs. En effet, la France s'efforce d'obtenir de l'OMI l'obligation de compte rendu pour les navires empruntant l'ensemble du DST d'Ouessant, basée en ce qui concerne les navires autres que pétroliers, chimiques et gaziers, sur l'identification, la position et le vecteur-vitesse. Il s'agira alors d'une obligation internationale reconnue par tous.

Il nous semble donc prématuré que les responsables de l'action de l'Etat en mer imposent leurs propres règles dans la partie du dispositif situé dans les eaux territoriales françaises. Et qu'ils demandent autant de renseignements, y compris d'ordre commercial.

L'obligation ne changera pas fondamentalement le comportement des commandants français puisqu'une enquête menée par l'AFCAN pour l'IFSMA a montré que la grande majorité des navires français se signalent en approchant le dispositif. Il n'empêche que dans l'état actuel de l'arsenal juridique, seuls les navires français pourront être poursuivis pour non respect de cette nouvelle obligation. Encore un avantage pour le pavillon français !...

Notons que "deux heures avant d'emprunter le dispositif" n'a pas la même valeur pour un porte-conteneurs à 25 nœuds et un petit caboteur bout au vent et au courant...

Autres curiosités de l'Arrêté : les conditions que doivent respecter les navires de moins de 1 600 tjb pour emprunter le Fromveur, la Helle, le Four ou le Raz de Sein. Nos collègues du cabotage en piétinent leur dernière casquette.

Conditions nautiques :

- passage de jour
- visibilité supérieure à 2 milles
- coefficient de marée inférieur à 90
- vent inférieur à 30 nœuds.

Autres "mesures complémentaires de sécurité" :

- vitesse de transit inférieure à 15 nds
- présence effective à la passerelle du commandant, d'un officier de quart breveté et d'un veilleur pour la durée du chenalage
- machine et ancres parées.

De jour seulement ? Tous les "écraseurs de crabes", les vrais marins du cabotage, vous diront que, grâce à l'excellent "éclairage" des passes, la navigation nocturne y est plus facile que de jour. Envoyer les petits navires au large la nuit ne paraît pas être une mesure destinée à améliorer la sécurité de la navigation, mais plutôt... la tranquillité nocturne des autorités !

Même question pour la marée et la météo : est-il judicieux d'obliger les caboteurs à passer au large d'Ouessant par grande marée et/ou fort vent ? En fait, on les condamne à relâcher pour attendre l'accalmie, le jour, ou le déclin de la lune. Encore eût-il fallu préciser la direction du vent par rapport au sens de navigation.

Reste les "Trois Hommes sur une Passerelle"... La très grande majorité des caboteurs de moins de 1 600 tjb sont armés à 5 hommes, certains à 4, certains à 6, rarement à 7 (sources : statistiques de ports de commerce de la Manche et de l'Atlantique). Avec seulement un commandant et un officier breveté pont, faisant 6 heures/6 heures. Croyez-vous que celui qui tombe de quart à l'entrée du Four va réveiller son collègue qui se repose depuis deux heures ? Un veilleur ? Pourquoi pas, si le matelot-mécanicien-cuisinier est disponible...

Le Commandant THOMAS, Directeur de la Flotte de Brittany Ferries, a protesté contre cet Arrêté qui supprime les dérogations accordées à ses navires pour emprunter le Four et le Raz de Sein et les obligent à aller couper deux fois le trafic au large. Il a parlé d'une décision de "technocrates". C'est exact, dans le plein sens du terme : une décision de fonctionnaires basée sur des considérations techniques strictement limitées à leur mission. En l'occurrence, le Préfet Maritime est chargé de la DEFENSE DU LITTORAL. Il le fait très bien.

Qui se soucie, dans notre belle France terrienne, de soin à apporter au transport maritime ?

M.C.

PS : Dans le cas de la CARTE MER, la décision aussi était "technocratique", basée cette fois sur un motif économique : rendre la carte mer accessible au plus grand nombre, le plus vite possible, pour soutenir l'industrie nautique. D'où un examen "puéril" pour obtenir cette carte, faisant l'impasse sur le balisage nocturne. D'où l'interdiction de naviguer de nuit !! Sans tenir compte du facteur HUMAIN, c'est-à-dire de la pratique de centaines de plaisanciers qui veulent être avant le lever du jour sur des lieux de pêche, et qui de plus doivent tenir compte des marées.

Le ministre des Transports vient d'annoncer une réforme de cette récente réforme. Faire et défaire, c'est toujours travailler !

Dans la foulée, il annonce aussi le remplacement de M. Thierry LAJOIE par Gérard D'ABOVILLE à la présidence du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques.

Enfin, le Ministre prépare une révision du brevet de Patron à la Plaisance.

DEFENSE DU CABOTAGE MARITIME.

A la suite du carambolage meurtrier de l'autoroute A10, le maire de Paimpol, M. Max QUERRIEN, Conseiller d'Etat, a présenté au Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, une motion de son conseil municipal qui rappelle que le rail offre un bon moyen de lutter contre la saturation du réseau routier.

M. QUERRIEN, on s'en souvient, avait été chargé l'an passé, d'une mission d'études sur le tracé du TGV Sud-Est. Notre collègue Yves LUCE, actionnaire fondateur d'AXONE SHIPPING et ancien commandant des navires de cette société, nous adresse de Plouézec une lettre dans laquelle il rappelle "que le cabotage maritime, dont personne ne parle, serait également une solution aux problèmes d'engorgement du trafic intra-européen".

"J'ai rencontré à Tréguier les utilisateurs du port, chargeurs, réceptionnaires, manutentionnaires qui ont bien des choses à dire mais bien du mal à se faire entendre.

Pour M. MENGUY, de l'UCA (Union Coopérative de l'Argoat, à Plouisy, près de Guingamp), le transport par mer des produits nécessaires à l'agriculture et à l'agro-alimentaire est véritablement intéressant si le prix du produit rendu à l'usine est inférieur à ce qu'il serait par route ou par rail. En raison des tonnages importants transportés, et de la faible valeur des produits (engrais, tourteaux) quelques francs la tonne font la différence entre le wagon et la cale. Tout dépend également des opportunités d'achat, Rotterdam, Londres, Lorient...

Un atout certain des petits ports comme Tréguier ou Le Légué réside dans le faible coût de la manutention comparé à celui de ports plus importants. Hélas ! des rivalités de clocher nuisent pour le moment au développement harmonieux de ces ports locaux qui pourraient redonner vie au pays.

Il faudrait aussi se pencher très sérieusement sur le fond de la question pour donner au cabotage des conditions équilibrées de compétitivité, condition *sine qua non* de son existence. Les frais de pilotage en Seine, par exemple, rendent le port de Rouen et encore plus ceux de Paris très onéreux pour un caboteur. Un réceptionnaire de Tréguier a meilleur compte de passer commande à Rotterdam, soit par mer, soit par train entier.

S'il faut attendre le registre EUROS, pour espérer un renouveau du cabotage français, autant attendre que les poules aient des dents pour mâcher leur tourteau ! Le "pavillon" EUROS, s'il voit le jour, sera celui des Grecs, Portugais, Irlandais ou Danois. Les jeunes Français auront le choix entre petits boulots, chômage ou SDF.

La relance du cabotage avec des Français est possible. Des propositions ont été faites : avantages fiscaux sur les investissements destinés à la construction ou à l'achat de navires, comme au Danemark ou en Allemagne, allègements sociaux, législation adaptée pour rendre plus attractif le pavillon français, campagne de promotion en faveur du transport par mer et par voie d'eau. La revue LE CHASSE-MAREE (N° 64) a consacré un reportage au cabotage en France, succinct, mais bien intéressant.

Si des tentatives passées ont tourné court, c'est que les moyens nécessaires n'ont pas tous été réunis, alors que le coût pour l'Etat aurait été dérisoire, devant des retombées économiques en matière d'emploi de navigants et d'activités terrestres liées au maritime.

Le cabotage maritime, avec le développement des échanges communautaires, est appelé nécessairement à se développer. Il faut absolument que la France soit partie prenante dans cette relance. Il en va de l'intérêt général qui doit primer sur les intérêts particuliers, encore trop nombreux à se manifester. Mais il faut faire vite avant que nos amis d'Europe du Nord aient fait fructifier leurs affaires en France.

Cdt Yves LUCE
Plouézec, 25 novembre 1993

COMMUNIQUER = SECURITE

avec le VMR 920

par le Cdt YVONNOU
Vice-Président de l'AFCAN
chargé des Affaires Techniques

- Quel est le Commandant ou le Sd Capitaine qui ne s'est jamais plaint des communications lors des exercices de sécurité ou des investigations à bord de nos navires marchands ?...

Personnellement j'en arrive à faire une confiance aveugle (et sourde) au Sd Capitaine lors des manœuvres d'hélicoptères sur le pont, l'utilisation de nos UHF portables étant totalement inopérante.

Qu'arrivera-t-il le jour où nous aurons un problème ?...

Au mois d'octobre dernier, nos collègues brestois remarquaient lors du journal télévisé, qu'une P.M.E. de Ploërmel : BRETAGNE RADIO COMMUNICATIONS fabriquait un matériel qui semblait pouvoir apporter des solutions à nos problèmes de communication à bord.

Ces problèmes de communication à bord prennent à l'heure actuelle un tournant décisif. Les Officiers responsables français doivent disposer d'une communication sans faille quand ils sont confrontés au problème désormais classique des équipages étrangers ne sachant pas, ou incapables de rendre compte d'une situation de crise. On ne peut travailler désormais dans un environnement agressif ou nocif qu'à partir du moment où une communication de confiance est établie entre l'Officier investigateur et le Commandant.

Nous manquerons de plus en plus de personnel formé selon une connaissance commune. Autrefois un Sd Maître ayant suivi le cours des Marins Pompiers pouvait traduire les "coups" sur la ligne de pompier... actuellement une communication fiable est seulement nécessaire.

J'ai rencontré M. PERON Directeur de B.R.C. le 27 octobre. Le matériel qu'il se propose de construire et de commercialiser est adapté aux besoins réels de son utilisateur.

Les nouveautés présentées sont de deux ordres en communication individuelle.

- Tous les systèmes sont à "mains libres", autrement dit, l'utilisateur n'est plus obligé de garder son talkie walkie à la ceinture, sur la poitrine et d'appuyer sur une pédale pour parler. Il parle, en fait, quand il le désire même en montant une échelle.

- Le système ne fait passer que la voix de l'utilisateur et tous les bruits parasites sont éliminés...

Vous pouvez imaginer le formidable progrès lors du travail dans une citerne de pétrolier ou lors d'un appontage/décollage d'hélico.

"L'originalité" est une petite boîte rouge électronique connectée entre le micro et votre UHF portable. Elle se nomme VMR 920.

Elle ne reconnaît que la voix humaine... et vous la mettez en service en parlant.

Alors, bien sûr, on utilise ce matériel en l'adaptant :

- sur un casque de travail avec un micro devant la bouche ;

- sur un masque respiratoire FENZY ou autre en adaptant le micro à la sortie de parole du masque.

Tout ce matériel est étanche au ruissellement et peut recevoir le label ANTIDÉFLAGRANT à la demande.

Un appareil est proposé à l'heure actuelle au prix de 5 500 F HT et la garantie de fonctionnement n'est assurée que si le fabricant l'adapte lui-même sur le masque FENZY. La marque FENZY vient de donner à B.R.C. son label de matériel compatible.

Et pour finir de convaincre les sceptiques, le matériel de communication de BRETAGNE RADIO COMMUNICATION équipe actuellement avec succès les MARINS POMPIERS DE MARSEILLE...

En bon électronicien et informaticien M. PERON ne s'est pas arrêté sur cette invention. Son système peut être relié à une transmission de données qui sont lisibles sur l'écran d'un micro ordinateur équipé d'un logiciel adapté. Des sondes portées par l'investigateur et miniaturisées peuvent donner :

- La température interne du porteur
- La température extérieure
- La température dans le masque
- La pression des bouteilles de gaz ou d'O₂
- La concentration de gaz ambiante
- Les pulsations cardiaques
- Le taux d'oxygène dans le sang, etc.
- La position exacte de l'investigateur dans une citerne, etc.

Ces données sont transmises "compactées" et de façon séquentielle pendant environ une seconde, ce qui n'empêche absolument pas de converser en même temps.

A la demande de certains pompiers travaillant dans la fumée, il a également inventé un bracelet de repérage pour l'officier responsable, six petites ampoules clignotantes réfléchissent 10 000 fois la luminosité perceptible à l'œil nu. Prix du bracelet : environ 300 F...

Nous invitons nos adhérents à se renseigner à :

BRETAGNE RADIO COMMUNICATIONS,
15 rue Sénéchal Thuault,
56800 PLOERMEL.
Tél. 97.73.30.30. Fax. 97.73.31.03.

Cdt YVONNOU

NDLR : Des essais de ce matériel sont actuellement en cours chez les marins pompiers. Les résultats devraient être connus début janvier et communiqués à l'AFCAN.

DETECTEUR DE VIGILANCE

Dans son exposé intitulé VERS UNE NAVIGATION SOPHISTIQUEE ET SURE, M. Alain TROUSSE évoquait les essais à la mer du premier équipement d'évaluation/soutien de vigilance réalisé sur la base des recommandations du Bureau Veritas, par la Société Racal Marine Electronics, Ltd. (AFCAN-INFORMATIONS, septembre 1993). Ces essais ont eu lieu à bord du navire AURAY, commandé par notre collègue P.-Yves JAUNATRE.

Le Commandant JAUNATRE a bien voulu répondre à nos questions.

AFCAN-INFORMATIONS : *Le détecteur de vigilance est présenté par le Bureau Veritas comme une contribution des sociétés de classification à une navigation plus sûre. Vous êtes le premier commandant français à expérimenter ce système. Pensez-vous qu'un tel appareil ait désormais sa place sur la passerelle ?*

Cdt Jaunâtre : Nous sommes dans une période de transition. Nous sommes en train de passer de l'organisation du quart à deux personnes à celle du quart à une seule personne. Et d'une technologie traditionnelle avec radars, cartes-papier, navigateur TRANSIT, à une technologie nouvelle avec ARPA, GPS (deux le plus souvent), logiciels de suivi de route, cartes vidéo, le tout interconnecté, intégré, centralisé. Sans oublier les télécoms par satellites.

Cette technologie nouvelle doit offrir, avec un seul homme de quart, les mêmes normes de sécurité que l'organisation traditionnelle.

Dans la situation transitoire, le dispositif "HOMME-MORT" a sa place en tant que palliatif à moyen terme. Un des cadres de la nouvelle technologie est la marque CONTROLE CENTRALISE DE LA NAVIGATION délivrée par le Bureau Veritas. Et son nécessaire GARDE-FOU est le détecteur de vigilance.

AFCAN-INFO : *Vous liez donc la présence d'un détecteur de vigilance à la marque CNC ?*

Cdt Jaunâtre : Absolument. Le détecteur de vigilance n'a lieu d'exister que dans ce cadre et, inversement, cette marque ne peut être fiable que si elle impose un détecteur de vigilance.

AFCAN-INFO : *Comment travaille-t-on avec cet appareil ?*

Cdt Jaunâtre : Le détecteur de vigilance tel qu'il existe actuellement prend en compte les paramètres suivants :

- informations en provenance du planning de route et de son suivi
- informations du GPS
- informations machine sommaires
- informations loch et sondeur, avec possibilité de sélection, entraînant données vitesse et dérives.

L'intervalle entre les questions posées par le détecteur varie de 10 à 40 minutes. Il est possible de "postponner" la question si vous êtes trop occupé. Il y a deux possibilités de réponse. Si les deux sont fausses, une autre ques-

tion est générée et vous avez 40 secondes pour y répondre, avec alarme 10 secondes avant la fin de ce laps de temps. Si votre réponse est encore fausse, une alarme retentit successivement dans les cabines lieutenant, second-capitaine, commandant.

AFCAN-INFO : *Et cela se produit ?*

Cdt Jaunâtre : Non ! Même sans entraînement préalable, il est bien rare d'en arriver à cette extrémité !

AFCAN-INFO : *Après quelques mois de pratique, avez-vous des critiques à formuler quant à la conception même de l'appareil ?*

Cdt Jaunâtre : Comme pour tout système au stade expérimental, des améliorations sont nécessaires. Par exemple, pourquoi les données de l'ARPA ne seraient-elles pas traitées également par le détecteur de vigilance ? Ne pourrait-on pas également stocker les informations recueillies par le détecteur, selon un échantillonnage adapté et avec stockage inviolable, genre "boîte noire" ? Ce "LOG" pourrait remplacer les enregistreurs de cap et autres. Et de ce fait rendre compte des événements nautiques sans contestation possible.

Il faut aussi un dispositif de compte rendu des périodes de mises en service du système car, de même que pour le dispositif "HOMME-MORT", la mise en service du détecteur de vigilance, qui résulte d'un acte volontaire de l'utilisateur, n'est pas répertoriée.

AFCAN-INFO : *Sur l'AURAY, le commandant est astreint à faire le quart. Quel jugement global portez-vous sur la présence d'un tel appareil sur une passerelle de navire ?*

Cdt Jaunâtre : Le système peut sembler contraignant, mais il faut dépasser l'aspect "brimade scolaire" pour n'y voir qu'un important facteur de sécurité, surtout dans la pratique du quart par un seul homme. Le "Kerguelen" se généralisant, même sur les navires de lignes, le détecteur de vigilance vaut peut-être mieux que la présence d'un homme de veille inculte, devenu plus un poids qu'une aide.

N'oublions pas non plus que n'importe qui peut réarmer le système "HOMME-MORT", ce qui n'est pas le cas du détecteur de vigilance, du fait, précisément, de l'état... de vigilance et de la connaissance de la situation ambiante qu'il nécessite pour l'acquiescement de ses questions.



DESCRIPTION : Double screw motor tanker - S.B.T. - 106 m. 5 208 tdw

Built : 1992 by CANTIERE NAVALE FERRARI S.P.A. LA SPEZIA (ITALY).
Class : B.V. ♣ 1 3/3 E AUT Oil tanker deep sea - Oil pol eng. oil pol carg.
USCG regulation 33 part. 155/156/159.

AFCAN-INFO : *Comment vos officiers ont-ils accueilli le système ?*

Cdt Jaunâtre : Le navire étant neuf, chacun était très sollicité. Le lieutenant a élaboré un opuscule décrivant la façon de travailler avec le détecteur de vigilance et les appareils de la marque CNC. L'utilisation ne demandant plus un important travail préalable, la glace était rompue et le système fut bien accueilli dans l'ensemble.

AFCAN-INFO : *A vous entendre, commandant, vous êtes largement favorable à l'emploi de détecteurs de vigilance ?*

Cdt Jaunâtre : Pour moi la navigation se situe déjà à deux niveaux. D'une part les navires sous pavillon "exotique" sous les ordres d'un commandant parfois entouré de quelques officiers supérieurs européens, au milieu d'une bande de "marins" plus incompetents les uns que les autres. Le commandant, sur le rôle, est hors de quart. Mais en fait il est constamment sur la passerelle, sur son navire aux normes elles aussi "exotiques", c'est-à-dire très basses.

D'autre part, ce qui nous attend avec des armateurs dignes de ce nom, ce sont des navires très sophistiqués, à équipage réduit, dont les commandants participeront au travail général. Ces navires seront sous pavillon français, voire immatriculés aux Kerguelen mais avec un nombre

suffisant de Français pour en assurer la bonne marche.

La sophistication de ces navires nécessitera des officiers formés selon nos normes les plus élevées, et permettra une nouvelle organisation du travail et du quart. Dans ce cadre le détecteur de vigilance me semble être une bonne chose. Personnellement, je souhaite que l'avenir permette encore aux vrais armateurs de travailler.

AFCAN-INFO : *Ainsi vous n'êtes pas opposés à l'OM-BO, c'est-à-dire au quart en solo même de nuit ?*

Cdt Jaunâtre : Bien sûr que non car cela fait partie de la démarche décrite précédemment. Mais, je me répète, dans un cadre strict tel par exemple que la marque CNC, avec des officiers formés à l'utilisation de ce matériel et des horaires de quart permettant une récupération normale, compte tenu que leur travail ne se borne pas à faire le quart. Dans un tel contexte, j'estime que les normes de sécurité seront identiques à celles que nous avons toujours connues.

AFCAN-INFO : *Merci cher collègue de la netteté de vos réponses. Voilà qui va sans doute relancer le débat sur l'OM-BO au sein de l'AFCAN. Il est primordial en tout cas que les navigants aient la parole.*

(Propos recueillis par Michel CARON)

DIVERSES EN VRAC

CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE.

M. Yves MARCHAND, député-maire de Sète, succède à M. Pierre LEONARD à la présidence du CSMM.

Avant son départ, le Président LEONARD a présenté le Rapport Annuel du Conseil. Le Rapport 1993 met l'accent sur la faiblesse des frets et démontre que l'élimination des navires sous-normes non seulement renforcerait immédiatement la sécurité maritime mais favoriserait une remontée des frets, elle-même garante d'une amélioration de la qualité des transports maritimes.

C'est d'abord aux Etats de faire preuve de rigueur envers leurs propres navires dans l'application des règles internationales. Puis le CSMM souligne l'importance du contrôle par l'Etat du Port et enfin les responsabilités de la profession en général et de leurs clients.

Le Rapport comporte en annexe un TABLEAU DE BORD très complet de statistiques.

Rappelons que le président de l'AFAN participe, en tant qu'expert, aux travaux de rédaction du Rapport annuel du CSMM. Son exposé sur la SECURITE (page 4 et suivantes) reprend quelques-uns des travaux réalisés en commissions préparatoires.

CONSEIL SUPERIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES.

Autre succession, celle de M. Thierry LAJOIE qui cède son fauteuil à M. Gérard D'ABOVILLE. Le nouveau président souhaiterait responsabiliser les plaisanciers par une politique "plus tournée vers la formation que vers la répression".

A propos de plaisance, un sondage publié par le Nouvel Observateur révèle que 21% des Français de plus de quinze ans pratiquent régulièrement un sport ou un loisir nautique : 9% voile, 3% moteur, 3% canoë, 3% plongée, 3% ski nautique.

SALON DU LIVRE MARITIME.

Retour à une présidence concarnoise : M. Henry DEPOID succède à Mme Sylvie DAVID-RIVERIEULX.

Le président de l'AFAN, invité à l'Assemblée Générale, s'était fait représenter par le Cdt Robert LE PEMP. A noter que pour le Salon 94, le Comité directeur organise un concours de photos, sur le thème des "sillages", ouvert aux amateurs. Renseignements : Salon du Livre Maritime, BP 334, 29183 CONCARNEAU CEDEX (98.97.52.72).

METT : NOUVEAU DIRECTEUR DE CABINET.

M. Emmanuel DURET, Conseiller-maître à la Cour des comptes, a été appelé par Bernard BOSSON au poste de Directeur de son cabinet, pour remplacer M. BEYSSON, démissionnaire. Né en 1947, Emmanuel DURET est sorti de l'ENA en 1975. Il a longtemps œuvré dans les sphères de la SNCF puis de la RATP. Depuis janvier 1991, il était Secrétaire Général du Commissariat à l'Energie Atomique.

NDLR : Ces différentes nominations amènent à corriger l'organigramme publié à la page 27 d'AFAN-INFORMATIONS de septembre 1993. Il convient également de corriger la case "Inspecteur Général de l'Enseignement Maritime" pour lire Henri LE BAS à la place de Roger LE RHUN.

HYDRO : COLLOQUE DU 9 DECEMBRE 1993.

Ce quatrième colloque de l'Association des Elèves et Anciens Elèves des ENMM posait la question suivante : "Des flottes marchandes européennes pour le commerce et l'industrie de l'Europe : une nécessité ?" Il faudrait beaucoup de place pour rendre compte de la richesse des commentaires et des débats. Nous y reviendrons.

On y a assisté à un échange à fleurets à peine mouchetés entre chargeurs et armateurs. Les premiers, par la voix de M. Paul RIVOALEN (European Shippers Council) dont le credo "s'énonce en deux mots : libre concurrence", combat les conférences et autres ententes armatoriales qu'il qualifie de "parapluies" et même de "cartels". Il réclame la liberté totale de choix du transporteur et la négociation directe entre le chargeur et le transporteur. Plaidant également pour la QUALITE des transports, il lance un appel aux marins : "On ne souligne pas assez l'un des principaux rôles du marin lors des opérations maritimes, alors ambassadeur et défenseur des produits européens durant ces moments à haut risque que vivent les marchandises transportées. Cette représentation devrait être promue, accentuée et reconnue tant sur la partie purement maritime que lors des manutentions.

M. Francis VALLAT, tout en rappelant que les frets sont trop bas pour couvrir les frais d'exploitation, ne veut pas faire des chargeurs les "vaches à lait de l'armement" et souligne à plusieurs reprises que les armateurs ne sont pas des mendiants. Il estime cependant que la marchandise doit payer le juste prix du service qu'elle demande. Un peu plus tard, M. Edouard BERLET, Délégué Général du CCAF, récusera vivement le mot "cartel", qu'il trouve trop péjoratif et développera une brillante plaidoirie en faveur d'une marine marchande "élément clef de la stratégie nationale et européenne".

On apprendra tout de même que le dialogue existe entre chargeurs et armateurs, qui se rejoignent sur la nécessité d'avoir une flotte de commerce sous contrôle européen.

M. Balt HELDRING, Chef de Division à la DG VII (Transports) de la Commission des Communautés européennes, est venu exposer "la politique européenne des transports maritimes face aux défis du XXI^e siècle". Sa longue communication traite de la libéralisation progressive du cabotage, du registre EUROS et des Transports Maritimes à Courte Distance (TMCD ou *short sea shipping*). Sur ce dernier point, le représentant de la Commission est très clair : "On s'attend à ce que l'effet combiné du Marché Unique, de l'accord sur l'Espace Economique Européen et de la libéralisation des relations Est-Ouest entraîne une augmentation significative de la demande de transport. Cette demande ne peut pas être satisfaite par le réseau routier qui atteint déjà un niveau de saturation et qui a, de plus, des effets négatifs sur l'environnement en termes de pollution, de bruit et d'utilisation de l'espace (...). Le transport ferroviaire ne pourrait pas satisfaire cette demande croissante sans de nouveaux investissements importants. Il y a par conséquent une opportunité pour le TMCD d'accroître substantiellement sa part de trafic". La Commission soumettra une Communication sur le TMCD au Conseil et au Parlement Européen dans un futur proche.

SNEKKAR ARTIC.

Le Tribunal de Grande Instance de Dieppe a prononcé la relaxe des trois prévenus d'homicide involontaire par imprudence, inattention et inobservation des règlements, à savoir Guy ROUX PdG des Ateliers et Chantiers de la Manche, Jean BOUREL du Bureau Veritas et Henri POISSON, administrateur des AFF-MAR de Dieppe, contre lesquels le Procureur avait requis quinze mois de prison avec sursis et 15 000 F d'amende.

Le tribunal semble avoir entrevu des responsabilités du côté de l'équipage et de l'armement à propos de l'enlèvement des fermetures des vide-déchets "cause déterminante du naufrage". On se demande alors pourquoi l'armateur n'était pas cité au procès ?

CLANDESTINS.

En 1992, les Etats-Unis ont dénombré, chez eux, 6 500 cas de passagers clandestins. Quand, chez nous, le Ministère de l'intérieur en rejette toute la responsabilité sur les capitaines, on mesure la compréhension qu'il a de l'ampleur du problème (voir lettre reproduite à la page 23).

Le commandant indien d'un navire norvégien a été condamné à 18 mois de prison en Norvège pour avoir abandonné un clandestin sur un radeau de fortune au large des côtes sud-africaines. Le clandestin avait réussi à gagner la côte. Pour sa défense le capitaine inculpé a invoqué la menace que ce passager clandestin représentait pour la sécurité de son navire.

PIRATERIE.

Les actes de piraterie augmentent dans le monde. Selon le Bureau Maritime International, 83 attaques ont été recensées sur les huit premiers mois de 1993, contre 69 sur la même période en 1992. 73 ont eu lieu dans les eaux asiatiques, où l'on note une très nette diminution dans le détroit de Malacca mais une forte augmentation en Mer de Chine. Dans le reste du monde, 10 attaques signalées, mais le nombre réel est beaucoup plus élevé car tous les incidents ne font pas l'objet d'un rapport. Les agressions contre les navires sont en constante augmentation dans les ports sud-américains et ouest-africains.

SIRE : SHIP INSPECTION REPORT.

L'OCIMF (Oil Companies Intern. Marine Forum) centralise dans une base de données les informations techniques concernant les pétroliers de ses membres, leurs équipages, leurs gestionnaires ainsi que les résultats des inspections qu'ils subissent. Plusieurs milliers d'inspections de pétroliers sont ainsi archivées. La banque de données SIRE est accessible aux affréteurs, aux opérateurs de terminaux, aux autorités portuaires et aux administrations gouvernementales.

A LIRE OU A OFFRIR...

"L'ATLANTIQUE A TOUTE VAPEUR" par Daniel HILLION, aux Editions Ouest-France, raconte l'épopée du Ruban Bleu pour lequel une cinquantaine de paquebots se sont affrontés. Daniel HILLION, journaliste maritime (le marin), a déjà publié PAQUEBOTS, même éditeur.

"CLIPPERS FRANÇAIS", par Claude et Jacqueline BRIOT, aux éditions du Chasse-Marée. Un gros bouquin de 450 pages, format 24 x 31, relié pleine toile, contenant plus de 800 illustrations, pour raconter l'histoire, très méconnue, de ces splendides trois-mâts de grande marche, construits en bois entre 1845 et 1875. Cette histoire de nos voiliers de commerce est l'objet, dans cet ouvrage, d'une attentive recherche historique, sans précédent depuis les ouvrages du commandant Lacroix.

MERITE MARITIME.

Ont été promus Officiers, les Commandants HUYARD et PELLICOT.

Ont été nommés Chevaliers, les Commandants Sylvestre CHARLOT, CLAYSSEN, DELAUNAY, MANACH.

UNE DATE A RETENIR : 28 ET 29 AVRIL 1994

ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFAN A PORT-LAUNAY, DANS LE FINISTERE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

AFCAN
Avenue Lucien Corbeau BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX
Tél. 35.53.07.13. - Fax 35.53.10.07.

Permanences lundi et vendredi 14 h-17 h

UNIS POUR LA SECURITE EN MER

Buts.

- Représenter et défendre les Capitaines dans l'exercice de leur fonction.
- Améliorer la sécurité en mer, la protection du milieu marin, la qualification des équipages.

Membre actif : Tout Capitaine ou Patron exerçant ou ayant exercé un commandement à la mer.

Membre associé : Tout titulaire d'un brevet de commandement ou toute personne manifestant son intérêt pour le métier de capitaine.

Ressources : Rigoureusement indépendante, l'Association ne reçoit que les cotisations de ses membres.

Moyens : L'AFCAN est affiliée à la Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires (IFSMA).

L'Afcan coopère avec les pouvoirs publics, les armateurs, les organisations professionnelles nationales et internationales.

L'Afcan diffuse à l'intention de ses adhérents une lettre mensuelle d'information.

L'Afcan édite une revue trimestrielle.

L'Afcan couvre par une assurance de protection juridique les Capitaines en activité.



ASSISTANCE JURIDIQUE DU CAPITAINE

En défense pénale
En recours et défense

pour

Pollution - Abordage - Echouement
Infractions aux règles de circulation
Infractions aux règles portuaires
Conflit avec l'armateur.

Assureurs : D.A.S. LE MANS
Cabinet HERVIOU-TREVOU
24 rue du 18 juin - 22500 PAIMPOL
96.20.81.69.

Télécopieur : 96.20.55.42.
Correspondant : Cdt CHENNEVIÈRE
de l'Afcan 35.46.01.56.

AFCAN-INFORMATION

La revue trimestrielle de l'Association Française des Capitaines de Navires. Tél. et fax : 96.20.85.10.

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

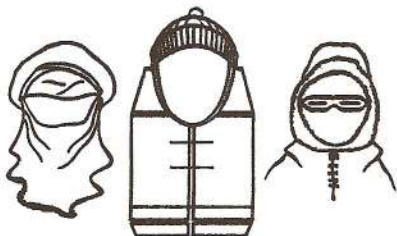
- Commandants en activité 1 200 F (2)
- Commandants en mission à terre 840 F
- Commandants intérimaires 840 F
- Commandants retraités 220 F
- Membres associés 220 F

Extraits des statuts : voir page 2

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.



— Tenir pour Vivre —

CENTRE D'ETUDE ET DE PRATIQUE DE LA SURVIE

MIEUX ENTRAÎNER A LA SECURITE ET A LA SURVIE A BORD DES NAVIRES

— Par Yann Chauty, Président du Centre d'Etude et de Pratique de la Survie

Nous vous proposons ci-après une réflexion d'ensemble sur la qualité des entraînements à la Sécurité à bord des navires. Son ambition n'est pas de s'intéresser seulement aux armements français dont les efforts en ce domaine sont souvent supérieurs aux armements étrangers, mais de proposer une réflexion d'ensemble que chacun pourra adapter à ses besoins.

L'extraordinaire amélioration des moyens de navigation, de sûreté des navires et de formation des équipages (au moins dans les pays développés) pourrait faire croire que le métier de marin n'est plus un **METIER A RISQUE**, et pourtant :

- les navires marchands modernes (jeunes ou âgés) ne sont pas exempts de pannes, de collisions, d'avaries voire d'"Acts of God" comme se plaisent à le dire les contrats d'assurances. Entre 1975 et 1990, 279 vraquiers de toutes nationalités ont été perdus (17 par an en moyenne) ;

- les transports de passagers dont le trafic sur courte et moyenne distance a progressé de façon importante durant la dernière décennie paient aussi leur tribut au feu, aux collisions, aux voies d'eau, sans parler des surcharges importantes chez ceux qui transitent entre les îles de pays peu développés et dont les naufrages sont terriblement meurtriers ;

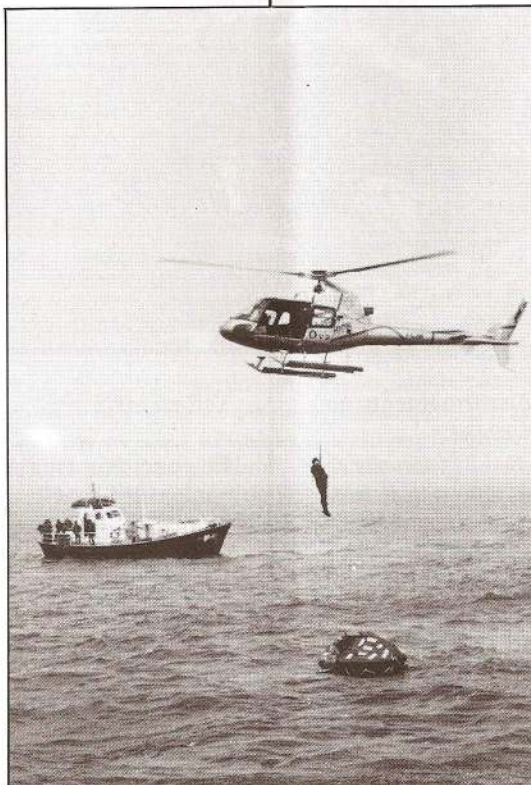
- enfin la pêche qui dans les pays développés provoque la perte annuelle de 1 à 3 pour mille de ses équipages (voire plus), reste une des professions les plus exposées.

Tous ces accidents, toutes ces pertes d'hommes et de navires entraînent sans cesse des améliorations techniques et réglementaires portant sur la **SECURITE** de **MISE EN ŒUVRE DU NAVIRE** et de ses **EQUIPEMENTS**.

Cependant c'est encore sur l'**HOMME** que repose l'ensemble des systèmes car aussi performants soient-ils, il est évident que si l'utilisateur est inexpérimenté ou mal instruit, ils sont relativement inefficaces.

Une étude Britannique menée par le **TAVISTOCK INSTITUTE OF HUMAN RELATIONS** a publié dans son rap-

port sur "The Human Element in Shipping Casualties" (1991) que l'erreur humaine était la source de 84% des accidents de navire.



La communauté maritime a pris conscience comme les autres communautés économiques de l'importance **STRATEGIQUE** pour leurs entreprises de la **QUALITE DES RESOURCES HUMAINES**.

Laissant de côté la formation technique des équipages à la bonne marche du navire et l'amélioration des conditions de travail (en particulier à la pêche), **qu'en est-il de la QUALITE DES ENTRAÎNEMENTS REGLEMENTAIRES des équipages devant faire face aux sinistres pouvant subvenir à bord des navires ?**

Extrait du rapport de la commission grecque suite à l'incendie du **LACONIA** en décembre 1963 (128 victimes).

"Autant lors des efforts de lutte contre le feu que pendant l'abandon du navire, les actions de l'équipage ne furent pas coordonnées ; chacun agissant de façon spasmodique et non sur la base d'un plan bien organisé et préétabli".

En octobre 1989 l'OMI a adopté la résolution **A647** de l'**US NATIONAL SAFETY BOARD** sur la "Safety Study

on Passenger Vessels Operating from US ports". Celle-ci révélait des déficiences troublantes sur différents aspects de la sécurité dans plusieurs cas d'incendies à bord, dues à des réactions de mauvaise qualité de la part des équipages. Celles-ci étaient dues en partie à un entraînement inefficace, sans parler des différences de langue affectant plusieurs membres d'un même équipage.

Le 7 **AVRIL** 1990, un feu de cabine tourne au désastre

sur le SCANDINAVIAN STAR, faisant 158 victimes. Le rapport officiel du Gouvernement norvégien, à propos de l'organisation de la compagnie maritime, critique le fait que :

"aucun cadre de la compagnie n'avait un niveau de responsabilité suffisant pour superviser l'organisation de la sécurité à bord du SCANDINAVIAN STAR. La saine gestion d'un navire à passagers de cette taille est tributaire d'une attention continuelle à tous les aspects de la sécurité, non seulement par l'équipage mais aussi par la direction de la compagnie responsable".

Bref, en 25 ans, il semble que pour certains armements la qualité de la formation des équipages à la sécurité ait peu progressé.

Devant cette situation des réactions se font jour.

Plusieurs pays et en particulier la Grande-Bretagne commencent à se faire les avocats d'une "analyse risque" du navire dès sa construction et selon des critères les plus scientifiques possibles. On en viendrait donc à un MANAGEMENT DES RISQUES comme dans d'autres types d'activités industrielles. Cette analyse de tous les risques potentiels d'un navire permettrait d'établir un "PROFIL-RISQUE" du navire dès sa conception. Ce profil-risque, permettrait ensuite de suivre l'évolution des risques du bord régulièrement tout au long de son armement. Ceci donc pour la PREVENTION qui se traduit par une amélioration constante de la réglementation sécurité relative à la construction des navires et des équipements de bord.

La prévention est nécessaire mais elle n'est pas suffisante : c'est pour cela que des entraînements réguliers de sécurité sont réglementairement prévus à bord des navires.

Mais le COMMANDANT d'un navire ou son SECOND sont-ils les mieux placés pour effectuer des exercices d'entraînement efficaces pour l'équipage ?

L'opinion suivante a été développée par C.A. et R.A. Brindle de Aviation Industrial Marine Safety (GB) pour des armements non français lors d'un colloque à Aberdeen en 1992 :

"Il faut d'abord reconnaître que l'instruction à la sécurité et à la survie en mer (à bord des navires) même si elle a été de bonne qualité, a tendance à s'user car ceux qui ont reçu l'information et l'entraînement ne pratiquent plus (oublient)... les exercices ont tendance à devenir ennuyeux, répétitifs, etc."

On peut envisager que malgré toute la bonne volonté des officiers et des capitaines d'armement à rester attentifs aux entraînements à la sécurité, il leur est difficile de rester INFORMES et ENTRAINES en permanence sur l'évolution des techniques et du matériel. Leur temps limité, les contraintes économiques sur la vie à bord, peuvent restreindre la QUALITE des exercices voire les mettre en toute dernière priorité.

Enfin un commandant ou un officier du bord peut-il lui-même évaluer la QUALITE des exercices menés à son bord ? Il est toujours difficile d'être juge et partie même avec toute la rigueur et la bonne volonté dont les officiers et les équipages font preuve.

Bien sûr ceci varie d'un pays à l'autre et d'un armement à l'autre, mais malgré tout il semble nécessaire d'EVALUER

sérieusement la QUALITE DES EXERCICES. Lors de ces évaluations il apparaît bien souvent la nécessité de recyclages.

Il semble même nécessaire que ces évaluations qualitatives et ces recyclages soient réalisés par des spécialistes de Sécurité et de Survie, toujours au fait des derniers développements, et à même de faire des cours et des exercices à bord des navires lorsque ceux-ci sont à quai ou dans des centres à terre spécialisés. Plusieurs armements français et étrangers sont déjà engagés dans des démarches de ce type.

Ce que nous sommes et proposons :

Le Centre d'Etude et de Pratique de la Survie (C.E.P.S.) est une association régie par la loi de 1901, spécialisée dans les questions de SURVIE, créée en 1979 à St Nazaire et composée de praticiens chevronnés.

Récompensé en 1985 par le Ministère de la Mer pour ses propositions en matière de sécurité et de sauvetage pour les navires, il lui a été officiellement confié la rédaction d'un dépliant sur l'Hypothermie (diffusé en 1989 à 30 000 exemplaires par le Crédit Maritime) et d'un Manuel Pratique de Survie en Mer désormais obligatoire depuis 1991 à bord des canots de sauvetage et des engins pneumatiques de classe 1 et 2.

L'association est membre de l'International Association for Sea Survival training (IASST) basée à Aberdeen, qui rassemble plus de 50 écoles de sécurité et de survie en mer de par le monde. Actuellement l'association organise des cours de SURVIE EN MER pour des Ecoles Maritimes et Acquacoles et des Ecoles de Pêches. Des ENTRAINEMENTS SECURITE des équipages viennent de lui être demandés par des armateurs. Le Centre d'Etude et de Pratique de la Survie est à la disposition des professionnels pour améliorer leurs entraînements à la SECURITE et à la SUR-



VIE EN MER.

En conclusion :

Un MANAGEMENT de la QUALITE TOTALE semble se mettre en place dans plusieurs armements. Il semble nécessaire que celui-ci s'applique aussi à la FORMATION A LA SECURITE ET A LA SURVIE des équipages avec l'aide de spécialistes. Cet investissement dans la qualité des ressources humaines produira sans nul doute des dividendes dans la pérennité du navire et de l'équipage et aussi dans la qualité du service aux clients des armements.

Bibliographie sommaire :

- IASST Conference Aberdeen 1992
- Safety at Sea magazine
- Conventions Solas (OMI).

Pour toute correspondance :

CEPS, 37 avenue des Colverts, 44380 Pornichet.
Tél. 40.61.32.08. - Fax. 40.61.61.08.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

HM/MFF/7.60.20
DIRECTION GÉNÉRALE
DE LA POLICE NATIONALE

SERVICE CENTRAL DE LA POLICE
DE L'AIR ET DES FRONTIÈRES
REF.: D6PN/SCPAF/BRAE/N. 3. 05 43 0
AFFAIRE SUIVIE PAR:

12 OCT. 1993

Monsieur le Commandant,

Par votre lettre du 11 juin 1993, vous nous signalez les difficultés rencontrées par vos collègues confrontés au problème de l'immigration clandestine maritime.

Je tiens à vous rappeler que les compagnies maritimes sont tenues de prendre toutes dispositions pour éviter les embarquements non autorisés, et que les Commandants de navires ayant à leur bord des clandestins sont tenus de les y maintenir de façon efficace et humanitaire, puis d'organiser leur réacheminement vers leurs pays d'origine.

En cas de constatation d'une infraction aux conditions d'entrée et de séjour commise par une personne débarquant d'un navire, un procès-verbal est susceptible d'être dressé en application de l'article 20 bis de l'Ordonnance 45/2658 du 2 novembre 1945. Celle-ci rend passible la compagnie d'une amende d'un montant de 10.000 F par personne en situation irrégulière transporté par le navire.

S'il a pu arriver, par le passé, que dans un souci d'efficacité et de bienveillance vis à vis des amateurs, les fonctionnaires de la Police de l'Air et des Frontières aient été amenés à assurer ponctuellement le transfert de clandestins du navire où ils se trouvaient au point de sortie du territoire, cette pratique ne constitue en aucune façon une obligation légale et ne saurait s'imposer au seul motif que la compagnie assure le financement de l'opération.

Aussi, je vous invite à sensibiliser les adhérents à votre association à la nécessité d'assurer une stricte surveillance des mouvements de personnes à bord de leur navire dans la période précédant tout appareillage.

Veillez croire, Monsieur le Commandant, à l'expression de mes considérations distinguées.

M. le Commandant Yves CHARLOT
Secrétaire Général de l'Association Française
des Capitaines de Navires.

Roger LEJEUNE
40107.60.90

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUVAU 75000 PARIS - STANDARD ☎ 45.27.49.21



GROUPEMENT DES CARTES BANCAIRES "CB"

QUESTION POSEE PAR L'AFCAN Un certain nombre de nos collègues nous ont fait part des difficultés qu'ils rencontrent dans l'utilisation de leur CARTE BLEUE INTERNATIONALE VISA lorsque celle-ci arrive à expiration pendant leur absence hors de France.

Comme vous le savez, de par leur profession, les marins de commerce sont à l'étranger six à huit mois par an, par périodes de trois ou quatre mois. Certains établissements émetteurs conseillent de faire renouveler la Carte avant de partir, ou d'en prendre un supplément.

Certains établissements de bien vouloir nous faire savoir quelles solutions vous préconisez aux détenteurs de Cartes Internationales qui ont à l'utiliser à l'étranger pendant de longues périodes non facilement programmables.

Monsieur,

Vous nous faites part, dans votre lettre du 27 Septembre, des difficultés que rencontrent vos collègues lors de l'expiration de leur carte bancaire.

C'est effectivement un problème très spécifique à votre profession et il n'y a pas de réponse universelle. Chaque cas doit être traité entre le client et sa banque.

Il n'est pas possible d'émettre des cartes à plus de deux ans de validité et il n'est pas souhaitable d'envoyer des cartes renouvelées par la poste. Certains établissements émetteurs pourraient peut-être les mettre à disposition de leurs clients dans leur succursale à l'étranger.

Nous communiquons votre lettre à nos membres et nous restons à votre disposition pour approfondir votre réflexion.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Jean-Pierre CAMELOT
Directeur
Particuliers & Professionnels

LES FAITS.

Le cargo allemand HEIDBERG appareille de Bordeaux le 8 mars 1991 à 20 h 30, chargé de 2 500 tonnes de maïs à destination de l'Angleterre. Vers 23 h 30, le cargo vient heurter un appontement de la SHELL à Pauillac, occasionnant d'importants dégâts matériels.

Pendant la descente de la rivière, le commandant assurait seul le quart, en compagnie du pilote, en gouvernant au pilote automatique. Peu avant l'accident, il est descendu à la machine fermer des vannes de ballastage. Son absence est estimée à six minutes. Quand il quitte la passerelle, le navire, en route au 340, a le cap sur les appontements. A la bouée 42, il faut venir progressivement à droite jusqu'au Nord. Resté seul sur la passerelle, le pilote de rivière tente sans succès de changer de cap. Quand le commandant regagne la passerelle, le pilote ordonne arrière-toute, ce qui est exécuté, mais le navire qui n'est plus qu'à 300 mètres de l'obstacle et navigue alors à 11 nœuds courant portant, vient s'encastrer violemment dans l'appontement. L'incendie qui en résulte dure 72 heures. Le cargo a pu être dégagé et a regagné Bordeaux par ses propres moyens. Il n'y a pas eu de victime.

L'HEIDBERG avait six ans au moment des faits. C'est un caboteur moderne. Il était armé par 1 commandant, 1 second et 5 matelots du Kiribati qui n'avaient aucune compétence maritime.

LES JUGEMENTS.

L'affaire est venue devant le Tribunal de Commerce de Bordeaux le 23 septembre 1993.

Le Tribunal a retenu la faute grave du commandant qui a quitté sa passerelle "au mépris des règles de navigation, règles élémentaires et de rigueur absolue". Il note également l'insuffisance de l'effectif des officiers pouvant assurer les quarts et que "force est donc de considérer qu'il s'agit là d'une faute grave, relevant tant de la part du commandant qui accepte ces conditions de navigation, que des armateurs auxquels il appartient de veiller à ce que leur équipage soit, tant en nombre qu'en qualification, constitué en observant les règles de sécurité et en prenant en compte toute éventualité de nature à mettre ces règles en échec".

Puis notant que "le commandant exerce une certaine responsabilité à cet égard mais à un niveau secondaire et ne peut dégager de sa responsabilité l'armateur qui reste souverain notamment dans ce domaine" ; et établissant "que la cause essentielle de la collision relève de l'insuffisance du nombre d'officiers", le Tribunal condamne les armateurs à payer la totalité des avaries occasionnées (plus de 63 millions de francs) sans qu'ils puissent se prévaloir de la limitation

de garantie prévue par la Convention de Londres.

Le pilote de rivière était assigné par les armateurs. Le Tribunal a débouté les requérants en ces termes :

"Attendu qu'en sa qualité de Pilote, Monsieur (...) est tenu par une mission d'assistance consistant à donner au commandant du Navire toutes précisions utiles pour la conduite du Navire dans la zone portuaire (caps, hauteurs des fonds, etc.) ;

- qu'en aucun cas et à aucun moment, il dirige personnellement la conduite du navire, sauf dans le cas de l'espèce où il fut contraint d'intervenir pendant l'absence du commandant, laquelle constitue la faute grave commise par ce dernier ;

- que l'on ne peut donc lui en faire grief et retenir une quelconque faute à son encontre ;

- qu'il y a donc lieu de débouter les requérants de leur action dirigée contre lui".

DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE.

La décision du 23 septembre 1993 du Tribunal de Commerce de Bordeaux est surtout remarquable par le fait qu'elle refuse à un armateur le droit à la limitation de responsabilité que la convention de Londres de 1976 "sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes" lui offre, au prétexte qu'il a commis une faute dans la gestion de son navire en l'armant avec un équipage insuffisant en nombre et qualité et que cette faute est à l'origine des dommages subis par les tiers.

Décision qui fait d'autant plus de bruit dans le monde armatorial qu'il ne s'agit pas d'un pavillon exotique mais du pavillon allemand, dont les pratiques ainsi révélées sont très proches des pires pavillons de complaisance. On se rappelle d'ailleurs le KINI-KERSTEN, autre navire allemand armé lui aussi à deux officiers seulement, venu s'échouer sur une plage du Cotentin le 1er janvier 1987.

Voici l'extrait du jugement de Bordeaux concernant cet aspect de l'affaire :

SUR LA CONVENTION DE LONDRES DE 1976.

Cette convention ne peut s'analyser comme établissant un droit inconditionnel conférant à l'Armement Maritime la possibilité d'user de la faculté de limiter sa responsabilité pour tous faits ou dommages pouvant lui être imputés ;

Elle consacre en fait, un privilège auquel peut seul prétendre l'armateur qui prend en permanence, c'est-à-dire en toutes circonstances les dispositions imposées par les lois et les usages de la mer, les mesures permettant à ses navires de naviguer en assurant à tous moments leur sécurité et celle des tiers, personnes ou biens matériels, se conduisant ainsi en professionnel de haute conscience et compétence ;

Ne peut donc prétendre se prévaloir de cette faculté, l'ar-

mateur qui interprète ces dispositions dans un but purement lucratif, en réalisant, par voie d'économie sur le matériel, son entretien ou la composition de l'équipage, tant dans le domaine de l'effectif que de la compétence, un profit lui permettant d'affronter avec succès ses concurrents tout en dégagant un bénéfice supplémentaire.

Un tel comportement doit exclure tout naturellement cet armateur d'une quelconque prétention à ce privilège dont on a pu dire qu'il se mérite.

L'évolution en accélération constante de la technologie, donc des techniques de toute nature, met à la disposition de l'homme des moyens de plus en plus élaborés, lesquels augmentent constamment l'efficacité de ses actions.

Mais ces moyens engendrent des dangers toujours plus graves dans leurs conséquences, créant ainsi à l'homme une obligation constante de progression de ses compétences et d'adaptation de sa conscience à sa responsabilité.

C'est ainsi que la notion de faute se trouve renforcée (faute lourde, grave ou impardonnable) et que le recours des tiers lésés doit être apprécié à la hauteur des conséquences de la

faute de celui dont la responsabilité est établie.

L'opinion publique, parfaitement consciente de ces réalités, exige de plus en plus la mise en cause de l'auteur d'un préjudice, le Droit Civil et le Droit Commercial évoluent dans ce sens, la responsabilité du chef d'entreprise dans le domaine de la sécurité du travail, celle du concepteur et du vendeur en matière commerciale, des professions indépendantes, du corps médical, du conducteur de tous engins, assurant le transport des personnes et des biens.

Certes, le Droit Maritime ne peut être apprécié en tous ses points avec le Droit Terrestre, ce pour des raisons spécifiques aux lois et usages de la mer ainsi qu'aux règles et conventions internationales sur lesquelles il est fondé mais il subsiste que la nature même de la responsabilité de l'homme ne peut être sensiblement différente.

Ces droits peuvent et doivent se rejoindre au moins sur un principe :

"Seules l'imprévisibilité et l'inévitabilité sont une cause d'exonération de responsabilité".

Ingenious new device links ship to shore.

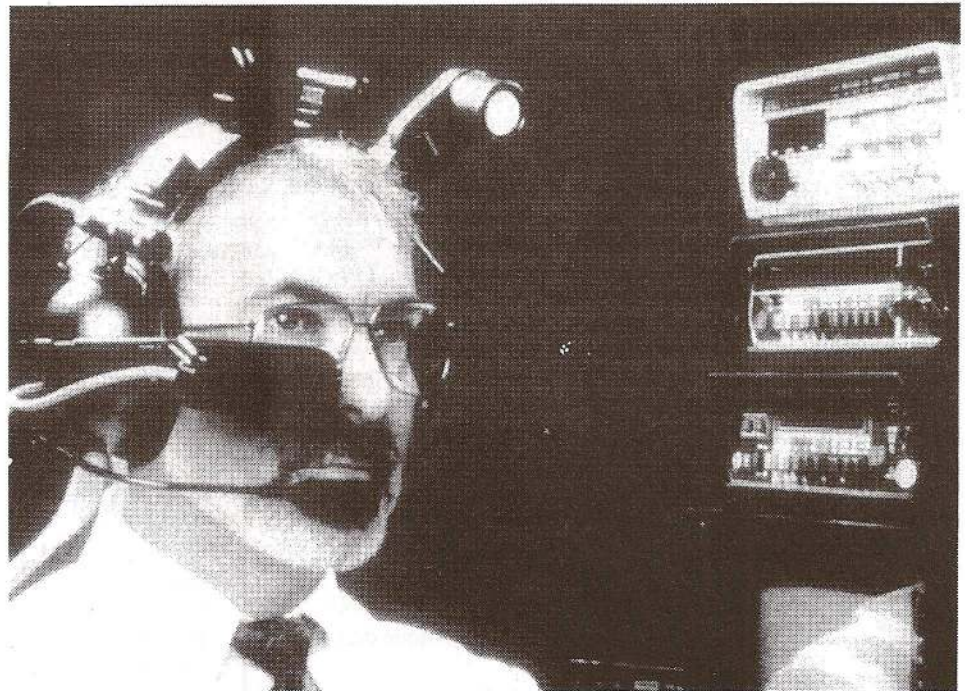
THE days of having to describe a fault in a piece of equipment in a radio call to the office and waiting for replied instructions on how to effect repairs could be over, thanks to a revolutionary piece of audio-visual equipment recently developed by UK firm ABB Nera.

Called Camnet, this ingenious device allows a shore-based person (such as a repair technician) to get a close-up view of something on board and simultaneously talk the crew members through the necessary repairs or adjustments.

The key piece of equipment in Camnet is an audio-visual headset worn by the crew member who focuses on the equipment. Fitted with miniature camera and a microphone, the headset allows live pictures and sound to be transmitted via a satellite link to the shore, where the other person can see the equipment as if he was on the ship.

The crew member does not even need to leave the location, as selected drawings, photographs and text can be displayed for him to read on a special screen incorporated in the headset.

Camnet's main application would be in the repair of damaged machine-



THE Camnet headset with its miniature TV camera, special screen, earphones and microphone

ry, but other uses would soon be discovered. If linked with a shoreside doctor it would certainly make ship-board medical treatment less risky, and could even allow mid-ocean surgery to be performed under guidance from a shore-based surgeon.

Costing US\$ 120,000, Camnet's ship-based system consists of the

headset, a Saturn 3S.90 satcoms unit and a demodulator to allow high-speed visual, sound and data transmission. Ashore, the user needs a desktop video conference terminal and an IBM-compatible PC to communicate with the headset screen.

THE SEA - Déc. 1993

COMMISSION MARINE DE METEO FRANCE

par
le Cdt Louis Alain YVONNOU

La Commission MARINE de METEO-FRANCE s'est réunie le 28 septembre 1993, à 14 h 15, avec une trentaine de participants et deux intervenants.

● Monsieur l'Administrateur DU COUEDIC, "patron" du CROSS CORSEN a évoqué la mise en service du système de diffusion NAVTEX le 1er août 93, et les difficultés rencontrées pour la collecte des informations à transmettre et leur mise en forme avant transmission en anglais sur réseau NAVTEX.

La portée minimale imposée par le SMDSM est de 250 milles. Certains navires français ont reçu les messages NAVTEX émis par CORSEN jusqu'à PORTO... donc bien au-delà des exigences prévues. Des améliorations restent encore à réaliser sur l'antenne d'émission de la tour d'OUESSANT et le système "se rôde normalement" pour atteindre par un trafic de :

- 1 200 messages METEO
- 700 messages AVURNAVS
- 100 messages SEARCH and RESCUE (SAR)

Le NAVTEX, émission du CROSS LAGARDE, devrait fonctionner en 1994.

Souhaits du représentant de l'AFCAN.

1. Que les récepteurs NAVTEX soient tous équipés d'un indicateur de niveau de réception par diodes L.E.D. ou autre. Ce souhait est basé sur une expérience de plus de 4 ans d'utilisation au cours de laquelle, un coax d'antenne réceptrice s'est brisé par les vibrations. Cette panne a été vite repérée et réparée par l'Officier Radio. La population des O.R. disparaissant, nous demandons que ces contrôleurs de réception soient installés sur tous les récepteurs NAVTEX (ce qui n'est pas le cas sur les appareils de la première génération).

2. Que les messages NAVTEX soient plus exploitables et que des séparations de titres soient clairement installées entre la METEO ou les AVURNAVS ou les messages SAR. Les Officiers de quart français ont déjà bien du mal à s'y retrouver dans un fouillis d'informations, nous ne parlerons pas des officiers de quart étrangers navigant sous KERGUELEN...

Il est impératif actuellement avec un agrandissement des tâches de passerelle qui distraient de l'anticollision, de sélectionner rapidement ce qui est intéressant pour la sécurité du navire.

● Un ingénieur du bassin des Carènes, Monsieur DANET, a ensuite présenté AIDCOM qui est un logiciel sophistiqué de routage METEO.

Une démonstration a permis de découvrir un travail de professionnel qui prend en compte non seulement les données météo, mais toutes les caractéristiques des performances hydrodynamiques d'un navire à partir des calculs effectués sur la base des plans de forme et des lignes d'eau. Ces calculs peuvent être réalisés sur toutes les coques de tous les navires quelles que soient leurs provenances et leur construction (les calculs sur les formes arrière étant les plus difficiles à appréhender).

Autrement dit, les "polaires" de vitesse de tous les navires, dans toutes les conditions de déplacement et d'assiette, peuvent maintenant être définies avec précision. Ces polaires sont confrontées à des situations METEO fournies par METEO FRANCE, mer du vent, houle, vent, etc., et le programme définit la meilleure route à adopter sur le fond avec en référence une prévision météo à 5 jours (10 jours sont envisagés).

Ces programmes "tourment déjà" sur deux porte-conteneurs de la CGM avec succès. L'économie de carburant serait de 3% par rapport à une traversée sans aide (ceci calculé sur la moyenne de nombreuses traversées sans aide à la décision/prévision).

Le commandant du navire équipé peut faire varier les paramètres ou choisir une route plus "sûre" ou bien modifier ses impératifs commerciaux selon les instructions reçues en cours de route.

Un résumé plus fourni de cette étude et de ce programme informatique sera présenté ultérieurement aux membres de l'AFCAN qui pourrait être l'un des acteurs du programme définitif, car les impératifs commerciaux des navires et des sociétés de transports maritimes peuvent être très différents suivant les contrats maritimes commerciaux. Ce qui est impératif pour un porte-conteneur long courrier peut ne pas l'être pour un V.L.C.C. et vice versa.

L'AFCAN par le biais de la vice-présidence chargée des Affaires Techniques s'efforcera d'apporter son expérience pour un futur colloque sur le sujet du routage METEO qui pourrait se tenir au printemps 94 et qui réunirait tous les acteurs maritimes intéressés.

Souhait du représentant de l'AFCAN.

Bien des PILOTS CHARTS, en particulier ceux de l'OCEAN INDIEN, paraissent inexacts sinon complètement faux et donc trompeurs.

Nous souhaitons que sous l'égide d'une autorité internationale s'établisse une banque de données nouvelles sur ces courants. Cette banque de données étant alimentée par les observations des navires et arrivant en complément des messages CBS METEO.

(Pour la petite histoire, les courants pris en compte pour le routage météo précédant sont ceux des pilotes charts... ce qui a fait hurler les navigants présents à cette réunion !).

● Monsieur HONTARREDE, secrétaire de la Commission MARINE de METEO FRANCE, a ensuite proposé aux participants un nouveau produit de METEO FRANCE : METEOROLOGIE NUMERIQUE ACCESSIBLE A TOUS LES MARINS dénommé NEPTUNE.

Plus adapté à la pêche et à la grande plaisance qu'à la navigation commerciale, ce programme transmet via INMARSAT des cartes isobariques, de vagues, de houle, de température d'eau, etc. Ces cartes pourraient remplacer les cartes facsimilées dont tout le monde regrette la disparition, mais cette fois elles sont payantes à cause d'un abonnement d'accès à une banque de données et aussi à cause d'une transmission via INMARSAT.

Un dernier commentaire sur les transmissions des OBS via INMARSAT fait apparaître que certaines OBS sont "perdues" via le code 41 permettant en principe un accès direct à la boîte aux lettres informatique METEO de la station appelée. Le problème est d'autant plus sensible que 50% des OBS sont actuellement transmises via INMARSAT. Une recherche de solutions serait en cours.

Dernière info : les stations automatiques METEO embarquées pourraient remplacer les stations POMMAR au cours du 1er semestre 1994.

La prochaine réunion de la commission MARINE pourrait se tenir en MARS 1994 dans un port marchand.

Cdt YVONNOU
Vice-président chargé des Affaires Techniques.

Courrier

Pollution par hydrocarbures : l'AFCAN donne des précisions

Suite à l'article traitant du système répressif en matière de pollution des mers par les hydrocarbures (« Le marin » du 19 novembre), le commandant Michel Caron, président de l'AFCAN, apporte le commentaire suivant.

« L'AUTEUR a tout à fait raison d'écrire dans son introduction que l'opinion publique est particulièrement préoccupée par la pollution des mers par les hydrocarbures. Mais l'auteur aurait grandement contribué à éclairer l'opinion publique s'il avait profité de vos colonnes pour chiffrer cette pollution. En effet, l'essentiel de la pollution des mers par hydrocarbures est d'origine terrestre. Sur les 2 400 000 tonnes d'hydrocarbures qui atteignent la mer chaque année, 400 000 sont dues aux transports maritimes, soit 17 % du total, dont 100 000 « seulement » — soit 4 % — sont des rejets non autorisés (sources : documents du département Mer du METT).

« Par ailleurs, il n'est pas exact d'écrire que les mesures prises par les pouvoirs publics n'ont pas diminué les pollutions dues à l'exploitation des navires. Au contraire, la convention MARPOL a permis de réduire, sur dix ans, la pollution par les navires de un million de tonnes par an.

« C'est donc à tort que l'opinion

publique s'inquiète à ce point des déversements d'hydrocarbures en mer par les navires. Il convient de lui rappeler que le transport maritime est beaucoup moins polluant que le transport par route et que les pollutions d'origine humaine et d'origine agricole sont « ô combien plus néfastes pour le milieu marin » dans les eaux côtières, en particulier, que les boulettes de goudron sur les plages.

« Ce qui n'empêche pas de continuer la lutte contre les navires pollueurs. Les lacunes du système répressif, mises en évidence par M. Métiévier, montrent qu'incontestablement les tentatives d'applications de la loi pénale ne constituent pas un moyen de lutte efficace contre les rejets interdits. Mieux vaut s'attaquer aux causes techniques des pollutions et, en priorité, à l'élimination des pavillons de complaisance, des navires sous-normes, des équipages incompetents ; au développement des installations de réception des résidus dans tous les ports ; à l'amélioration de la sécurité de la navigation par l'équipement des navires et la formation des marins.

« L'Union européenne pourrait ainsi créer, dans les eaux de ses États membres, un sanctuaire de la sécurité maritime.

Dans LIBERATION
du 2 novembre :



ON A BEAUCOUP NOIRCI LES MAREES NOIRES

titrait LIBERATION sur cinq colonnes dans son cahier hebdomadaire du 2 novembre consacré à l'environnement. Et l'article commençait par cette phrase : "Aucune pollution pétrolière n'a jamais mis la mer en danger. Tel est le verdict des experts réunis à deux reprises ces dernières semaines autour du thème de la pollution par les hydrocarbures". Il s'agit en l'occurrence des Rencontres écologiques d'Arles et du Symposium international de Marseille sur la protection du milieu marin.

Mais un gros sous-titre dans le corps de l'article annonce "LA MAREE NOIRE N'EST QUE LA PARTIE EMERGEE D'UN ICEBERG DE POLLUTION : SEULEMENT 20% DES HYDROCARBURES REJETES EN MER. LOIN DERRIERE LE LAVAGE SAUVAGE DES CALES QUI REPRESENTENT 45% DES REJETS".

C'est peut-être vrai, mais il fallait préciser 45% des rejets des navires, lesquels (ne) représentent (que) 17% de la pollution totale des mers par les hydrocarbures...

C'est ce même genre de désinformation ou tout au moins d'information incomplète qui nous a fait réagir à un article paru dans "Le Marin" du 19 novembre. (ci-contre)

Coup de torchon breton...

Brest nettoie sa baie... La qualité des eaux de la baie de Brest laisse à désirer. Première accusée, la ville même, dont la station d'épuration ne traite que la moitié des effluents produits par ses 215 000 habitants. La communauté urbaine et l'agence de bassin Bretagne-Loire viennent de se mettre d'accord sur la somme nécessaire pour redonner une eau pure au nez de la Bretagne : le devis s'élève à 350 millions de francs, répartis sur 8 ans.

BP in moves to boost crew morale

In "THE SEA" déc. 1993

A SERIES of initiatives are being run by BP Shipping to improve relationships with seagoing staff. They were launched after the company found that the move in 1986 from direct employment to agency manning damaged crew morale and commitment.

Mr Tim Hughes, group head of BP's ship operations group, says that by 1990 the links with sea staff were fairly fragmented and their sense of commitment to the ships was at best patchy.

BP responded to this by improving pay and conditions and cutting the number of crewing agencies it used from three to one, he says in an article

in the latest issue of the company's magazine, BP Shipping Review.

The company also started a series of week-long seafarers' workshops to provide a forum in which seafarers could find out more about the company's philosophy, say what they thought about BP operations, and discuss a wide range of commercial and technical issues.

These have been very successful, says Mr Hughes. "The quality of feedback from the sharp end of the operation has significantly improved since the workshops have been running. There is also evidence of a better rap-

port with sea staff.

"We have made a good start in rebuilding confidence, although there is still a lot of work to do, particularly with younger officers".

Mr Hughes also says BP has no plans to reduce the company's commitment to British and Irish officers. Other nationalities may be cheaper, he says, but BP's commitment is to quality.

BP currently has 390 British and Irish officers with the remaining 30 coming from Poland to fill the gap in the supply of British officers which was caused by not recruiting cadets in the late 1980s.



IMO

LE METIER DE MARIN A LA CARTE

COMPREHENSIVE REVIEW OF STCW-78

La première réunion d'experts chargés, à titre consultatif, d'examiner une révision globale de la convention STCW-78 (normes de formation et de veille) s'est tenue au siège de l'OMI du 19 au 23 juillet 1993, sous la présidence du commandant canadien W.S. MORRISON, ancien Directeur du Département Sécurité Maritime de l'OMI. Elle comprenait les représentants des gouvernements du Mexique, des USA, d'Espagne, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, ainsi que des experts de l'Université Maritime Mondiale de Malmö, de l'Académie arabe du Transport Maritime, de l'Université Dalian, des Instituts de formation d'Amérique latine, de l'ISF et de l'IFSMA.

Le Commandant André TROCHERIS, qui a travaillé comme expert de la Délégation française à STCW-25 du 20 au 24 septembre 1993 à Londres, puis à Paris le 15 octobre, nous brosse un premier tableau des bouleversements en cours.

FORMATION MARITIME.

REVISION DE LA CONVENTION DE 1978

Par le Cdt A. Trochérís

A la suite des nombreuses catastrophes maritimes récentes particulièrement lourdes en pertes de vies humaines et en dommages à l'environnement, le Secrétaire Général de l'OMI a estimé qu'il était urgent de prendre des mesures visant la formation des officiers et marins. Le sous-comité STW lors de sa 24ème session (mars 1993) a donc mis à l'ordre du jour :

L'examen approfondi de la convention STCW de 1978 avec synthèse des propositions d'amendements.

Quelques pays : l'Australie (STW 24/18), le Royaume Uni (STW 24/18/2), des organisations comme l'ISF (STW 24/18/1) s'étaient déjà intéressés à la question, rapidement rejoints par des pays comme le Danemark, la Norvège, la Hollande.

Un groupe d'experts à rôle consultatif était formé pour défricher le terrain et aider les groupes de travail des pays membres par des études et des conseils.

Parmi les 14 consultants figurent plusieurs experts de Malmö, le Secrétaire Général de l'IFSMA, des Anglais, Mexicains, etc. mais pas un Français, faute de moyens sans doute.

En fait, cette révision semble partie pour aboutir à un changement complet de la convention. Elle s'est fixée le programme suivant :

1. établir des normes minimales de formation précises et facilement contrôlables,
2. mettre en place des organismes de contrôle des connaissances mais aussi de la compétence réelle des individus,
3. mettre en place des organismes de contrôle des différentes institutions maritimes et de la formation qu'elles dispensent.

Pour atteindre leurs objectifs les initiateurs de cette révision se sont appuyés sur un concept tout à fait nouveau dans l'organisation du travail à bord :

L'APPROCHE FONCTIONNELLE.

Actuellement, les "certificats" (brevets) consacrent l'acquisition de connaissances qui permettent d'exercer certaines activités à bord d'un navire après justification d'un temps de navigation. Chaque pays définit des programmes de formation générale ce qui rend toute harmonisation et par conséquent, tout contrôle difficile. En ce qui concerne la période en mer, seule la durée de l'embarquement est vérifiable, d'où l'idée de contrôle de "compétence".

L'approche fonctionnelle consiste à baser l'enseignement et l'organisation sur l'acquisition de "standards de compétence" correspondant aux différentes divisions fonctionnelles du navire.

ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD.

L'exploitation du navire doit satisfaire à trois exigences principales : "Safe Ship Operation" - "Safety of Life" - "Protection of Marine Environment".

Pour satisfaire à celles-ci, l'exploitation comporte quatre divisions fonctionnelles principales :

"Control of Movement" - "Technical Operation" - "Administer the operation" - "Payload" - qui se divisent elles-mêmes en un grand nombre de subdivisions auxquelles correspondent pour l'équipage et principalement pour les officiers des STANDARDS DE COMPETENCE.

La définition de "fonction" donnée par les consultants est la suivante : "Le mot fonction se réfère à toute tâche, devoir ou responsabilité,

ou à un groupe de tâches, devoirs ou responsabilités ayant un lien commun et nécessaires à la sécurité des opérations, de la vie et de l'environnement".

Par exemple, le groupe de travail de STW propose les subdivisions suivantes pour le "Control of movement" :

Navigation - Communications - Utilisation du système de propulsion - Manœuvre du navire, etc.

A chaque subdivision fonctionnelle doit correspondre un "standard de compétence". La formation deviendra modulaire, un individu choisira d'acquérir un certain nombre de modules et exercera à bord des fonctions correspondant à ces derniers.

L'Armateur n'embarquera plus des Lieutenants ou des Mécaniciens mais des détenteurs de Standards de Compétence. L'Officier ne sera plus Pont, Machine ou Polyvalent mais "Multi-modules".

FORMATION

La formation générale telle qu'elle est dispensée actuellement deviendra également modulaire. L'OMI fixera des normes aussi précises que possible pour les différents standards de compétence. Trois niveaux sont prévus :

- "Support" qui correspond à équipage maîtrise
- "Opération" qui correspond à Lieutenant
- "Management" qui correspond à Commandant, Chef mécanicien, Seconds.

La promotion se fera :

- horizontalement en augmentant le nombre de modules dont on est détenteur
- verticalement en changeant de niveau.

CONTROLE

Toute cette évolution ne servirait à rien si elle ne permettait pas un contrôle plus efficace des différents paramètres : connaissance / compétence / formation dans les écoles / valeur des certificats délivrés.

a) Contrôle des compétences.

La division en un nombre relativement grand de standards de compétence rend plus facile le contrôle de chacun d'entre eux à partir de normes minimales précises fixées par la convention pour chaque standard.

S'agissant de **compétence**, il est nécessaire d'organiser et contrôler la formation pratique donnée à bord.

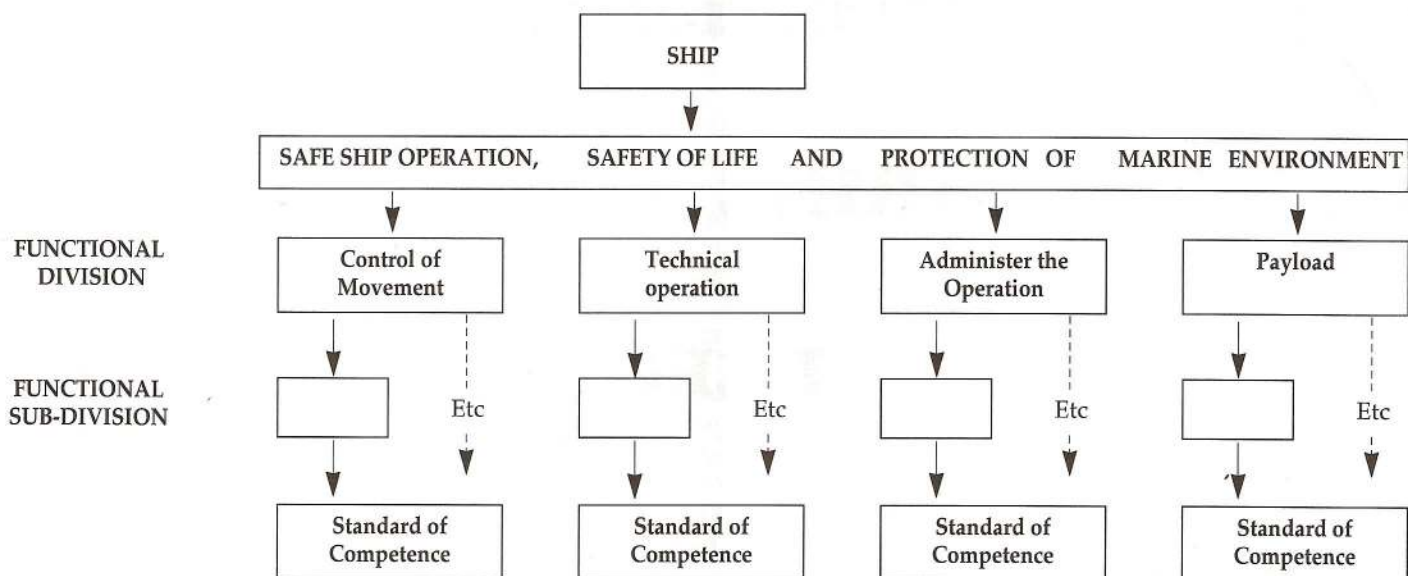
Les Norvégiens proposent l'utilisation d'ordinateurs avec les logiciels intégrant les normes OMI.

Les contrôles seront faits ponctuellement par l'état du port dont l'autorité devra être renforcée par l'OMI.

Pour l'embarquement de personnel étranger, la responsabilité de l'état du pavillon qui embauche ce personnel et de la Compagnie qui l'emploie sera engagée en ce qui concerne la vérification de la validité et de la valeur des "brevets" présentés. Cela suppose également un renforcement de l'autorité de l'Etat du Pavillon et une augmentation de la responsabilité de la compagnie.

b) Contrôle des établissements et de la formation qu'ils dispensent.

Les consultants avaient proposé qu'un groupe d'experts nommés



par l'OMI vérifient les niveaux de formation et la délivrance des certificats. Ceci a été considéré par la plupart des pays comme une possibilité d'ingérence dans leurs affaires et donc inacceptable.

Actuellement, prévaut l'idée de la "Quality assurance" "Q.A." qui suppose une démarche volontaire de l'établissement de formation. Celui-ci demande à une organisation internationale, l'OMI, de reconnaître la valeur des programmes de formation et des certificats délivrés. Il peut ensuite recourir à un audit s'il le désire.

AVANTAGES.

Il est certain que le découpage des connaissances et de la compétence en modules devrait permettre pour chaque standard un programme précis et limité qui sera plus facilement contrôlable qu'une aptitude générale à exercer une certaine fonction, le contrôle ne portant que sur les éléments des modules pour lesquels l'officier aura été embarqué.

Les anglo-saxons et surtout les Britanniques, chefs de file de cette initiative pensent que l'approche fonctionnelle leur permettra d'obtenir sur les navires une flexibilité comparable à la polyvalence sans avoir à donner une formation générale et complète comme nous le faisons.

Au lieu d'embarquer l'état-major hiérarchisé actuel, l'armateur embarquera les "standards de compétence" nécessaires à la bonne marche du navire.

Ce genre de formation devrait créer de bons techniciens à une époque où l'exploitation d'un navire devient de plus en plus technique.

INCONVENIENTS.

1. La formation d'un équipage ne tiendra-t-elle pas du puzzle lorsqu'il s'agira de rassembler les différents standards de compétence nécessaires à sa composition ?

2. Les techniciens, si bons soient-ils, seront spécialisés dans des domaines précis. Cela risque d'être un handicap sur un navire à bord duquel toutes les activités sont dépendantes les unes des autres, en particulier au niveau de la décision.

3. Dans la composition de l'équipage et surtout de l'état-major, il faudra accepter la redondance pour éviter qu'un secteur ne soit mis hors service par la carence d'un seul individu.

4. La mise en place de l'approche fonctionnelle devrait élever le niveau des centres de formation les plus faibles, mais ne va-t-elle pas tirer vers le bas les plus compétents ?

5. La vérification des compétences est plus difficile à réaliser que celle des connaissances. La mise en place des contrôles posera d'autant plus de problèmes que l'OMI a souvent du mal à faire respecter ses décisions.

6. La formation polyvalente telle qu'elle est pratiquée en France permet non seulement une grande souplesse dans l'organisation du travail à bord mais facilite également le recyclage à terre. Il est probable que la possession d'un certain nombre de modules de compétences maritime ne créera pas les mêmes facilités.

7. La notion de compétence sous entend l'acquisition de connais-

sances pratiques qui devraient être enseignées à bord... Actuellement, la navigation permet d'acquérir de l'expérience, la compétence se situe déjà à un niveau supérieur pour lequel il n'est pas sûr que chaque navire possèdera les formateurs qualifiés.

8. L'approche fonctionnelle devrait bouleverser toute l'organisation actuelle, en particulier en ce qui concerne la hiérarchie. Si l'on se réfère aux quatre divisions fonctionnelles du tableau joint, il est très possible de concevoir que le "manager", qui n'est plus nécessairement un capitaine, soit le responsable de la division "Administer the operation", par exemple, à condition sans doute de posséder un standard de compétence "navigation". En effet, dans ce système, le technicien navigation n'a pas obligatoirement plus de prérogatives que les autres. Naviguer n'est plus qu'une fonction comme les autres.

9. Cette méthode va entraîner une inflation des certificats (brevets). Les anglais ont dénombré quelques 210 fonctions à bord d'un navire. Les regroupements sont envisagés mais la délivrance des "modules" restera une charge très lourde pour l'Administration qui devra, en outre, les renouveler.

Un changement aussi radical pose de nombreux problèmes tels que la coexistence avec les anciennes formations, l'utilisation des simulateurs qui tendent à prendre une place de plus en plus importante dans la formation. La mise en place d'une nouvelle terminologie avec des nouvelles définitions, des termes employés "fonction", standard, compétence, etc. Pour une fois, l'OMI semble avancer très rapidement. La fin des travaux est prévue en décembre 1994 pour agrément par le MSC 65 en fin d'année 1995.

EVOLUTION OU REVOLUTION.

La machine administrative de l'OMI est en route. Certains pays particulièrement influents s'avèrent être des défenseurs farouches de ce projet.

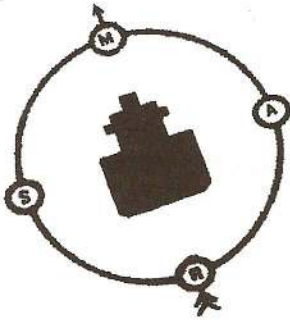
La France manquant comme toujours de moyens pour sa Marine Marchande a pris le train en marche. Résister semble impossible, il faudrait donc s'adapter.

Un moyen serait de considérer les différents standards de compétence comme des points des programmes de notre formation polyvalente. En même temps que son brevet polyvalent, l'officier français se verrait attribuer le nombre maximum de modules correspondant à sa formation. Le brevet de l'officier français serait donc "polyvalent" au recto - "multimodules" au verso.

L'inconvénient de cette solution est de confirmer notre marginalité en matière d'enseignement maritime ce qui est pénalisant à une époque où le nombre de navires sous pavillon national ne fait que décroître obligeant nos officiers à rechercher des embarquements chez les étrangers.

Nous sommes à une époque charnière, paraît-il. Depuis des siècles l'organisation, la hiérarchie à bord des navires n'a que très peu évolué. Peut-être est-il temps de s'engager dans une nouvelle voie même si, à priori, et comme toute nouveauté, elle semble déranger nos conceptions actuelles.

Cdt André TROCHERIS



International MARINE ACCIDENT

REPORTING SCHEME

MARS 93027. Vol d'aussières

Asie du Sud-Est

Le chargement étant fini, mon navire est mis au mouillage en attente des papiers. J'ai demandé à l'agent de maintenir à bord, jusqu'au moment du départ, deux policiers armés, comme pendant l'escale.

Vers 21 h 00, on me prévient qu'il y a bagarre à l'arrière. Je m'empare d'une fusée à parachute et je descends voir. Sur la plage arrière je trouve un lieutenant et deux matelots en train de virer une aussière... capelée sur un petit remorqueur. Le treuil étant plus fort que le remorqueur, ce dernier se rapproche de l'arrière du navire. Je tire la fusée dans sa direction et sous le violent éclairage obtenu, je constate que le remorqueur n'a pas de nom. Je demande aux deux policiers, appelés entre temps, de tirer sur le remorqueur mais ils refusent. A ce moment le remorqueur coupe l'aussière et s'éloigne. Un de mes matelots, très en colère, saisit l'arme d'un policier et tire : l'arme n'était pas chargée !

Le calme revenu, on constate qu'une aussière entière a disparu et qu'on a sauvé la moitié de l'autre.

Je reste persuadé que les deux policiers connaissaient les pirates et ne voulaient pas intervenir. Le tir d'une fusée parachute a été efficace mais j'aimerais savoir ce qu'en pensent mes collègues et ce qu'ils font en pareilles circonstances ?

Commentaires. *Un Avis aux Navigateurs récent fait mention de nombreux vols à main armée sur des navires au mouillage sur la Côte d'Afrique, du Sénégal au sud de l'Angola, ainsi qu'en Amérique latine (Colombie, Vénézuéla, Brésil). A Rio de Janeiro et à Santos, deux marins ont été tués par armes à feu.*

Le même avis recommande de n'employer les signaux de détresse que si le navire court un danger immédiat.

Mais quand la vie de membres d'équipage est menacée, il est difficile de ne pas tenter de se défendre par ces moyens, ne serait-ce que pour effrayer les voleurs. Ces artifices peuvent blesser et même tuer. Dans ce cas le commandant serait poursuivi pour homicide.

Vos avis, s'il vous plaît ? Et le récit d'expériences semblables.

MARS 93032 Capitaine sous pression

Dans un port britannique

En arrivant à bord du navire qui vient de terminer son chargement, le pilote apprend que la machine a des ennuis et que le bord attend une pièce de rechange qui doit arriver le lendemain matin. Décision est prise de déhaler le navire pour libérer le poste. Pendant la manœuvre, le commandant reçoit des appels téléphoniques de ses armateurs lui enjoignant d'appareiller malgré le mauvais fonctionnement de la machine et lui laissant entendre que s'il n'appareille pas, quelqu'un d'autre appareillera à sa place.

Et c'est contre son propre jugement, que ce pauvre cap'tain a pris la mer, par mauvais temps de sud, avec un moteur pas fiable. Sa principale crainte, paraît-il, était que l'incident soit rendu public...

MARS 93040 Essais de sifflet (rapport d'un pilote américain)

Une fois à bord, dès que je peux, je demande qu'on me montre les commandes des sifflets. L'année dernière, sur 27 navires (8% de ceux que j'ai pilotés), les sifflets ont refusé de fonctionner, et il a fallu que le bord intervienne soit pour tourner un bouton quelque part sur la passerelle soit pour demander à la machine d'ouvrir sur l'air ou sur la vapeur. Dans 8 cas sur 27, l'équipage a été incapable de faire rendre un son aux sifflets. Je rappelle que les essais de sifflets font partie des essais obligatoires avant d'entrer dans les eaux côtières ou avant d'appareiller du quai.

MARS 93046 Failure to observe Collisions Regulations.

0410 After rounding Fairy S buoy a NE bound vessel in the deep water route of the TSS was sighted and an ARPA plot commenced. Own ship speed 17 knots.

0415 Visual bearings and ARPA established potential collision situation. (CPA of 0.2').

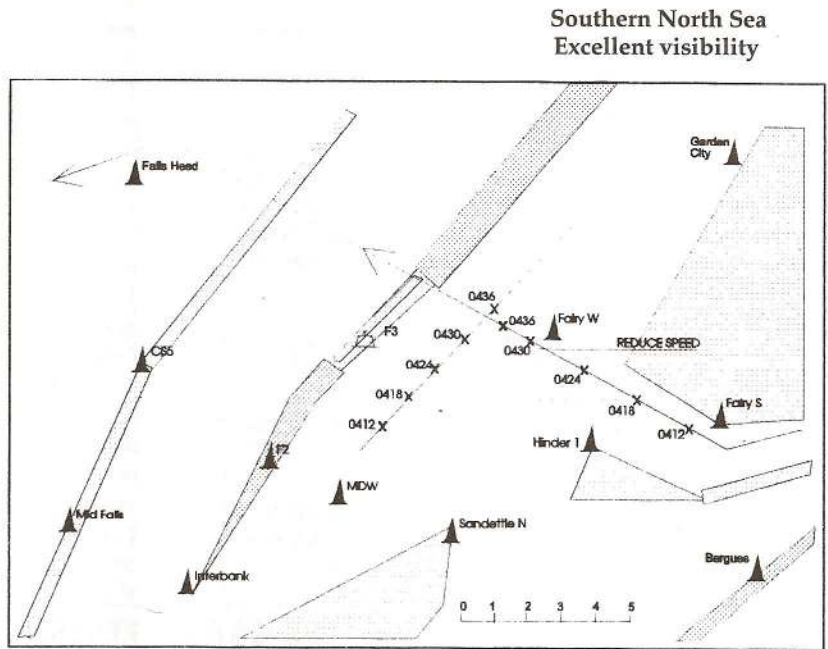
0425 No action by other vessel at range of 4 miles. Engine room advised of possibility of major engine reduction.

0428 Target was called on VHF Ch.16 identifying target's general heading and the fact that he was passing F3 buoy. **No answer or action.**

0430 Range 2.0 miles - reduced speed to slow ahead.

0436 Other vessel passed ahead at range of 0.7 miles.

There were no other vessels in the vicinity to constrain target vessel in any way and she maintained a course of 042° and speed of 12 knots throughout the incident.



MARS 93047 Appalling Standards of Navigation.

Port of Ulsan/Onsan, Korea.

I write the following report as a warning to readers with regard to the appalling standards of navigation which occur in this area. There are three SBMs for the mooring of VLCCs; these buoys are occupied on a very frequent basis. There is a large coastal trade and a constant stream of traffic passes the mooring buoys at close range.

Own vessel, which was discharging at one of the buoys, received a typhoon warning; acting on advice from the terminal, it was decided to cease discharging and proceed to sea until the typhoon had passed. After unberthing, under pilot's advice, we commenced to swing to port to clear the harbour in an easterly direction. At this time a small coaster proceeding south, and hence on our port side, tried to cross our bows at a range of 0.1 miles. Despite sounding our whistle and warnings from the escorting tug and pilot boat, the coaster maintained his course and speed. Visibility at the time was about 2 miles. Full astern was rung and an accident avoided.

After dropping the pilot we made a second attempt to head East; again a coaster heading South tried to cross our bows, this time at 2 cables range. Despite warning blasts on the whistle he maintained his course and speed. Another full astern avoided a nasty situation. Two cables may have seemed sufficient to the coaster but since own vessel was starting to make headway the CPA would have been much less.

All targets were being plotted on ARPA; a large car carrier was ahead of us at three miles but not visible. We had by now managed to turn east to clear the port. The car carrier was observed on the radar to turn 180° to starboard and head back into the port on our starboard bow with a CPA of 0.1 miles. Another ring of half astern to reduce speed until the car carrier made up his mind where he was going. Whilst this was going on another two small ships, both about 3,000 tonnes, had appeared on our port quarter. One a cargo vessel, the other a chemical tanker. Both were doing about 12 knots and both were on a steady bearing. These vessels were so close that my only option to avoid a collision was to turn to starboard and attempt to parallel them until the situation could be better assessed. This was done and the cargo vessel started to clear down the port side whilst the chemical tanker made a turn to starboard and crossed our stern. The cargo vessel, which had almost got ahead of me, made a 180° turn to port and then crossed our stern.

The following afternoon we returned, the visibility was now about 6 miles. The pilot boarded and we headed for the mooring buoy on a course of 270°. About 1 mile south and slightly east of the buoy, a VLCC in ballast was anchored. Tugs were in attendance to assist our mooring when a coaster of approximately 5,000 tonnes appeared heading North (on our port bow). Our bow was by now 0.2 miles from the SBM and we were making headway at about 0.5 knots. We sounded warning blasts on the whistle and the tugs also gave warning. Despite this the coaster passed between the floating hoses on the buoy and our bow, 0.1 miles from our bow and only feet away from the hoses. According to the Loading Master, these situations are very common and the coastal traffic had no appreciation of the "Rules of the Road". It would appear that the coastal traffic uses the SBMs as "waypoints".

Whilst on passage off the South Coast we had a port side crossing vessel on a steady bearing. After flashing him with the Aldis lamp we eventually got a reply on the VHF. When he was advised that he was the giving way vessel and that he should alter course to starboard to pass astern of us, we got the reply, "Me go to Japan!!" On repeating our request we got the reply, "Me come from Yosu!!" With people like this in charge of millions of dollars worth of ship and cargo, not to say anything of the lives involved, it's not surprising that the shipping industry is regarded as a pariah.

MINI-TRANSAT ET MAXI CASSE

Claude FONS, Directeur de la Station Météorologique de Brest-Guipavas, avait capelé une veste de mer pour venir commenter la situation en cours et prévue devant les cinquante-neuf concurrents de la transat des 6m50, quatre heures avant le départ, en ce mercredi 29 septembre 1993.

Mercredi après-midi :

Vent de S à SW 15/20 nds, puis 20/25 avec rafales. Tournant W 20/30 nds, faiblissant en fin d'après-midi 15/20 puis 10/15.

Nuit du 29 au 30 :

Vent d'W à WNW 10 à 20 nds, virant NW entre 00 h et 02 h, avec rafales.

Jeu 30 :

NW en début de matinée 10/20 nds, tournant W, puis SW 15 à 20 durant l'après-midi, à l'avant d'une perturbation. Fraîchissement 20 à 25 nds en fin de journée avec tendance temporaire au Sud à l'avant du front chaud. Mer agitée (croisée).

Nuit du jeudi au vendredi :

Passage de la perturbation. SW 30 à 35 nds. Rotation à l'W. Mer forte.

Vendredi 1er octobre :

Temps à grains avec rafales. W 30/35 puis NW 30/40 nds la nuit suivante, mer forte à très forte.

Bref, une succession de fronts, avec "l'arrivée d'une profonde dépression qui se déplacera assez lentement de Terre-Neuve vers le centre de l'Atlantique Nord".

Le départ est donné à 13 heures... comme prévu. On connaît la suite, une véritable débâcle qui se traduit par des naufrages, l'annulation de l'étape, le retour difficile des concurrents, et, hélas ! la disparition de Pascal LEYS, qui endeuille à nouveau cette course, après déjà la mort de Marie-Agnès PERON et Philippe GRABER en 1991, et de Patrick VANGOD en 1977.

Sept concurrents au total seront récupérés par des cargos.

Plusieurs commandants de l'AFCAN, en particulier de la région brestoise, souhaitaient que l'association fasse alors connaître sa désapprobation sur l'organisation de telles courses. Après concertation, il nous a paru préférable d'attendre la sortie d'AFCAN-INFORMATIONS pour évoquer la question avec tout le recul nécessaire. Il nous paraît inutile également de polémiquer sur le caractère légal ou non des courses en solitaires : elles sont depuis toujours illégales sur le plan international (règle 5 de COLREGS) ; elles deviennent "légales" lorsque les bateaux engagés bénéficient d'une dérogation délivrée par l'autorité maritime du pays de départ. En France, les Affaires Maritimes.

Nous nous contenterons de donner notre opinion sur deux aspects purement professionnels :

- l'appareillage dans des conditions défavorables ;
- l'intervention des navires de commerce dans les sauvetages.

SAUVETAGES.

Sur ce point, force est de constater qu'à peine le départ donné, les organisateurs, les skippers, les assureurs, les sponsors et l'Administration des Affaires maritimes transfèrent sur les marins professionnels (Etat, Commerce, Pêche, Garde-côte, SNSM) la responsabilité, la peine et le risque d'effectuer les sauvetages des personnes en détresse, sous le contrôle opérationnel des CROSS.

Dans une longue étude destinée à défendre les courses en solitaire, le Cdt YVONNOU, en 1988, proposait entre autres mesures, la construction d'un catamaran d'assistance, doté d'un hélicoptère et suggérait la création d'une "société commerciale européenne" pour l'armer, l'engin étant affrété au coup par coup par les organi-

sateurs de courses au large...

Aussitôt après les péripéties de la mini transat il a écrit au quotidien "LE TELEGRAMME" et on lira ci-après l'article que lui a consacré le journal quelques semaines plus tard. La dispersion des concurrents sur des parcours aussi longs que les transats ou la rapidité de certains (les multicoques) poseraient évidemment pas mal de soucis au navire d'assistance. Mais l'idée, c'est qu'il faut que toutes les parties prenantes à ces courses, qui y engagent des capitaux considérables et les utilisent comme supports publicitaires très puissants, assurent de bout en bout la bonne marche des opérations et donc la sécurité des personnes engagées. Les marins et les sauveteurs professionnels n'ont pas à entrer dans le schéma de l'organisation. Sauf en toute dernière extrémité.

SITUATION METEO.

Les marins que nous sommes se demandent s'il était raisonnable de faire appareiller ces voiliers, en toute connaissance de la situation météorologique.

A quoi servent donc les formidables progrès réalisés dans le domaine de la prévision si l'on donne le départ à l'heure prévue depuis des mois, sans tenir compte de la QUALITE de cette prévision ?

Bien sûr, c'est à chaque "skipper" qu'appartient la décision d'appareiller ou non. Mais ont-ils toute leur liberté devant

la formidable pression médiatique et les exigences de leurs "financiers" ?

Nous pensons que les organisateurs ont négligé ce jour-là la réalité des choses de la mer. Le président de l'association des 6,50, Denis Hugues, a parlé de "mer cruelle". La mer n'est pas cruelle, elle est dangereuse. Comme les volcans, les tremblements de terre, les cyclones. La cruauté suppose une conscience, un acte délibéré, voire un plaisir. Parler de mer cruelle, c'est personnifier la mer et... lui attribuer une part de responsabilité ! Quel romantisme...

Comme l'expression *Fortune de mer* qui fleurit dans les médias. De *fortuna* (le hasard, la chance), la fortune de mer, c'est "toute perte ou avarie qui peut arriver à un navire ou sa cargaison et qui n'est imputable ni à la négligence ni à des fautes commises par le capitaine ou par l'équipage". Comme le dit si bien mon vieux dictionnaire de marine de 1906. Les Anglais plus pragmatiques ou sans doute moins joueurs que nous, disent *perils of the sea*.

C'est donc un événement dû aux "hasards" de la mer. A l'aube du XXI^e siècle, il est temps de ne plus accréditer cette notion de fatalité qui s'attache aux marins péris en mer. Il est temps de donner à l'homme qui veut aller en mer pour son métier ou pour son plaisir, les moyens totaux de sa sécurité.

Un grand signe de casquette à Thierry DUBOIS, pour terminer, à celui qui, en panne de radio, n'a pas su que l'étape était annulée et a rallié Madère en onze jours, puis a récidivé, si l'on peut dire, en enlevant l'étape Madère - Ile de Saint-Martin et donc cette mini-transat 1993. Et ce avec d'autant plus de plaisir que son bateau s'appelaient AMNESTY INTERNATIONAL, une bonne marque...

Michel CARON

LES CARGOS DE SAUVETAGE

ARKLOW GLENN
JEAN ALLEAUME
PEDRO
MEHANIKIS
ROMA UNIVERSAL
KRISTA KIRSTEN
COPACABANA

Irlandais
Français
Allemand
Estonien
Allemand
Allemand
Brésilien

Page suivante : Extraits du journal "LE TELEGRAMME".

L'article de Pierre GINS, paru le 5 octobre, émet des interrogations et exprime des sentiments très proches des nôtres.

L'article de Gilbert DREAN (G.D.), du 29 novembre, répond à une réaction du président de l'AFCAN. Il est suffisamment explicite. Son auteur est vraiment désolé que le Lévrier des Mers soit cabossé !

La Mini en question

Toutes les courses ont eu leurs drames, quelque soit l'époque de l'année et la taille des navires.

En ce qui concerne la Transat 6.50, les épreuves humaines sont d'autant plus difficiles à traverser que la flotte est composée de nombreux concurrents (59 au départ de Brest), avec des skippers dont l'expérience ou le bateau ne sont pas toujours parés à affronter la mer « si cruelle » comme le rappelait hier Denis Hugues. Et à en juger par l'état de fatigue de quelques navigateurs (et de certains bateaux) rentrés au port après l'annulation, on ne peut s'empêcher de penser que le bilan aurait été bien plus lourd si les voiliers avaient poursuivi leur chemin vers Funchal.

Cela étant, loin de toute polémique, bien des interrogations sont soulevées.

Doit-on donner un départ à cette époque sachant que les probabilités de mauvais temps sont importantes ? Si oui, faut-il lancer une soixantaine de voiliers en mer avec une éventualité de dégradation de la météo ? A ce sujet, le témoignage des skippers, dont les favoris Hans Bouscholte et Gwen Chapalain, donne froid dans le dos : leur routeur a été très pessimiste la veille et le jour du départ, comme Claude Fons au briefing.

Pourquoi dès lors, les concurrents n'ont-ils pas soumis aux organisateurs (le jour du départ) la possibilité d'un report ? « A la limite, nous attendions la proposition » disait hier Philippe Naudin (organisateur) à un concurrent.

« Si nous avions voté, nous ne serions pas partis » confirme José Goncalvez.

Facile à dire après coup. Les responsabilités sont sans nul doute partagées, mais le bilan est trop lourd pour ne pas s'interroger.

Sécurité : des points à améliorer

Reste que, sur le plan de la sécurité, hormis la question de la « fenêtre » météo, des propositions vont se dessiner : présence d'un GPS (positionnement par satellite) plombé, échantillonnage normalisé (ce sera contesté par quelques régatiers), interdiction de « matosser » (déplacer au vent) des éléments de sécurité comme le radeau de survie. Il paraît en effet aberrant de jouer avec un radeau comme avec un bidon d'eau. Il conviendrait donc de plomber le bib comme le mouillage (projectile dangereux).

La stabilité à l'envers des bateaux intrigue : Jean-Luc Garcia est resté une heure retourné, Joël Lanilis 20 minutes à l'envers, tous les deux bloqués à l'intérieur.

D'autres avis seront émis, tous allant dans le sens de la survie de la Transat 6.50.

Enfin, il peut paraître choquant à quelques observateurs de constater que l'on mobilise des avions, détourne des navires de commerce et mette en alerte les moyens de secours en mer pour une course à la voile à l'esprit sympathique où loisir et plaisir de naviguer priment -même si des professionnels sont engagés- alors que des précautions supplémentaires pourraient peut-être limiter les drames. Mais Denis Hugues a raison : la mer est parfois si cruelle...

Pierre Gins

Sauvetage : réflexions des capitaines de navires de commerce

Suite à notre article intitulé « Le bateau-épave de Marie Sergent à La Corogne » (édition du 13 novembre), l'Association française des capitaines de navire (AFCAN) réagit par l'intermédiaire de son président, Michel Caron, et nous faire part de certaines réflexions en matière de sauvetage.

« Récupérer un naufragé à partir d'un navire de commerce n'est jamais chose facile. Les navires sont mal outillés pour ce genre d'intervention et les équipages n'y sont pas entraînés. Malgré ce handicap, un navire de commerce n'hésite jamais à tenter le maximum pour sauver une vie humaine en mer. Mais c'est la responsabilité de son capitaine de savoir jusqu'où il peut exposer des membres de son équipage pour tenter le sauvetage.

Dans le cas d'un navire de plaisance, il peut être préférable d'accoster pour récupérer les personnes en détresse plutôt que de mettre, à grands risques, une embarcation à la mer. Il en résulte généralement des avaries au petit bateau assisté.

Il m'est impossible de porter un jugement sur un événement dont je ne connais pas les détails. Mais je me réjouis que Madame Sergent ait été sauvée. Je félicite chaudement mon collègue letton et j'en profite pour saluer la réussite de tous les commandants de cargos qui sont intervenus dans la débâcle de la transat 6,50 m.

Je proteste par ailleurs au nom de tous mes collègues contre le transfert de responsabilité en matière de sauvetage des personnes qui s'opère quasiment à chaque course au large entre les organisateurs et les marins professionnels ».

NDLR : en décrivant le piteux état du voilier de Marie Sergent à son arrivée à La Corogne, notre intention n'a jamais été de mettre en cause l'équipage du cargo letton ou des navires de commerce qui n'hésitent jamais à se dérouter pour porter assistance aux navigateurs en difficulté. Nous n'ignorons pas que c'est pour eux une perte de temps et d'argent mais qu'ils obéissent d'abord à leur sens aigu de la solidarité. Sans l'intervention efficace de différents navires de commerce, des pertes humaines auraient été enregistrées dans la transat 6,50m et nous n'avons pas manqué de le souligner le moment voulu. Concernant l'intervention du cargo letton, la priorité était de récupérer Marie Sergent. Simplement il nous a été donné de constater sur plusieurs documents photos détaillés à quel point ce Lévrier des Mers (une unité de 15 mètres en aluminium) était abîmé. Les conditions météo ne permettaient peut être pas de faire autrement, mais il est évident que cette récupération ne s'est pas effectuée en douceur. Aujourd'hui ce bateau est sans doute irrécupérable.

G.D.

SECURITE ET MINI-TRANSAT

Une fois de plus, cette course a tourné en tragédie avec au moins une victime et son lot de sauvetages et de bateaux brisés, chavirés, dématés ou abandonnés.

Lancer une telle course en solitaire sur des voiliers de 6,50 mètres dans la période de l'année où les coups de vent de surcoût se succèdent, de Ouessant au Cap Finistère, n'est-ce pas déjà une imprudence ? Certes, ces petits voiliers sont insubmersibles avec leurs volumes de flottabilité répartis en trois zones et s'ils sont généralement bien pensés et bien équipés, il reste que plusieurs d'entre eux ont été abandonnés sur voie d'eau, capots de rouf arrachés ou chavirés, sans toujours revenir à l'endroit, après chavirement.

Et, pour la première fois dans l'histoire de la course au large, on a vu les organisateurs responsables annuler une course à cause du temps. Et ce précédent n'est-il pas dangereux en lui-même par ses effets pervers ; les concurrents pourraient, en effet, désormais cesser de courir sous leur seule responsabilité et cesser de compter sur eux seuls. Ainsi déresponsabilisés pourraient-ils se lancer dans des courses au large avec des bateaux ou des équipements inadaptés sachant que, en cas de mauvais temps, le départ sera annulé et que les secours s'organiseront, principalement en dérivant les navires marchands, comme ce fut encore le cas cette fois-ci.

Cette mini-transat était à l'origine, en 1976 sauf erreur, une course purement britannique à laquelle participaient, en toute illégalité, quelques concurrents français auxquels la Commission Nationale de Sécurité (C.N.S.N.P.) refusait toujours d'accorder une dérogation. Et le premier, sur la liste des victimes fut un français, Joël de Kat.

Abandonnée par ses organisateurs, cette course fut reprise par un journaliste français, lequel dû demander l'autorisation à l'autorité maritime. La C.N.S.N.P., saisie par le Secrétaire d'Etat, émit un avis négatif dûment motivé. Que croyez-vous qu'il arrivât ? Eh bien, Monsieur LENGAGNE, passant outre, désavoua la C.N.S.N.P. et son Président et donna son autorisation...

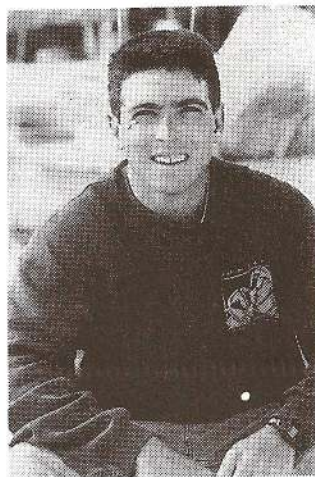
D'année en année, la liste des victimes va s'allonger, tempérée par l'excellente organisation du sauvetage au plan international et les interventions politiques aidant, Monsieur MELLICK, à son tour, ne tiendra pas plus compte de l'avis de sa Commission.

Il faut dire que, avant ces ministres, et dans d'autres courses océaniques MM. DEFFERRE et SOISSON, avec chacun son naufrage, avaient montré le chemin funeste du mépris dans lequel les politiques tenaient les responsables de la Sécurité.

Et la Fédération Française de Voile, naguère en première ligne, ne fût pas, cette fois, la dernière, bon gré mal gré, à accorder sa bénédiction à cette périlleuse aventure au nom de la liberté individuelle.

Cette liberté d'entreprendre et cette volonté de se surpasser revendiquées par tous ces coureurs sont-elles de nature à justifier l'attitude des organisateurs qui, eux, n'hésitent pas à confier aux tempêtes automnales du Golfe de Gascogne des dizaines de jeunes enthousiastes sur des petits voiliers qui n'ont rien à faire sur une mer qui n'est pas pour eux ?

Paul JACOB - Membre de l'AFCAN



Thierry Dubois

LE TÉLÉGRAMME

Samedi 9 octobre 1993

Transat 6.50 : les accompagnateurs efficaces



Jean-Paul Pichon (à gauche) et Pascal Morizot, deux skippers professionnels sur qui la flotte peut compter.

Dans l'ombre de la Mini, trois voiliers participent à la Transat. Ces bateaux sont menés par des équipages professionnels dont le rôle n'est pas à sous-estimer : « après l'annonce de l'annulation de la première étape, nous avons dû communiquer la position de tous les bateaux par VHF : je suis resté 36 h près du poste ». Jean-Paul Pichon, skipper de l'« Akéla-IESM » avait la responsabilité du milieu et de l'arrière de la flotte, alors que le first 51 « Margaux » et « Pacome » se distribuaient l'avant et les côtés de la course.

Confrontés à des problèmes de gréement, le first 51 n'était pas en mesure d'effectuer pleinement sa mission, alors que les skippers J.P. Pichon et Pascal Morizot se sont attachés, comme des chiens de berger, à aider l'atterrissage des 6.50 sur les côtes bretonnes. « 12 bateaux sont rentrés à Lorient ; avec l'aide des sémaphores, nous les avons guidés ». Auparavant, « Akéla » s'était mis à la cape devant l'archipel des Glénan, de crainte que l'un des concurrents ne s'échoue. Autre aspect intéressant de cette aide : le soutien psychologique aux coureurs en état de « léthargie ». Les skippers Morizot et Pichon sont des Patrons Plaisance Voile (PPV), gage de professionnalisme et de compétence.

P.G.

Mercredi 1er décembre 1993

Courses en solitaire : une proposition du commandant Yvonnou

La répétition des interventions des navires de commerce peut engendrer irritation, voire hostilité des marins professionnels à l'encontre des courses en solitaire.

Le débat est ouvert depuis longtemps au sein de l'Association des capitaines de navires et certains jugent ces épreuves illégales. D'autres en restent des défenseurs contre vents et marées, comme le vice-président de l'AFCAN, le commandant Yvonnou.

Lui-même plaisancier et fidèle de la course en solitaire des Vieux Safrans, il nous avait écrit peu après l'hécatombe dans la flotte de la Mini-Transat : « Je suis et je resterai un défenseur des courses en solitaire, je suis par contre, vivement opposé à ce que l'on fasse n'importe quoi au nom de la liberté sur la mer, ce n'importe quoi étant d'ailleurs favorisé par la présence de balises de détresse utilisant les satellites ! »

Il est certain que la fiabilité de ces balises, élément de progrès dans le sauvetage, a aussi son revers. Sachant qu'on viendra les chercher en cas de pépin, certains n'hésitent pas à se lancer dans des aventures au-dessus de leurs forces et de leur compétence.

Se pose aussi le problème de

directions de course qui, pour enrichir un plateau, ou pour des raisons médiatiques, laissent s'élanter des concurrents qui n'ont pas effectué leurs parcours de qualification. Ce fut le cas dans la Route du Café. Le risque est que, lorsque l'on est en difficulté, appuyer sur le bouton d'une balise devienne un acte banal, une solution de facilité. La multiplication des balises entraînera forcément un accroissement des détresses à l'avenir. Et, sans parler du coût financier, cela ne sera pas facile à gérer pour les organismes de sauvetage comme pour les cargos fort sollicités.

S'agissant des courses en solitaire, le commandant Yvonnou renouvelle une proposition, à savoir l'armement par les organisateurs d'un navire de mer, genre ancien thonier océanique : « Ce navire resterait au centre du « paquet » et serait équipé et disponible pour porter assistance en priorité aux concurrents en difficulté. La sécurité y gagnerait, la crédibilité des courses et des organisateurs aussi ! Il ne faut tout de même pas attendre que l'OMI rende ces courses en solitaire hors-la-loi » conclut-il. Les propositions du vice-président de l'AFCAN ont forcément un coût financier pour les organisateurs, mais méritent d'être étudiées.

G.D.

L'Afcan vous souhaite...



Document Marins Pompiers de Marseille.

*bonne année,
bonne santé
et pleine sécurité.*