

AFCAN INFORMATION

ISSN 1158-1735



N° 25 - MARS 1994

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

Humeurs	3
Conteneurs.....	4
OMI / IFSMA.....	14
SMB	16
SHOM	20
MARS.....	22
Formation	25
Routages	26
BRAER.....	28
Fluviaux.....	30
Caboteurs.....	32
BREST	34

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1994

- 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

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

En couverture :

La réparation navale à Brest
(documents du groupe MEUNIER)

TOUS RESPONSABLES, TOUS COUPABLES.

Chaque nouvelle pollution marine engendre désormais un flot parallèle de pollution politico-médiatique. Chaque habitué, responsable ou non, revient avec ses solutions miracles éculées et répétées avec une conviction variant en fonction inverse de son incompétence en la matière.

Les professionnels directement concernés (les vrais, pas ceux qui ne voient les navires que lorsqu'ils sont bien amarés à quai) en ont assez d'être les boucs émissaires d'une société d'irresponsabilité.

Car les marins de tout poil doivent se battre quotidiennement, non seulement contre les éléments naturels mais aussi contre des carences, des absurdités, administratives ou autres, des pressions de tous ordres pour assurer, à l'instar de tout travailleur honnête, leur existence et celle de leurs familles, dont ils sont séparés d'ailleurs, plus souvent que bien d'autres.

Il est donc inutile d'en rajouter ; s'ils cessaient la lutte et mettaient tous ensemble, sac à terre, je crois que les pendules seraient rapidement remises à l'heure.

Les solutions techniques et économiques sont simples et bien connues ; mais comme pour la drogue, qui a vraiment intérêt à ce que cela cesse, à part les marins pris en otage ?

Et ce n'est pas du monde politique que l'on peut attendre des miracles.

En réalité la responsabilité de la pollution des mers incombe à chacun de nous : c'est à chacun, à son niveau, d'y réfléchir et d'agir en conséquence, que l'on soit :

SKIEURS ou VELIPLANCHISTES dont vêtements et engins demandent un transport maritime de produits polluants.

AUTOMOBILISTES évidemment, qui roulez dans un engin utilisé à peine à 20% de sa capacité et qui demandez toujours plus d'asphalte.

PAYSANS, condamnés à la jachère aujourd'hui après avoir nitraté au maximum la terre nourricière.

CONSOMMATEURS qui achetez n'importe quoi, fabriqué n'importe où, n'importe comment, sans même vous demander si c'est réellement nécessaire.

Tout ce mouvement Brownien inutile restera entretenu, avec sa pollution parallèle, tant que le monde n'aura pas trouvé de système étalon, simple et fixe pour comptabiliser les richesses.

Alors, comme on peut supposer que personne n'acceptera de payer dès demain, gasoil ou essence 35 F le litre, cessons de nous plaindre et de maudire les autres. Attendons sagement la prochaine interdiction des plages cet été, de la montagne l'hiver prochain, et, dès la prochaine pollution radioactive, celle de respirer tout simplement.

On peut encore espérer que les peuples, las d'un tel style de vie restreignant leur petite liberté individuelle, n'aillent pas jusqu'à supplier un jour leur chef d'appuyer sur le bouton fatal, afin de pouvoir enfin mettre fin à toutes ces contraintes de la vie.

Cdt Paul MASSEIN

ET PAF !...

Dans les ports français, c'est pour les navires le sempiternel problème des passagers clandestins. Il faut chaque fois perdre du temps en palabres dignes du marché de Treichville ou de la place Djemâa El Fna pour régler, ou ne pas régler, le problème avec la Police de l'Air et des Frontières.

En général, tout peut se régler facilement avec les Agents de la PAF dans les ports, mais cela se complique quand intervient la logique assez hermétique du Service Central parisien.

Interrogé par téléphone début 1993, ce service n'avait pu nous donner de raisons acceptables sur le refus d'un rapatriement par avion d'un clandestin muni de papiers d'identité. Nous avons donc fait un courrier, resté sans réponse.

Le même incident s'étant répété trois mois plus tard, nous faisons un nouveau courrier le 11 juin pour avoir une réponse, sans doute murement réfléchie puisque datant du 12 octobre, dans laquelle nous ne trouvons pas de réponses à nos questions, et les Capitaines ont bien senti l'avertissement : ne pas poser de problèmes à la PAF et surtout ne pas engager sa responsabilité.

Tout récemment, un problème de responsabilité s'est justement posé à un de nos Capitaines, avec un clandestin mais un clandestin dangereux. Ce Capitaine a cherché un appui auprès de notre Association, qui a contacté le Service Central, lequel a bien pris soin d'éviter le problème, et pour couper court, a déclaré que dans l'affaire, je cite : **"il n'y a qu'un seul coupable, c'est le Capitaine qui a embarqué le clandestin"**.

Le clandestin ? rien à lui reprocher, puisqu'il n'est pas entré sur le territoire français ! C'est de la pure incohérence : on ne sait alors de quel droit la PAF fait incarcérer et garder un clandestin innocent par un Capitaine délinquant !!

Peut-on continuer à confier le problème des clandestins à la PAF qui se déclare incompétente territorialement ?

Ce n'est pas souhaitable quand on pense que cette police continue d'ignorer qu'il existe une loi, du 30 mai 1923, relative à la répression du délit d'embarquement clandestin à bord des navires de commerce, et qui, article 74 (décret du 6 juin 1939) stipule :

"Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international, est punie d'une amende de 60 à 15 000 F et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou de l'une de ces peines seulement".

Comme les Capitaines ne peuvent résoudre seuls ce problème, et qu'il y a certaines choses qu'ils digèrent difficilement, je leur propose de réfléchir à ce sujet :

"Quel est le Responsable qui s'est rendu coupable d'avoir laissé entrer tous ces étrangers en situation irrégulière sur notre territoire ?"

Cdt Yves CHARLOT

CONTENEURS EN PONTEE

Une réflexion de l'AFCAN

PREAMBULE.

Deux événements de mer provoqués par les tempêtes d'hiver ont déclenché un grand battage médiatique, une grande agitation d'hommes politiques et finalement une grande émotion publique...

La chute à la mer d'un ou plusieurs colis de détonateurs, qui ont fini par arriver à la côte, rappelle de manière fort spectaculaire, que les navires et leurs équipages sont confrontés à de rudes conditions de navigation à l'ouvert de la Manche et dans le Golfe de Gascogne. Chaque hiver connaît son lot d'avaries et, hélas ! de naufrages avec pertes de vies humaines.

Le désarrimage des 88 conteneurs du navire français SHERBRO, en revanche, ne nous paraît pas caractéristique tant sa brutalité et son ampleur semblent être le résultat d'une circonstance exceptionnelle, dont nous ignorons encore certains détails en rédigeant ces lignes.

Quoi qu'il en soit, l'AFCAN ne pouvait pas rester silencieuse dans ce grand tintamarre. Plutôt que de chercher à réfuter les débordements médiatiques et les déclarations intempestives, ou encore de constituer un amusant bêtisier, nous avons choisi d'apporter notre contribution au débat qui s'est instauré de savoir comment de pareils incidents pourraient être évités.

L'exposé qui suit reflète les idées de plusieurs dizaines de commandants de l'Association Française des Capitaines de Navires qui ont bien voulu participer à des réunions de travail, nous adresser leurs réflexions par écrit ou répondre à nos appels téléphoniques.

Il ne s'agit pas là d'un travail définitif : le transport de marchandises sur le pont des navires, et en particulier le transport de conteneurs, pose bien des problèmes et mérite une concertation générale de toutes les parties intéressées. Il ne s'agit pour l'instant que d'une réflexion interne de l'AFCAN.

LE NAVIRE.

La première constatation qui s'impose est la disparité de situation selon les armements et le type de navire. L'embarquement de conteneurs sur le pont d'un ro-ro diffère en beaucoup de points de l'arrimage effectués sur un porte-conteneurs intégral. Les problèmes de tenue à la mer sont beaucoup plus aigus sur les petits navires (les "feeders" par exemple) que sur un PC géant. L'organisation de telle compagnie permet un respect rigoureux de règles pratiques parfaitement définies, alors qu'une autre, peut-être plus souple sur le plan commercial, sera moins regardante sur les procédures. Sur tel trafic, l'équipage conserve une bonne maîtrise des opérations commerciales, sur tel autre il n'a plus aucune possibilité de contrôle. Les pratiques et la qualité du travail des manutentionnaires sont très variables d'un port à l'autre.

Mais le problème ne réside pas dans cette disparité. L'important est que toute méthode de travail conduise au même degré de sécurité pour le navire et de préservation de la marchandise.

Un navire, un plan, une méthode.

La Résolution A 714(17) adoptée par l'OMI le 6 novembre 1991 constitue un RECUEIL DE REGLES PRATIQUES POUR LA SECURITE DE L'ARRIMAGE ET DE L'ASSUJETTISSEMENT DES CARGAISONS. L'OMI "PRIE INSTAMMENT les gouvernements d'appliquer ce recueil dès que possible".

Dans son avant-propos, ce recueil énonce quelques principes généraux, dont le plus important nous paraît être celui-ci : **"La sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons exige un bon plan ainsi qu'une exécution et une surveillance attentives"**.

De fait, chaque navire est pourvu au neuvage de dispositifs précis d'arrimage et d'assujettissement et de matériels de saisissage. Il reçoit en outre un "manuel d'assujettissement de la cargai-

son" qui est en fait le "mode d'emploi" du navire pour son exploitation commerciale. L'ensemble du système répond aux spécifications de l'armateur, aux règles de la société de classification, à la réglementation de l'Etat du pavillon.

Se pose ensuite la question de savoir si ce mode d'emploi est respecté en cours d'exploitation. Notre enquête montre que non.

Les dérives les plus fréquentes concernent :

- l'augmentation du nombre de plans en pontée ;
- l'arrimage au plan supérieur de conteneurs trop lourds ;
- l'allègement des moyens de saisissage ;
- le mauvais entretien et l'usure des matériels ;
- l'appareillage avant la fin ou sans contrôle du saisissage ;
- l'absence de saisissage... en cas de beau temps.

Il faut évidemment tenir compte de l'évolution des techniques, de l'expérience acquise, des besoins commerciaux, de la pression de la concurrence.

Mais sans jamais perdre de vue la sécurité !

Si des modifications importantes, comme par exemple la surélévation des engins de levage du navire pour arrimer un plan supplémentaire en pontée, font l'objet d'une approbation par la société de classification, il n'en est pas de même des modifications "mineures", inspirées par des considérations commerciales ou par la routine. L'ordre de prendre un plan supplémentaire de conteneurs vides aboutit peu à peu à prendre des conteneurs "légers", puis un jour, poussé par l'urgence, le "ship-planner" y place des conteneurs lourds. On a même vu sur ce plan supplémentaire, devenu normal, mettre des conteneurs vides... et le cycle recommence : le navire prévu pour trois plans se retrouve avec cinq.

En ce qui concerne le saisissage, même dérive. Pour des raisons commerciales (gain de temps, économie de main-d'œuvre), certaines pièces de sai-

sissage ne sont plus employées, comme par exemple les pontets (*bridge fittings*) destinés à lier horizontalement les conteneurs. La tendance est de rendre chaque pile indépendante pour faciliter et accélérer les opérations.

L'entretien du matériel laisse souvent à désirer. Certaines pièces, comme les vérous tournants (*twist-locks*) sont relativement fragiles. Le stock du bord doit être sans cesse réapprovisionné. Des bacs de stockage doivent être prévus à bord pour éviter leur perte.

La pression commerciale sur les bords est toujours trop forte. Il n'est pas rare que le pilote soit à bord et les remorqueurs en attente alors que le dernier conteneur n'est pas encore embarqué.

CE QUE SOUHAITE L'AFCAN.

Sur le plan réglementaire.

- L'avènement, le plus rapidement possible, sur les navires de charge, 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] de l'OMI) ;

- l'application de la Résolution A.714 et donc l'obligation pour les navires porte-conteneurs d'avoir un "manuel d'assujettissement de la cargaison" (*cargo securing manual*) dûment approuvé par l'Administration ;

- la surveillance des installations et du matériel d'assujettissement par la société de classification au titre du maintien de la cote du navire ;

- l'obligation de présenter au capitaine et de lui faire approuver le "plan d'arrimage de la cargaison", lorsque celui-ci est élaboré par des services basés à terre ;

- l'obligation légale faite au manutentionnaire de respecter le "plan d'arrimage de la cargaison" et le "plan d'assujettissement approuvé" ;

- l'obligation contractuelle faite au manutentionnaire de faire procéder au rangement du matériel de saisissage,

selon un plan fourni par le navire et aux emplacements prévus à cet effet ;

- l'obligation réglementaire faite à l'armateur de faire surveiller les opérations commerciales par du personnel qualifié en nombre suffisant (membres d'équipage ou personnel de terre) ;

- le renforcement des contrôles des navires avant leur appareillage par des inspecteurs de l'Etat du port.

ASSUJETTISSEMENT !...

Plusieurs collègues me reprochent l'emploi de ce mot inconnu sur les navires, "imposé par des technocrates ignorant le vocabulaire maritime".

Certes ! On n'imagine pas le commandant demandant au bosco d'aller faire une ronde à l'assujettissement !

Mais parlons clair.

Le "STOWAGE" c'est la répartition, la mise à la bonne place, le rangement de la cargaison à bord d'un navire. L'ARRIMAGE en français, ou le CHARGEMENT (plan d'arrimage ou plan de chargement). Pour le vrac on parle de "TRIMMING" (arrangement). Dans les conteneurs, c'est le "PACKING", l'EMPOTAGE.

Le "SECURING" c'est l'ensemble des opérations qui permet de fixer, d'immobiliser une marchandise, un objet, une pièce, de CONDAMNER ou VERROUILLER un panneau, de BRIDER un mât de charge, de SAISIR les ancres.

Le "LASHING" c'est le SAISISSEMENT proprement dit.

REPARTIR, RANGER, CALER, COINCER, BLOQUER, ACCORER, ETAYER, FRAPPER, CERCLER, SANGLER, SERRER, RAIDIR...

J'arrime et j'assujettis.

Pas de quoi en faire une... FIXATION !

préalable recevoir une formation adéquate. Les services chargés à terre d'élaborer les plans de chargement devraient être placés sous la responsabilité d'un officier ayant acquis une longue expérience de ces trafics à la mer ;

- le "plan d'assujettissement" devrait mentionner le nombre d'hommes nécessaires à la surveillance de sa bonne exécution. L'Administration devrait tenir compte de cette obligation de surveillance avant d'apposer son visa sur la décision d'effectif d'un navire neuf, ou de donner son accord à une réduction sur un navire existant ;

- sur les navires dits "à haute technicité", sur lesquels l'effectif restreint ne permet que la conduite, l'armateur devrait fournir au capitaine un renfort en personnel pendant les opérations commerciales ;

- une période de temps suffisante devrait être laissée au navire entre l'embarquement du dernier conteneur et l'appareillage pour permettre le contrôle du saisissage et la préparation du navire pour la mer. En aucun cas, l'heure de l'appareillage ne devrait être fixée sans l'accord formel du capitaine ;

M.C.

- une méthode devrait être recherchée qui permette de

s'assurer que toutes les saisines sont raidies à peu près à la même tension ;

- les panneaux de cales doivent être impérativement verrouillés ou condamnés.

- A la question de savoir s'il convenait, en hiver, soit de diminuer la hauteur des pontées, soit d'augmenter les moyens de saisissage, l'AFCAN répond qu'il est préférable de toujours procéder de la même façon. Il faut appliquer le "plan d'assujettissement" approuvé, qui est conçu pour toutes les circonstances de temps. Ainsi les navires ne pourront plus partir sans avoir complètement saisi leur cargaison sous prétexte que les prévisions météorologiques sont bonnes. Il ne faut pas négliger en effet les risques d'abordage ou de voies d'eau (échouement, incendie), qui peuvent provoquer de la gêne, laquelle peut entraîner le ripage de la cargaison non saisie, donc l'aggravation de la gêne et le naufrage final.

- Toutefois il faut savoir que la dis-

Sur le plan technique.

- Armateurs, personnels navigants, sociétés de classification, chantiers navals devraient définir, à la lumière d'une expérience déjà longue, les procédés les plus aptes à assurer en toute fiabilité le transport maritime des conteneurs, et en particulier leur tenue en pontée ;

- le "manuel d'assujettissement" devrait montrer tous les cas d'arrimage qui peuvent se présenter et permettre tous les calculs de stabilité, assiette, enfoncement, efforts et contraintes, accélérations dues au roulis, etc. Il devrait montrer les situations à éviter. Il devrait définir les méthodes et les matériels de saisissage à employer et prévoir l'entreposage systématique et rationnel de ces matériels à bord ;

- les officiers appelés à gérer les plans de chargement sur des programmes informatiques devraient au

position des saisines et même le choix des saisines (chaînes ou barres) peut varier en fonction du poids de la pile et de la hauteur de son centre de gravité. Les barres, par exemple, qui semblent séduisantes par leur facilité d'emploi, leur rigidité, leur résistance, peuvent générer des efforts de poussées considérables sur les conteneurs et entraîner leur déformation, alors que les chaînes tirent mais ne poussent pas. Dans certains cas d'arrimage, il faudra des barres, dans d'autres, des chaînes. Le très grand nombre de cas différents que peut présenter une pontée rend nécessaire son traitement par un logiciel capable de "sortir" un plan de saisissage en rapport avec le plan d'arrimage. Ce logiciel doit être un élément du "plan d'assujettissement" dûment approuvé par la société de classification.

LES CONTENEURS.

Un conteneur n'est pas à proprement parlé une boîte !... Structurellement c'est un plateau muni de quatre épontilles permettant le gerbage. Un toit et des parois constituent un emballage de protection des marchandises contre le vol, la pluie et les embruns.

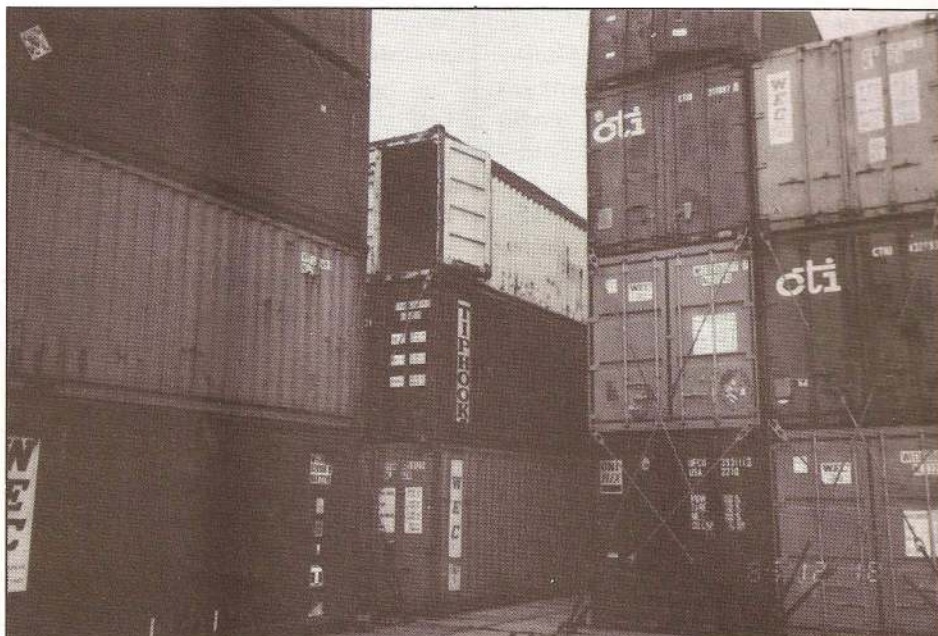
Pour obtenir un empilement correct et stable des conteneurs, il faut que les épontilles soient capables de résister à la pression des conteneurs qui les surmontent, amplifiée par les mouvements du navire et la tension des saisines et qu'elles dessinent avec le plateau et le toit un parallélépipède parfait.

D'autre part, la résistance des parois d'extrémité et des parois latérales n'est pas calculée pour absorber les efforts engendrés par des déplacements de la marchandise ou des roulis et tangage. La marchandise doit donc être soigneusement arrimée, calée, saisie à l'intérieur du conteneur.

Contrôles.

Tout conteneur doit être conforme aux critères fixés par la Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs (CSC) et agréé par un organisme reconnu par l'Administration. Une "plaque d'agrément aux fins de la sécurité" doit être fixée à demeure sur le conteneur. Elle donne l'identité et les caractéristiques du conteneur, ainsi que son programme d'entretien.

Il appartient au propriétaire du



conteneur de la maintenir dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité. Un premier examen doit avoir lieu au plus tard cinq ans après la date de construction, les examens ultérieurs tous les trente mois. Le propriétaire peut opter pour un programme agréé d'examen continu. Dans ce cas le conteneur est marqué "ACEP" (*Approval for Continuous Examination Program*). Sur les conteneurs citernes, la citerne est l'objet d'une surveillance spécifique par une Société de Classification. Enfin un conteneur doit être réexaminé chaque fois qu'il a subi des réparations importantes.

L'emportage des conteneurs doit respecter les dispositions du Règlement du Transport par Mer. En ce qui concerne les marchandises dangereuses, les personnes responsables de l'emportage doivent joindre à la déclaration d'expédition un "Certificat d'emportage" conforme à ce règlement. "Les colis doivent être disposés et calés de façon à éviter tout déplacement intempestif au cours du transport..."

Notons qu'en France existe une "Commission Technique du Conteneur", définie par arrêté du ministre des transports, chargée de donner un avis au Ministre sur la conception, la construction et l'utilisation des conteneurs.

Entretien.

Voilà pour la théorie et tout serait parfait dans le meilleur des mondes conteneurisés si elle était suivie. Mais entre une réglementation et son application...

Les marins constatent des défauts d'entretien sur les conteneurs et sont

témoins d'affaissements entraînant le désarrimage de toute une pile.

Les déformations du parallélépipède sont fréquentes, déséquilibrant la pile, voire même empêchant le coulisement en cellule.

Certains types de conteneurs semblent plus fragiles que d'autres, en particulier les 40-pieds frigo, souvent lourdement chargés.

Non seulement les intervalles entre visites sont trop espacés, compte tenu de la vie rude des conteneurs mais le programme n'en est pas respecté sauf pour les citernes. Quant au système d'examen continu, il permet tous les laxismes.

Utilisation.

L'emportage pose de réels défis à la sécurité. Généralement réalisé par des personnes ignorantes des choses de la mer, le remplissage des conteneurs ne respecte pas les normes en la matière et ne tient pas compte des mouvements et accélérations qu'ils subiront à bord d'un navire. Les exemples abondent de pièces lourdes passant au travers de la paroi de leur conteneur, endommageant les conteneurs voisins, tombant à la mer ; de bonbonnes d'acide se brisant à l'intérieur ; de coulages de produits de toute sorte dont on ignore l'origine et la nature mais qui peuvent être dangereux pour l'équipage et les dockers ; des bruits internes trahissant les déplacements de colis à chaque coup de roulis ; de palettes de fûts gerbées dans un conteneur sans aucun calage ; de marchandises lourdes à une extrémité et légères à l'autre provoquant un déséquilibre de

l'ensemble et un risque d'accident à la manipulation, etc.

Il nous faut aussi dénoncer les **fraudes** sur les poids qui peuvent avoir de graves répercussions sur la stabilité du navire et sur la tenue de la pontée.

Autres **fraudes** : sur le contenu. Il n'est pas rare que des marchandises dangereuses soient transportées sous couvert d'une autre appellation pour échapper à la tarification plus élevée dont elles sont l'objet.

Enfin, à propos du contenu, les bords trop souvent ignorent ce que contiennent leurs "boîtes", ce qui peut présenter de gros risques, en cas d'incendie par exemple.

Ces pratiques douteuses n'interpellent pas seulement les marins pour leur impact sur la sécurité, mais également les armateurs et les assureurs dans leurs intérêts commerciaux.

Marchandises dangereuses.

On entend par marchandises dangereuses, les marchandises répertoriées au Code International sur les Marchandises Dangereuses (Code IMDG : *International Maritime Dangerous Goods*) et qui font l'objet d'instructions de transport très précises. (Résolution A.716 (17) de l'OMI).

Bien que cette Résolution soit seulement recommandée aux Etats, le transport maritime des marchandises dangereuses en respecte globalement les directives et est soumis à une surveillance raisonnablement efficace de la part des autorités.

L'emplacement à bord d'une "marchandise dangereuse" est déterminé par le Code IMDG, en fonction de la nature de la marchandise et avec le souci principal de protéger la vie humaine en mer. Par exemple, et sans entrer dans les détails, les explosifs **DOIVENT** être chargés sur le pont et à l'avant du navire le plus loin possible des locaux de l'équipage, ou dans un local spécialement aménagé et pourvu d'un système de noyage (soute à munition).

Des règlements locaux souvent draconiens, parfois tâpillons, toujours axés sur la protection des installations portuaires, compliquent beaucoup le trafic des marchandises dangereuses.

L'embarquement sur un même navire d'IMDG de différentes classes qui n'ont pas le droit de se cotoyer, conjugué avec la présence des autres mar-

chandises (par exemple les conteneurs frigorifiques dont le compresseur peut générer des étincelles ne font pas bon ménage avec des explosifs ou des matières inflammables), crée des problèmes ardu à résoudre pour l'élaboration du plan de chargement.

Mais dans l'ensemble, les capitaines sont satisfaits des précautions prises pour le transport par mer des marchandises dangereuses même si quelques plaintes concernent la qualité des emballages, la résistance des étiquettes aux intempéries, le calage défectueux en conteneurs...

Reste le CODE lui-même : élaboré pour protéger la vie humaine en mer, il devrait aussi, désormais, intégrer la nécessité de protéger l'environnement marin. Il paraît donc judicieux d'entreprendre une révision des risques engendrés par le transport de substances polluantes en pontée.

En ce qui concerne le contrôle de l'application des règlements, il faut noter qu'en France, le visa par les Affaires maritimes de la déclaration d'embarquement a été supprimé en 1983, avec toutefois le maintien du dépôt du manifeste des dangereux au Centre de Sécurité. Dans les ports français, ce sont les officiers de port qui sont supposés venir contrôler à bord l'exécution correcte du plan d'arrimage des IMDG.

Depuis le 1er janvier 1994, un amendement de SOLAS rend obligatoire sur le plan international, le dépôt des listes et des plans de chargement des dangereux auprès d'une autorité de l'Etat du Port. (SOLAS, CH. VII Règle 5 § 3, 4, 5 nouveaux).

Ces nouveaux paragraphes méritent d'ailleurs d'être cités car ils attribuent des responsabilités à des personnes autre que le capitaine, éternel bouc émissaire.

Il en est de même de la nouvelle règle 7.1 qui instaure une obligation de renseignements de la part des opérateurs de navires (*voir page 8*).

CE QUE SOUHAITE L'AFCA

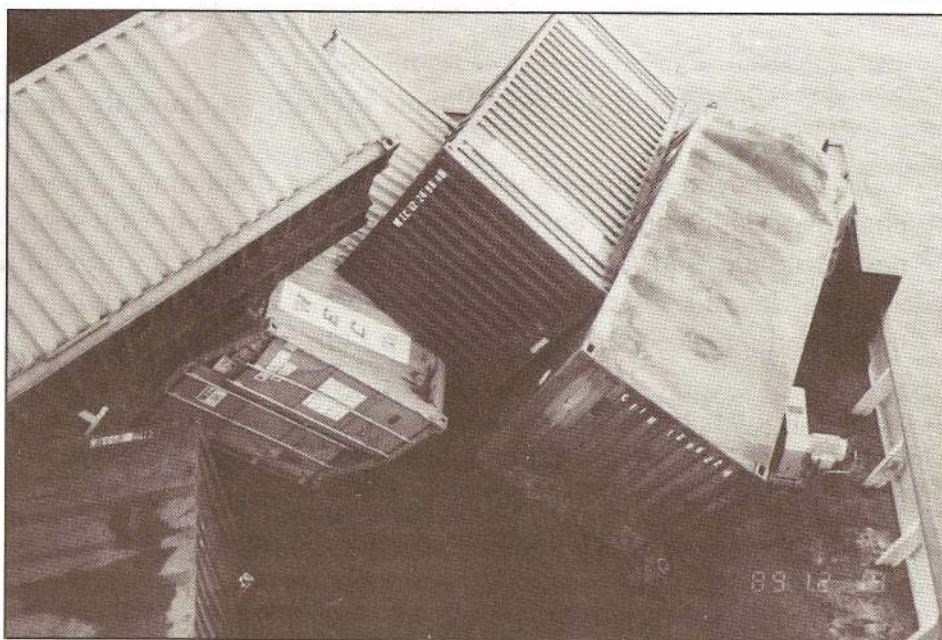
- La mise en place d'un **CONTROLE QUALITE** sur toute la chaîne du transport, qui permettrait une bonne application des règles existantes et le suivi de l'état d'entretien des conteneurs ;

- l'amélioration des techniques d'emportage. Nous suggérons aux transporteurs maritimes de lancer une campagne de sensibilisation sur ce thème auprès de leurs clients. Nous suggérons aux gouvernements de confier à leurs services douaniers - à défaut de posséder un corps de fonctionnaires spécialisés - une tâche de surveillance de l'application des règles d'emportage, parallèlement à leurs tâches de contrôles des marchandises, principalement pour les emportages en usine et sur les lieux de fabrication. Les Américains ont annoncé qu'en 1994 ils débuteraient un programme général d'inspection des emportages à travers tout le pays ;

- l'obligation de présenter un "certificat d'emportage" pour tout conteneur ;

- l'exactitude des poids déclarés et le respect des charges maximales autori-

(Suite p 9)



CHAPITRE VII

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Règle 5

Documents *

Le texte actuel du paragraphe 3 de la présente règle est remplacée par les paragraphes 3, 4 et 5 ci-après :

"3 La personne responsable de charger des marchandises dangereuses dans un conteneur ou dans un véhicule routier doit fournir un certificat d'emportage de conteneur ou une déclaration de chargement de véhicule signé, attestant que la marchandise se trouvant dans l'engin a été correctement chargée et assujettie et qu'il a été satisfait à toutes les prescriptions applicables en matière de transport. Ce certificat ou cette déclaration peut faire partie du document mentionné au paragraphe 2.

4 Lorsque l'on est en droit de supposer qu'un conteneur ou un véhicule routier dans lequel ont été chargées des marchandises dangereuses ne satisfait pas aux dispositions des paragraphes 2 ou 3, ou lorsqu'il n'existe pas de certificat d'emportage de conteneur ou de déclaration de chargement de véhicule, le conteneur ou le véhicule ne doit pas être accepté à l'expédition.

5 Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément à la classification de la règle 2, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan de chargement détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord. Avant l'appareillage, une copie de ces documents doit être mise à la disposition de la personne ou de l'organisation désignée par l'autorité de l'Etat du port".

** L'emploi du terme "documents" dans la présente règle n'exclut pas l'utilisation de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) et l'échange de données informatisées (EDI), à l'appui de la documentation sur papier.*

Règle 7.1

Notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses.

1. En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant charge du navire, envoie sans retard à l'Etat côtier le plus proche un compte-rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement. Ce compte-rendu est établi conformément aux directives et principes généraux adoptés par l'Organisation*.

2. En cas d'abandon du navire visé au paragraphe 1 ou lorsque le compte-rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur-gérant ou l'exploitant du navire, ou leur agent, doit, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes de la présente règle.

** Résolution A.648(16)*

sées par conteneur. Un contrôle rigoureux devrait être effectué avant tout chargement sur un navire. (remarque : nous ne sommes pas compétents pour parler de la route ou du rail mais il est évident que pour parvenir au navire un conteneur surchargé a souvent parcouru une longue distance... en situation de surcharge).

Nous suggérons une pesée systématique à l'entrée du terminal, qui pourrait être l'occasion d'un contrôle général du conteneur avant de le déclarer "prêt à charger" (documents, scellés, état général, IMDG, plaques, étiquettes).

De nombreux portiques à conteneurs peuvent afficher le poids du conteneur qu'ils manipulent : tout conteneur dont le poids réel dépasserait le poids déclaré (dans une fourchette raisonnable), devrait être refusé à l'embarquement.

Un chargeur ne devrait pas donner seulement le poids total d'un lot mais aussi le poids de chaque conteneur de ce lot.

- l'information des bords sur le contenu de leur cargaison. Les moyens informatiques modernes doivent satisfaire ce besoin élémentaire, important pour la sécurité des navires ;

- des contrôles inopinés de conteneurs prêts à charger par les autorités portuaires ;

- une réflexion sur l'assiette des taxes portuaires acquittées par les navires. Actuellement la taxation sur la jauge brute incite à augmenter le volume des pontées au détriment du volume sous pont ;

- une surveillance renforcée de l'état

d'entretien des conteneurs par les organismes chargés de leur agrément et un contrôle de la réalité de cette surveillance par les Etats ;

- une révision des règles de transport des substances polluantes, dans le cadre du Code IMDG, eu égard aux exigences de prévention de la pollution du milieu marin.

RESPONSABILITES

Les responsabilités du capitaine.

Le propriétaire du navire (ou l'affrètement, le gérant, l'exploitant, suivant le cas) est responsable de la marchandise qui lui est confiée et par conséquent des dommages qu'elle peut causer pendant qu'elle est sous sa garde. La Convention de Londres de 1976 lui donne d'ailleurs la possibilité de limiter sa responsabilité en matière de créance maritime, selon certains plafonds et à condition qu'aucune faute lourde n'ait été commise par lui-même ou ses préposés dans la gestion de la sécurité du navire.

Le capitaine "maître de la sécurité" doit veiller à l'état de navigabilité du navire, à la sécurité des personnes embarquées, au bon arrimage et à la préservation des marchandises. Il engage la responsabilité de l'armateur s'il appareille alors que son navire n'est pas prêt à prendre la mer.

Dans la pratique la plus courante du transport maritime, le capitaine et son équipage interviennent effectivement dans l'élaboration du plan de charge-

ment puis dans la surveillance de sa réalisation. Cette pratique traditionnelle survit encore sur certains trafics de conteneurs et sur bon nombre de navires rouliers. Dans ces cas, les capitaines "assument", même s'ils ont à se plaindre des réductions d'effectifs qui diminuent, parfois à la limite du supportable, l'efficacité de leur équipage.

Sur d'autres trafics, l'ensemble des opérations échappe à tout contrôle de l'équipage. Les plans d'arrimage sont faits par la terre et la rapidité des opérations commerciales ne permet pas au bord d'exercer une surveillance efficace axée sur la sécurité.

Responsabilité civile.

Nous savons qu'elle est assumée par l'opérateur du navire, qui peut faire valoir son droit à limitation et qui se couvre par une assurance. Les mécanismes et les plafonds d'indemnisation sont parfaitement définis en ce qui concerne les hydrocarbures. L'OMI travaille à l'élaboration d'une convention capable de régler la réparation des dommages causés par les substances nocives et dangereuses (Convention HNS).

Une autre réflexion est en cours, appuyée notamment par la France, sur la responsabilisation des propriétaires de cargaisons.

Quant au capitaine, nous pouvons penser que le risque d'avoir à assumer lui-même la réparation de dommages est minime, puisque ce risque est couvert par l'armateur.

Responsabilité pénale.

En toute justice, il n'est pas normal que le capitaine soit pénalement responsable d'actes qu'il ne commet pas, de faits qu'il ne peut contrôler, d'actions de personnes sur lesquelles il n'a pas autorité. Les capitaines ne demandent pas à être exonérés de leurs responsabilités mais de les partager avec les différents intervenants de la chaîne du transport.

Responsabilités de l'entreprise de transport maritime.

La faiblesse des effectifs à bord des navires a pour conséquence que le capitaine ne peut plus assurer son devoir de "responsable de la sécurité du voyage, du navire, de son équipage et de sa car-



gaison", devoir qui lui rappellent tous les textes en vigueur.

Il appartient donc au propriétaire du navire de fournir une aide au capitaine pendant les opérations commerciales, sur les navires à effectif réduit, lorsque la pratique des opérations le nécessite, ou en cas de chargement exceptionnel. Nous préconisons qu'un représentant de l'armement soit présent, pour surveiller effectivement le travail de l'entreprise de manutention. Il devrait, selon les circonstances, se faire assister d'un ou plusieurs collaborateurs de l'armement, ou d'experts indépendants. C'est là la fonction bien connue de subrécargue de l'armateur, ou encore de "port-captain" ou de "superintendent", qui mériterait d'être en quelque sorte institutionalisée. Il est évident que cette fonction ne peut être remplie que par des officiers brevetés, après une expérience suffisamment longue à la mer.

Liée à la nécessité d'assurer à l'équipage un temps de repos suffisant avant de reprendre la mer, cette assistance au navire devrait être rendue obligatoire par une mention à la fiche d'effectif du navire. La révision en cours de la convention STCW est favorable à l'examen de cette suggestion.

Ce "représentant" de l'armateur se substitue en quelque sorte au capitaine pour faire exécuter et pour contrôler la bonne exécution de l'arrimage et du saisissage. Cadre de l'entreprise, comme le capitaine, et à compétences et salaires comparables, il doit assumer la responsabilité de ses propres décisions, y compris sur le plan pénal. En cas de pollution par exemple, sa responsabilité pourrait être recherchée au même titre que celle du capitaine et ce serait aux juges d'apprécier la part de chacun.

Responsabilités des entreprises de manutention et de saisissage.

Il nous faut dénoncer la pratique actuelle qui consiste pour l'acconier à faire signer une attestation par laquelle le capitaine reconnaît que l'arrimage et le saisissage ont été effectués à son entière satisfaction. Si le capitaine n'a pas la possibilité réelle de s'en assurer, il doit résister aux pressions dont il est l'objet et ne pas signer cette décharge. De même ne devrait-il jamais signer la feuille de temps (*time-sheet*) ou l'état des faits (*statements of facts*) tant que les der-

nières opérations de saisissage ne sont pas terminées.

L'acconier, contrairement au remorqueur, n'est pas un préposé de l'armateur. Contrairement au pilote, il n'est pas protégé par une loi d'immunité. Toute faute de l'acconier, comme "ship-planner" là où il exerce ce rôle, comme manutentionnaire, et comme saisisseur, engage donc sa responsabilité civile propre. Tout dépend de la teneur du contrat qui le lie à l'armateur. La réduction des effectifs à bord des navires modifie le rôle respectif du bord et de la terre. L'acconier doit devenir davantage responsable et l'on peut penser que la jurisprudence évoluera dans ce sens.

C'est là que le "plan d'assujettissement" propre au navire et duement

geurs et les propriétaires de marchandises dont les défauts d'emballage ou d'emportage seraient à l'origine de pertes, d'avaries ou de pollution. De même faut-il engager la responsabilité des propriétaires de conteneurs pour leur obligation d'entretien.

Conclusions.

Pour nous capitaines de navires, il ne s'agit pas d'ouvrir de quelconques parapluies pour échapper à nos responsabilités. Au contraire nous voulons les assumer pleinement.

Ce qui nous importe le plus, c'est l'amélioration de la sécurité des transports maritimes et par corollaire une meilleure protection de l'environnement. Nous estimons que chaque acteur



approuvé peut jouer son plein rôle : le plan est remis à la manutention qui en accuse réception avec une formule telle que "bien reçu les instructions ci-dessus que je m'engage à respecter dans le cadre du contrat qui me lie à l'armateur".

Cette responsabilisation des tiers intervenants nous paraît aller dans le sens de l'évolution du droit, surtout en matière de pollution (principe pollueur/payeur). Elle peut être couverte par des assurances. Elle ne nuit pas à la possibilité de limitation de responsabilité de l'armateur en cas de faute nautique de ses préposés. Elle permet au capitaine de ne plus être la cible unique des lois répressives.

Dans le même esprit, il nous paraît important de responsabiliser les char-

de toute la chaîne de transport à son rôle à jouer et doit donc assumer sa part dans l'exercice des responsabilités.

Traiter les capitaines "d'irresponsables" et même "d'assassins" (!) révèle au mieux une méconnaissance de la réalité, au pire le désir de désigner un bouc émissaire pour éviter d'avoir à chercher plus loin.

*Travail collectif de l'AFCAN
mis en forme par M. Caron*

ndlr : *photographies du Cdt François Gourmelon. Expertises Maritimes, 28 rue de Denver, 29200 Brest. Téléphone 98.44.07.33. - Fax 98.43.36.77.*

UN CONTENEUR DE TEMOIGNAGES.

Difficile de choisir parmi les nombreuses lettres de nos adhérents. Toutes rapportent à peu près les mêmes pratiques, les mêmes incidents, les mêmes erreurs, les mêmes plaintes. Aucune ne rapporte la perte de conteneurs ! Beaucoup s'étonnent du bruit soulevé par ces affaires de conteneurs alors qu'ils savent que les chutes à la mer sont très rares. L'accident du SHERBRO leur paraît tout à fait exceptionnel et ils ont hâte de connaître les conclusions des enquêtes. Néanmoins, tous reconnaissent qu'un effort général vers une meilleure QUALITE du service doit être recherché par l'ensemble de la chaîne du transport, dont le segment maritime.

Le premier témoignage nous est adressé par un collègue embarqué comme subrécargue sur un navire étranger (capitaine britannique, équipage philippin) en ligne sur un trafic Afrique/Asie. Cette position lui permet de voir, outre les pratiques dans les ports, les carences de certains officiers sous pavillon de complaisance. Son rapport contient la plupart des remarques de ses collègues.

Etablissement du plan de chargement dans un port donné.

Un préplan est établi avant arrivée dans chaque port par le subrécargue, et envoyé à l'acconier.

Copie au chief officer. Rarement des remarques. Il semble qu'il ne soit parfois même pas regardé.

Etablissement du plan définitif à l'arrivée, en collaboration agent/acconier/subrécargue, en fonction des modifications, et des chiffres de poids réels.

En fait, dans ces ports d'Asie, le subrécargue se substitue au capitaine ou au Sd-capitaine, alors qu'il devrait leur apporter son aide et son expérience.

A Singapour ce plan définitif doit être établi 2 jours avant l'arrivée et envoyé au PSA (Port of Singapore Authority), lequel établit le plan de chargement qui sera appliqué par les dockers. Ce plan est présenté au bord avant chargement, et l'on demande au Sd-Capitaine de le signer. Toute modification d'arrimage demandée après signature se traduit par des frais supplémentaires.

Instructions détaillées.

Les instructions détaillées données aux équipes dockers portent sur les ports de déchargement (tels slots / tels ports), sur les IMDG (emplacement précis), sur la répartition des containers selon leur poids, en cale ou en pontée. L'acconier place ensuite les conteneurs, selon ces instructions, en fonction des arrivées de boîtes.

Problèmes rencontrés dans le respect des instructions.

Sauf à SINGAPOUR, les conteneurs ne sont pas tous présents le long du quai au début du chargement. Des conteneurs lourds arrivent donc parfois après les légers, et sont chargés sur pont alors qu'ils devraient être en cale. Après des escales à BUSAN ou KEELUNG il peut être nécessaire de faire quelques shiftings.

Les conteneurs dangereux ne sont pas toujours à l'emplacement indiqué, et ne sont pas toujours marqués sur le

plan. Les Japonais sont ici assez négligeants, alors que c'est correct à HONG-KONG.

A SINGAPOUR les pressions pour une escale rapide sont importantes. Le plan est préparé dans les bureaux des fonctionnaires du PSA, sur ordinateur, et le bord n'a aucun pouvoir sur ces gens-là. Par ailleurs, même si le plan de chargement est correct, il arrive fréquemment que des containers soient inversés par les portiqueurs, et que l'on se retrouve avec des conteneurs à des emplacements différents de ce que le plan indique, ce qui peut être grave lorsqu'il s'agit de lourds, ou de dangereux. Et il est en général trop tard lorsque l'on s'en aperçoit, car le navire est parti pour la mer.

IMDG.

Demande effectuée normalement largement à l'avance. Mais il est arrivé que certains agents "oublient" de faire la demande. Il arrive également que l'agent lui-même ignore que des containers en transbordement sont "dangereux", car l'information n'a pas correctement suivi.

Arrimage décidé par le subrécargue.

Manifeste parfois oublié, et envoyé au port suivant.

Manifeste ne porte pas toujours le numéro du conteneur et son emplacement à bord.

Etiquetage parfois inexistant.

Etiquettes systématiquement laissées en Afrique, et souvent ailleurs, sur les conteneurs qui ont contenu des marchandises dangereuses.

Au passage, à signaler qu'en Afrique, ou autres ports où les risques de vols sont importants, le matériel de lutte contre l'incendie est placé en lieu sûr, et en conséquence inutilisable en cas d'incendie.

A barroter !...

Joli chargement à bord du CGM Normandie, de retour vers l'Europe :

3920 TEUS pleins (de poids moyen 8,7 tonnes),

48 TEUS "lost",

152 x 20' et 101 x 40' vides

soit un total de 4322 slots utilisés.

En arrivant à Suez, le navire aura traversé l'Océan Indien à 23 nœuds de moyenne.

L'alignement des 4322 équivalents 20' qui composent son chargement formerait un mur de plus de 26 km de long.

Leur empilement peut aussi donner une tour de 25 m de côté, haute de 283 m

Jamais vu le "certificat d'emportage" prévu par le § 12-3-7 de la section 12 de l'introduction générale du code IMDG.

Il apparaît que les Japonais sont autant négligeants que d'autres pour ce qui concerne les dangereux.

Saisissage.

Il existe à bord un "container lashing arrangement",

fourni lors de la mise en service. Ce plan est affiché au bureau d'exploitation.

La remise aux dockers d'un plan de saisissage n'est pas pratique courante. Seuls les saisisseurs du port de BUSAN demandent un plan avant de commencer le travail. Le saisissage est en général correct dans les ports asiatiques fréquentés (YOK/NGO/KOBE/BUSS/KEE/HKG/SIN).

Le saisissage en Afrique est généralement mauvais, particulièrement à POINTE NOIRE. Il est par contre bon lorsqu'il est fait par des équipes de saisissage "compagnie", dont c'est l'unique travail.

Le saisissage en France dans les ports du HAVRE, DUNKERQUE, MARSEILLE, est généralement mauvais. Les dockers ne se soucient pas de la sécurité des marins, et beaucoup n'ont pas le savoir-faire de leurs anciens.

Dans certains ports (BUSAN, KEELUNG, SINGAPOUR), les acconiers présentent pour signature un "certificat de bon saisissage". Il est souvent présenté en même temps que le time-sheet, alors que le saisissage n'est pas terminé. Très difficile de faire admettre que ce document ne sera signé qu'une fois le saisissage terminé, à la satisfaction du bord.

En Afrique pas de "certificat de saisissage", mais je conseille de ne signer le "time-sheet" qu'une fois saisissage terminé à la satisfaction du bord...

Problème dans beaucoup de ports : les dockers s'en vont dès qu'ils ont fini le chargement, sans attendre l'accord du bord sur le saisissage... et il ne reste plus qu'à le faire soi-même, si on a le personnel nécessaire.

Appareillage.

Dans tous les ports sauf à SINGAPOUR, décision prise au niveau "Commercial". Soit, sur cette ligne, par subré-cargue en collaboration avec agence. Le capitaine est consulté et le temps suffisant est prévu pour mise des grues au poste de mer, et pour ronde clandestins en Afrique.

A Singapour décision appareillage prise par PSA, fonctionnaires qui sont à la fois autorité portuaire et acconiers imposés. Décision prise en fonction de la fin des opérations, avec un temps très juste, même pour ranger les grues. Il est quasiment impossible de retarder le départ.

Description saisissage de la pontée.

slide twist lock TS-829L sur pont
cônes doubles verrouillables TS-799-2L entre chaque plan
pas de pontets
barres courtes avec ridoirs pour premier plan
barres longues sur conteneur extérieur deuxième plan
Matériel qui donne satisfaction. Renfort dans les zones à risque inutile à son avis
Pas de renfort particulier en cas de tempête annoncée
Renfort éventuel si centre de gravité de la pile trop haut, ou pile anormalement lourde

Erreurs les plus fréquemment commises.

Poids de la pile supérieur à ce qui est admissible
Centre de gravité de la pile trop haut (conteneurs lourds au-dessus de légers)
Raisons :
Parfois commerciales
Parfois manque de vigilance
Souvent erreur des dockers dans le positionnement des conteneurs (plan pas suivi correctement).

Propositions.

Devant la tendance à augmenter le nombre de conteneurs en pontée, établir un système comparable aux lignes de charges. Par exemple 5 plans en zone tropicale, 3 plans hiver atlantique nord, 4 plans zones intermédiaire.

Proposition alternative ou complémentaire, portant sur la quantité de barres ou chaîne à placer selon la zone.

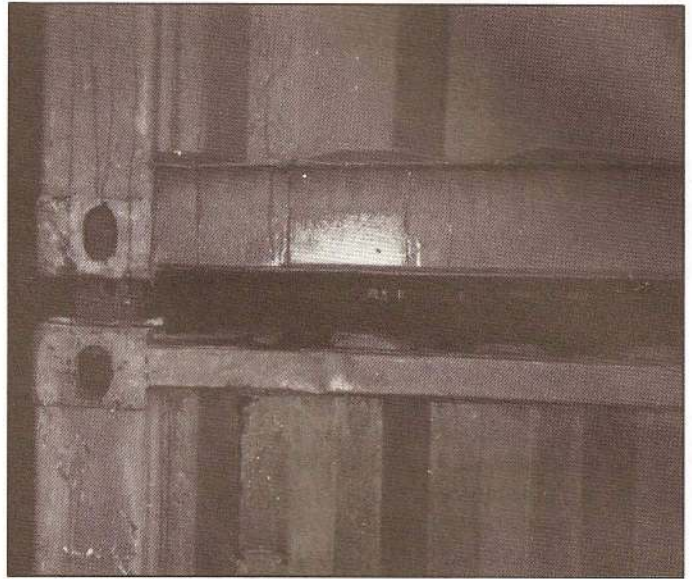
Concernant les IMDG :

Imposer le certificat d'arrimage.

Rappeler, mieux qu'actuellement indiqué, que "under deck or on deck" signifie "à charger de préférence sous pont", et non le contraire.

Concernant les inspections MoU ou autres, donner priorité à des visites de partance, avec préavis.

(ndlr : la proposition de notre collègue de tenir compte des zones saisonnières n'est pas soutenue par les autres capitaines qui ont répondu à notre enquête. Mais la réflexion continue).



Conteneur mal posé, goupillage impossible.

Les extraits suivants décrivent le travail à bord d'un navire français.

"Tous nos chargements sont gérés par ordinateur à partir d'un programme que nos officiers "digèrent" comme ils le peuvent lorsqu'ils embarquent pour la première fois. Dans ce cas il y a évidemment surcharge de travail pour ceux qui connaissent. J'ai vécu cela en tant que second-captaine et il m'a fallu trois semaines pour acquérir les rudiments de ce programme.

L'information est reçue à bord sous forme de disquettes qui sont lues directement par l'ordinateur du bord et il y a alors deux phases distinctes dans l'exploitation.

En mer, avant l'escale, une première information nous permet de renseigner l'ordinateur sur les poids, emplacements (cellules), IMCO éventuels, destination des conteneurs prévus à charger. Les cellules correspondantes se trouvent ainsi "chargées" et le bord peut préparer un plan de ballastage et calculer ses paramètres de départ du prochain port : T.E., GM, moments fléchissants, efforts tranchants, carènes liquides, etc. Ce travail constitue la CONCEPTION DE PLAN et est élaboré par un "ship planner" à Paris qui dispose du même programme informatique.

A l'accostage, deuxième phase : une seconde information donne le "listing" des conteneurs. Ce document commercial établi par l'Agence en liaison avec le "ship planner"

permet de renseigner l'ordinateur sur les éléments commerciaux conteneur par conteneur : N°, type, client, poids, IMCO, origine, destination. C'est la partie "Gestion de Cargaison"...

Au fur et à mesure de l'embarquement des conteneurs, le bord les rentre en ordinateur, un à un, dans leur cellule respective. Si des anomalies sont observées sur site par l'ouvrier-polyvalent de service, il en informe son officier de quart qui quitte son ordinateur et qui s'efforce de faire remédier à cette anomalie.

Deux choses interpellent donc l'officier et son ouvrier : le suivi informatique et le chargement proprement dit, qui comporte la phase cruciale du saisissage, due par la manutention "SOUS CONTROLE DU BORD". Je rappelle que nos navires tourment (à titre d'essai !) avec une équipe de quatre ouvriers pont-machine et que c'est cet équipage réduit qui est sollicité pendant toutes les escales pour l'embarquement des vivres, soutes, matériels divers, ouvertures et fermetures de cales, réparations sur panneaux, glissières en cales, surveillance de la coupée et de l'amarrage, etc. Et par tous autres services qui ne sont pas forcément destinés au client.

Dans certains ports, le travail de saisissage est bien fait. Dans d'autres où le docker est un bibelot fragile à manier avec précaution, il est très difficile

d'obtenir un travail correct et le bord n'est pas toujours en mesure d'en corriger les défauts par manque de personnels et de temps. Il faut également compter avec les départs précipités pour cause de marée, écluse, pilote, remorqueurs. Et en Afrique, tout l'équipage est mobilisé avant l'appareillage pour la recherche de clandestins...

Il arrive qu'entre le poste de chargement et les jetées extérieures l'équipage ait à reprendre quelques saisissages. Les mauvais temps ultérieurs permettent parfois de voir des défauts dans le saisissage. Il est quelquefois possible de reprendre un verrouillage ou de retendre une saisine, mais c'est à quai, par les équipes de saisisseurs, que le saisissage doit être réalisé avec soin.

(ndlr : sur les navires de notre collègue, la deuxième phase, c'est-à-dire la "gestion de la cargaison" va désormais être remplie par les services de terre, au moyen d'une disquette remise à l'arrivée. Ce procédé devrait libérer l'officier et lui permettre de consacrer davantage de temps à la surveillance).

Un commandant nous rapporte ses démêlés avec l'autorité portuaire qui refusait de laisser son navire à quai, le temps de faire finir le saisissage par les dockers. Ainsi que des "démêlés avec la manutention, le transit, la douane, mon armateur pour avoir fait ouvrir, de ma propre autorité, douze conteneurs de bonbonnes d'acide dont les plans supérieurs s'avéraient incomplets, non saisis ni calés et ne faisaient pas clef".

"Seule parade efficace, nous écrit un autre commandant, que le chargement soit prêt, listé et arrêté, douze heures avant la mise à quai du navire". Il ajoute par ailleurs : "Il faut

effectuer un audit complet de la chaîne de transport avec une méthode (type aviation) d'identification du moindre intervenant sur le conteneur, sur son acceptation par le chargeur avant empotage, sur le contrôle de l'empotage, sur le contrôle des manipulations et des transports. En fait il faut mettre en place un CONTROLE QUALITE avec une définition bien précise des responsabilités".

Des fraudes sur les poids sont fréquemment rapportées. "Des conteneurs frigorifiques chargés à Anvers, donnés pour 12 tonnes, en faisaient 22 à 24... Le bord n'a aucun moyen de contrôler le poids des boîtes. Il ne peut s'en apercevoir qu'au moment du déchargement, lorsque la grue du bord d'une puissance de 40 tonnes, ne peut pas soulever un 30 tonnes ! La fraude sur les poids est tellement fréquente qu'il nous arrive de laisser 30 ou 40 boîtes sur le quai du dernier port européen par exemple, pour ne pas noyer les marques".

Un autre commandant estime la fraude à 30% du chargement, estimation basée sur la comparaison du total des poids déclarés avec le port en lourd du navire déterminé par les tirants d'eau.

A propos de dangereux, un collègue raconte l'anecdote suivante :

"Dans un grand port français, en juin 1993, nous devions charger un conteneur de "dangereux" de classe IMCO 1.1, donc particulièrement sérieux.

Ne l'ayant pas repéré au pointage des "embarqués", je m'en suis inquiété auprès de la manutention, qui m'a répondu que le conteneur n'avait pas été chargé pour la bonne raison qu'il avait été impossible de le retrouver sur parc... Je vous laisse imaginer notre vigilance pendant le reste du voyage. A toutes fins utiles, j'ai demandé à l'agence de prévenir l'autorité du port du danger éventuel qui régnait sur son parc à conteneur".

Faisant sans doute allusion à des interviews de "marins médiatiques" qui, tout bons marins soient-ils dans leur domaine, n'ont pas forcément compétence pour parler de la marine marchande, un collègue nous dit : "On n'a jamais vu un journaliste interroger Alain PROST lorsqu'il y a des problèmes avec des routiers !"

Un autre comprend que l'Etat et les collectivités locales cherchent à se faire rembourser les frais de nettoyages des plages par les navires pollueurs. Mais il s'étonne que "pour les marées vertes qui, cette année comme à chaque printemps, envahissent nos plages et nos grèves, ce soient les contribuables qui paient, alors que les pollueurs sont parfaitement connus".

Enfin, nous attirons l'attention sur la proposition suivante qui devrait interpeller l'ensemble du monde politique de l'Union Européenne :

"IL FAUT INVERSER LE SENS D'ECOULEMENT DU COURANT DU GULF STREAM POUR SUPPRIMER LES TEMPETES".

A bien réfléchir, ce n'est pas plus idiot que certaines propositions d'éminents personnages...

LOCALISATION DE CONTENEURS PERDUS

Les Cdts ADAM et NORMANT ont interrogé M. MENEULT, ingénieur commercial aux activités sous-marines chez THOMSON-SINTRA à Brest, sur le savoir-faire de cette société en matière de localisation sous-marine.

THOMSON-SINTRA a mis au point, pour la pêche, un émetteur-récepteur acoustique sous-marin destiné à protéger les chaluts contre les croches. L'appareil, à la détection d'un obstacle, envoie un signal vers un récepteur placé sur chacune des funes du chalut, déclenchant le soulèvement de celui-ci.

Equiper un conteneur d'un transducer de ce type, capable d'émettre des signaux détectables à distance, pose beaucoup de problèmes. Le transducer acoustique ne fonctionne que sous l'eau. Il ne doit pas être fixé au conteneur sous peine de se retrouver sur une face tournée vers le fond. On peut l'imaginer flottant et retenu au conteneur par un lien. Si le conteneur flotte en surface le transducer peut se retrouver dans la partie émergée et ne pas se déclencher. De même qu'une balise ARGOS pourrait se retrouver dans la partie immergée...

Enfin tout appareil de détection devrait être miniaturisé, capable de supporter les chocs de manutention, facile à poser/déposer, bon marché (pas plus de 1 000 FF).

ARRIMAGE ET ASSUJETTISSEMENT DES CARGAISONS

Application obligatoire aux navires porte-conteneurs du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons

Document présenté par la France

- 1 Au cours des mois de décembre 1993 et janvier 1994, de nombreux conteneurs, ainsi que des marchandises dangereuses provenant de conteneurs perdus en mer, se sont échoués sur les côtes françaises. De tels événements présentent de grands dangers au regard de la sécurité de la navigation et de graves risques de pollution. Afin d'éviter que de tels accidents ne se reproduisent, il est apparu que la réglementation internationale sur le saisissage et l'arrimage des conteneurs mériterait d'être formalisée.
- 2 La France appuie les propositions du groupe de travail de l'intersession visant à rendre obligatoire certaines parties du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons adopté par la Résolution A.714(17) et notamment les sections :
 - 1.6 Manuel d'assujettissement
 - 1.7 Matériel
 - 1.9 Renseignements sur la cargaison
 - 2.9 Déclaration d'arrimage et d'assujettissement de la cargaison.
- 3 Ces dispositions pourraient être rendues obligatoires pour les navires porte-conteneurs, autre que porte-conteneurs cellulaires, en amendant la règle 5 du chapitre VI de la Convention sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) telle qu'amendée par la Résolution MSC.22(59). Après le paragraphe 5, il y aurait lieu d'ajouter les deux paragraphes suivants :
 6. *Aucun chargement de conteneur en pontée ne devrait se faire sur un porte-conteneur, autre qu'un porte-conteneur cellulaire, si celui-ci n'est muni d'un Manuel d'assujettissement de la cargaison, établi selon les spécifications du "Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons" et approuvé par l'Administration ou un organisme délégué, ainsi que d'un matériel d'assujettissement disponible en quantité suffisante et adapté à son application, conformément aux prescriptions du Manuel d'assujettissement de la cargaison.*
 7. *Aucun conteneur ne devrait être accepté à bord d'un porte-conteneur, autre qu'un porte-conteneur cellulaire, tant que l'armateur ou l'opérateur du navire n'a pas reçu toutes les informations concernant les marchandises arrimées dans le conteneur, conformément aux spécifications du "Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons".*
- 4 Le Sous-comité est invité à examiner la présente proposition et à prendre les décisions qu'il jugera appropriées.



VINGTIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

La 20ème Assemblée Générale de la Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires se tiendra à Hambourg les 28 et 29 mai 1994.

L'AFCAN, début février, a adressé le texte suivant au Secrétaire Général de l'IFPSMA.

SAFE PRACTICE FOR CARGO STOWAGE AND SECURING

This winter again, deck stowed cargoes were lost at sea. Hazardous goods and marine pollutants were washed ashore thus rousing public opinion.

Deck cargo losses can endanger both ships and their crews.

Therefore it is important that the international maritime community should act together to reinforce the implementation of the Cargo Stowage and Securing rules particularly with regard to hazardous cargoes.

GRAIN AND BULK

Bearing in mind the loading of grain in bulk which is well under control thanks to compulsory and exhaustive international rules (SOLAS, Ch VI), AFCAN suggested to the French authorities to render the Code of Safe Practice for Bulk Cargoes (BC Code) mandatory. This has already been submitted to the IMO and the next step will take place during the 33rd session of the Sub-Committee on Containers and Cargoes (BC 33, 25-29 april 1994).

CONTAINERS

The French Shipmasters Association has also recommended amending the CODE OF SAFE PRACTICE FOR CARGO STOWAGE AND SECURING (Resolution A714 [17]) and then making it mandatory. AFCAN is therefore concurring with the French government's project to bring in such a proposition to the IMO.

The mandatory capacity of the above mentioned Code would ensure :

- the obligation for every ship to have on board and apply a CARGO SECURING MANUAL,
- the obligation for stevedores to follow its guidelines,
- the possibility for the administration (Flag State or Port State Control) to check the implementation of the plan and authorize (or not) the ship's sailing.

AFCAN recommends that IFSMA put this matter on the 1994 General Assembly agenda and, should a common position be found, uphold it at the IMO.

Le document ci-contre sera examiné à l'OMI par le Sous-Comité BC lors de sa 33ème session du 25 au 29 avril 1994.

A cette session la France présente également :

- une proposition d'amendement au "Manuel de chargement",
- un autre sur le renforcement des contrôles relatifs à l'arrimage et au saisissage,
- le rapport du groupe de travail sur le Recueil BC (cargaisons solides en vrac) avec les propositions d'amendement qui sont la concrétisation des travaux de l'AFCAN. Le Cdt TROYAT fera partie de la Délégation française.



L'AFCAN A L'OMI

Les Cdts A. TROCHERIS et J. GIRARD rendent compte de leur mission à Londres.

STW-25 :

SOUS-COMITE DES NORMES DE
FORMATION ET DE VEILLE.

Les délégations sont venues participer à la 25^{ème} session STW du 17 au 21 janvier 1994, après trois mois de réflexion qui n'ont d'ailleurs pas suffi à éradiquer les nombreuses interrogations sur la définition exacte de l'approche fonctionnelle et son application pratique.

Néanmoins, à part pour quelques fanatiques, la vision passablement "intégriste" s'est transformée au cours de cette 25^{ème} session, certaines délégations demandant même si l'Approche Fonctionnelle deviendrait obligatoire ou resterait une simple option.

ORGANISATION A BORD.

A la réflexion, il semble possible d'admettre que la flexibilité due à "L.A.F." devrait permettre la mise en place de plusieurs types d'organisation à bord des navires y compris celles qui existent actuellement. La nouvelle convention (ou annexe à la convention) servirait d'abord à établir de façon explicite la forme et le contenu des systèmes d'éducation. On peut penser que la convention fixerait donc les normes de base à partir des standards de compétence basés eux-mêmes sur les différentes fonctions, les états pourraient regrouper ces standards suivant l'organisation qu'ils veulent mettre en place. Cette flexibilité aurait l'avantage de classer notre polyvalence parmi les formes d'organisation possible.

FORMATION ET DELIVRANCE DES BREVETS.

Ce système aura par contre une grosse influence sur l'organisation des programmes d'enseignement et la délivrance des brevets si bien que certains pays dont la France, pensent qu'il faudra faire co-exister les deux filières et mettre en place des passerelles pendant le temps nécessaire pour

résorber la filière ancienne.

Beaucoup des questions restent en suspens pour parvenir à une vision claire de cette transformation. En particulier, en ce qui concerne le contrôle de l'enseignement et des compétences des individus. L'article IV de la présente convention sur la communication à l'OMI des brevets délivrés est déjà très mal respecté, comment l'OMI arrivera-t-elle à contrôler les instituts de formation ? et qui contrôlera les marins ? des professeurs ? des inspecteurs ? des sociétés de classification ?

RESPONSABILITE DES PAVILLONS ET DES COMPAGNIES.

La nouvelle convention devrait exiger que l'état du pavillon avalise les brevets des étrangers qu'il emploie sur les navires battant son pavillon ; avalisation qui mettra en cause la responsabilité de la compagnie de navigation qui engage ces marins.

FORMATION PAR SIMULATEUR.

Parmi les nombreux points abordés au cours de cette session la formation par ordinateur et simulateur a fait l'objet de longues interventions. Sans devenir obligatoire, certains pays ne pouvant s'offrir le matériel nécessaire, l'organisation porte un intérêt de plus en plus affirmé à l'égard de ce type de formation considérée en général comme un atout supplémentaire qui ne remplace pas le temps de navigation. Ce qui est important.

Enfin, la partie "organisation de la veille" pourrait être transférée de STCW à SOLAS puisqu'il ne s'agit pas d'un problème de formation à proprement parler.

Il est tentant de conclure en disant que cette mutation relève encore du feuilleton à épisodes et que deux sessions ne seront certainement pas de trop pour sortir de la confusion actuelle.

Cdt André TROCHERIS

FSI-2

SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE
IMPLEMENTATION

54 pays membres de l'OMI étaient représentés, ainsi qu'un membre associé : HONG-KONG, à cette session qui s'est déroulée du 31 janvier au 3 février 1994.

La FRANCE était représentée par Messieurs LECLAIR, GROLEAU et BEAUVALOT, Administrateurs des AFFAIRES MARITIMES, et J. GIRARD, délégué de l'AFCAN.

Nous avons participé très activement à plusieurs groupes de travail qui ont étudié les sujets suivants :

STATISTIQUES ET ENQUETES SUR LES ACCIDENTS, avec, pour objectif, l'établissement d'une base de données. Celle-ci permettra d'analyser les événements en fonction de leur gravité, des pertes en vies humaines, des types de navires impliqués, des conséquences sur l'environnement, etc.

CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT. Ce groupe a traité des points indiqués ci-après :

- Formation et qualification des Inspecteurs du contrôle par l'Etat du Port.
- Etablissement d'un code de conduite à l'intention des Inspecteurs.
- Coopération régionale en matière de contrôle.

La FRANCE a présenté un questionnaire portant sur la formation et la qualification des Inspecteurs du PORT STATE CONTROL, destiné à établir une synthèse entre ce qui peut être mis en place dans les différents pays. Cette action doit permettre qu'une plateforme de qualification commune, et exigible pour tous, soit établie, tenant compte des compétences, de l'expérience et des formations successives.

DIRECTIVES A L'INTENTION DES ETATS DU PAVILLON concernant la délégation officielle des pouvoirs, par une Administration à un organisme reconnu (société de classification par exemple), en vue de la délivrance de certificats réglementaires.

Un accord type a été proposé régissant la délégation des services statutaires pour l'établissement des certificats, la supervision par l'Administration et la responsabilité financière des différentes parties.

Plusieurs points ont particulièrement attiré mon attention au cours des différentes réunions.

A) Il faut aujourd'hui prendre en compte l'émergence de nouvelles zones où les contrôles relatifs à la sécurité vont prendre de plus en plus d'importance. Je pense évidemment au "MEMORANDUM de TOKYO" et au système qui se met en place dans les CARAIBES : c'est pour cela qu'il faut dès aujourd'hui s'intéresser au niveau de compétence des inspecteurs du Port State Control.

B) La plupart des participants ont estimé que "les personnes chargées du contrôle des NORMES D'EXPLOITATION devraient avoir une qualification de Capitaine ou de Chef Mécanicien ainsi qu'une expérience suffisante de service en mer"... Mais cette prise de position a été tempérée aussitôt par la remarque suivante : "les qualifications requises par les Inspecteurs de l'état du pavillon varient selon les administrations... Compte tenu de cette situation le groupe a provisoirement convenu d'indiquer dans les prescriptions qu'il est PREFERABLE D'AVOIR UNE EXPERIENCE DU SERVICE A LA MER"...

C) J'ai noté qu'une première réunion préparatoire traitant du système MEMORANDUM se tiendrait à TUNIS en avril 1994 pour la région Méditerranée et une autre en 1994 également, à CONAKRY, qui s'intéressera à la région d'Afrique de l'Ouest. Les pays francophones semblent donc vouloir renforcer leur présence.

Pour terminer, voici les "dates souhaitables d'achèvement des travaux du sous-comité", telles qu'elles ont été envisagées par l'OMI :

- statistiques accidents et base de données : 1996
- contrôle des navires par l'état du port, formation et qualification des Inspecteurs, code de conduite : 1995
- directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration : 1995.

Cdt Joseph GIRARD

PETROLIER SUR BOUEE TOURNANTE

par le Cdt Guy ADAM

La presse a rapporté le projet de création d'un terminal pétrolier offshore, à mi-distance de la Pointe de Croisic et de l'île d'Hoëdic, pour alimenter la raffinerie de Donges. Guy ADAM, qui a commandé chez ESSO, apporte ses commentaires.

LES TERMINAUX PETROLIERS.

On distingue, pour la réception des pétroliers :

- les ports d'éclatement, comme Antifer, capables de recevoir les plus grosses unités existantes ;
- les ports classiques : Le Havre, Fos ;
- les ports d'estuaire ou de rivières : Donges, Le Verdon, souvent limités en tirant d'eau et présentant des difficultés de manœuvre ;
- les zones de transfert en pleine mer (allègement) ;
- les bouées tournantes, ou S.M.B. pour *Single Mooring Buoy*.

LES SMB

Les deux croquis ci-contre illustrent deux dispositions différentes mais dont le principe reste le même : le pétrolier est amarré par l'avant à la bouée et évite tout au courant (avec une composante vent). Des flexibles flottants partant de la bouée sont branchés sur le manifold du tanker. La bouée est reliée au rivage par pipeline posé sur le fond ou ensouillé. Mouillée dans des fonds suffisants, une SBM peut accommoder des pétroliers de tout tonnage.

Les amarres sont généralement constituées de deux aussières synthétiques de fort diamètre, terminées côté navire par une chaîne de fort calibre qui vient se bloquer dans des stoppeurs prévus à cet effet.

La réception sur bouée nécessite un soutien logistique composé par exemple d'un remorqueur, de deux vedettes de servitude pour les prises d'amarres et de flexibles et pour les liaisons avec la terre. Le pétrolier emploie généralement une équipe de trois ou quatre hommes sous les ordres d'un "landing master", pour renforcer son propre équipage dans la manœuvre d'amarrage, de prise de flexibles et pour la surveillance des opérations commerciales. Certains terminaux sont assistés par hélicoptères.

LES AVANTAGES D'UN TERMINAL FLOTTANT.

Pour le pétrolier :

- manœuvre d'approche relativement simple et sûre puisqu'effec-

tuée en mer ouverte ;

- amarrage simplifié ; la non-utilisation des amarres du bord libère l'équipage pour d'autres tâches de préparations de l'escale ;
- largage rapide ;
- eau propre pour le ballastage ;
- tout le personnel à bord ;
- pas ou peu de risques de clandestins ;
- remorqueur "croché" à l'arrière.

Il faut aussi noter quelques inconvénients :

- branchement/débranchement des flexibles parfois délicats ;
- dans certaines conditions de vent et de courant les flexibles viennent frotter la coque ;
- si le vent fraîchit, ou si la mer grossit, il faut tout larguer et quitter le poste. Chaque terminal a des limites bien précisées ;
- avitaillement, soutage, relèves, etc., doivent être faits "au large".
- Et de toute évidence, l'équipage peut difficilement se rendre à terre...

Pour la terre :

Principal avantage d'une bouée tournante : pouvoir recevoir les plus gros pétroliers sans contrainte de tirant d'eau, et ce dans des conditions optimales de sécurité puisqu'on élimine ainsi le risque portuaire. Cet avantage est tout à fait évident dans le cas de la raffinerie de Donges que les pétroliers ne peuvent atteindre qu'après un long chenallement dans l'estuaire de la Loire.

Il existe pas loin d'un millier de terminaux dans le monde et aucun incident majeur n'a été rapporté. Tant que le taux de renouvellement de la flotte mondiale de pétroliers reste faible et que le tanker double-peau ou triple-E n'est pas la règle, mieux vaut limiter les risques en les recevant sur des installations offrant la meilleure sécurité pour la protection de l'environnement.

Guy ADAM

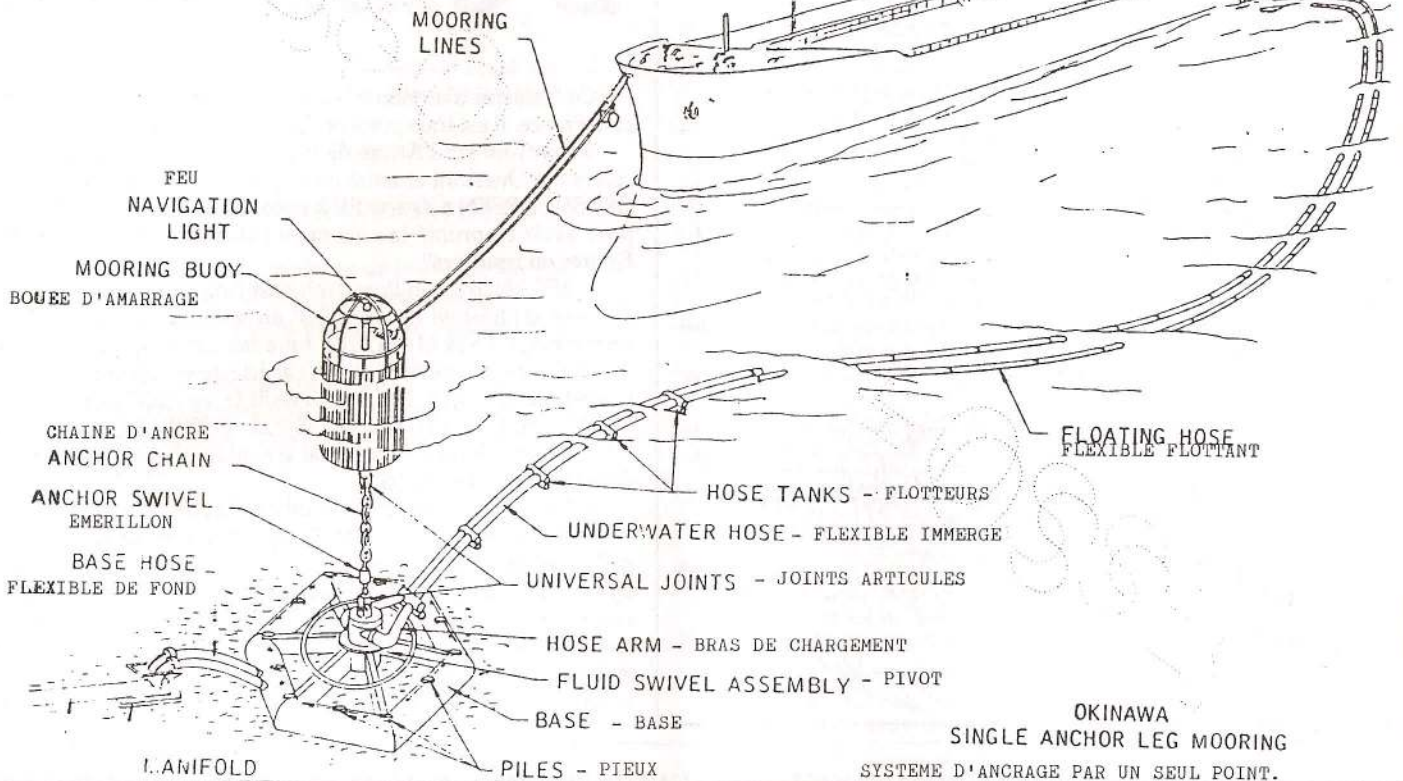


AMARRAGE DES GRANDS PETROLIERS

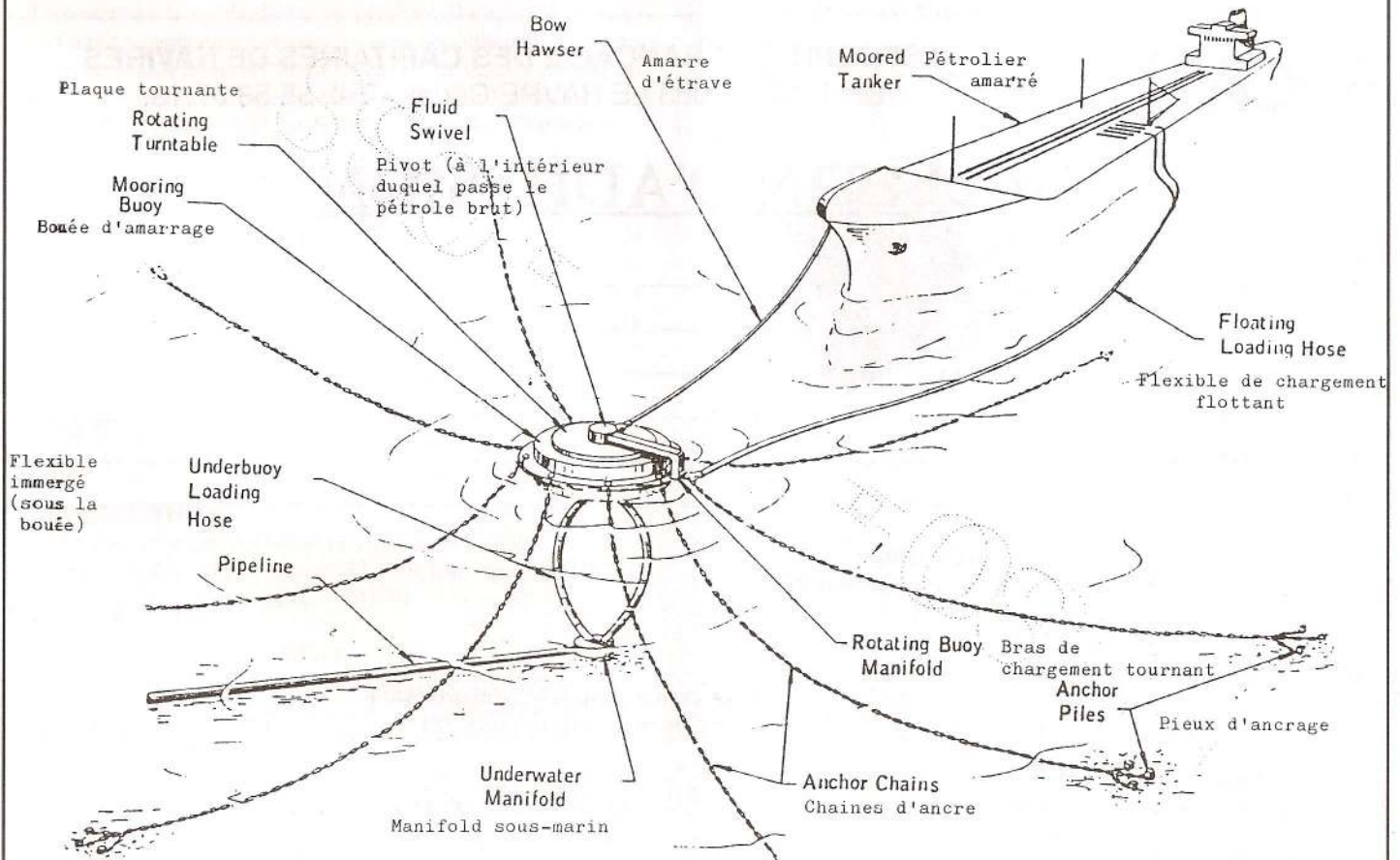
PETROLIER AMARRE

MOORED TANKER

TANKER MANIFOLD



CATENARY ANCHOR LEG MOORING SYSTEM DISPOSITIF D'ANCRAGE PAR CHAINES



AVERTISSEMENT

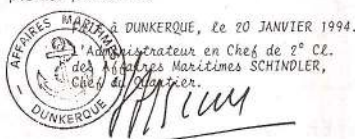
L'Administrateur des Affaires Maritimes, Chef du Quartier de DUNKERQUE,
Vu le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, article 63 ;
Vu l'Arrêté n° 84/93 PREMAR ATLANTIQUE du 11 octobre 1993, article 2 ;
Vu le procès-verbal rédigé le 30 DECEMBRE 1993 par le Directeur du CROSS
CORSEN,

établissant l'infraction dont s'est rendu coupable, en empruntant la
voie montante Est du Dispositif de Séparation du Trafic d'OUESSANT alors
que le navire transportait des matières fissiles ou irradiées,
le sieur **MUNIER Jacques**, Capitaine du navire français "**ST ROMAIN**"
demeurant à : S/C Agence MARITIME DELMAS VIELJEUX à DUNKERQUE,
lui adresse un **sévère AVERTISSEMENT**, en l'informant qu'en cas de récidive
aucune circonstance atténuante n'étant dès lors admise, des poursuites
judiciaires seront immédiatement engagées contre lui en vue de l'applica-
tion rigoureuse des sanctions prévues par la Loi.

TRANSMIS à l'Agence MARITIME DELMAS VIELJEUX
à DUNKERQUE, pour remise au
Capitaine du navire "**ST ROMAIN**".

Vu et RECU un exemplaire :
l'intéressé.

[Signature]
Jou transmis au Commandant



Notifié par nous, **Bendame SERCEAT**
Agent, de police judiciaire
Date : 24/01/94

[Signature]

ACCES D'URANATE

Ce "minerai d'uranium" fait l'objet d'un trafic entre le Bénin et la France. Il est transporté en fûts arrimés en conteneurs.

S'appuyant sur l'Arrêté de Prémar-Brest réglementant la circulation à Ouessant et entré en vigueur le 15 novembre 1993, le CROSS-CORSEN a dressé PV à notre collègue Jacques MUNIER pour avoir emprunté la voie montante EST avec "**des matières fissiles ou irradiées**".

L'AFCAN, par son Président, s'est étonnée auprès du CROSS de cette application de l'Art. 2-3° au minerai d'uranium. Après recherches, l'AAM MARQUER lui a fait savoir qu'effectivement il y avait lieu pour interpréter cet article de se reporter à la réglementation SURNAV, laquelle interdit la voie EST aux "PLUTONIUM 239, URANIUM 233-235-238, THORIUM, (sauf minerais)". Donc, l'uranate "minerai d'uranium" n'est pas interdit dans la voie montante EST.

L'AFCAN a rendu compte de son action au Cdt MALBEC, Capitaine d'Armement de MDV, qui en a obtenu confirmation de la part du Centre de Sécurité de Dunkerque (AAM DESJARDIN). Ce qui n'a pas empêché le St-ROMAIN (Cdt Gros) d'être envoyé fin février sur la voie OUEST par CORSEN. Simple retard dans la transmission des consignes ? Espérons-le. Quant au Cdt MUNIER, grâce à l'action de l'AFCAN, il a obtenu l'annulation de son avertissement.

SOYEZ VIGILANTS - PREVEZ RAPIDEMENT L'AFCAN EN CAS D'EVENEMENT POUVANT ETRE COUVERT PAR NOTRE ASSURANCE DE PROTECTION JURIDIQUE - REGLEZ VOS COTISATIONS.

Téléphone AFCAN : 35.53.07.13. - Fax : 35.53.10.07. - Cdt CHENNEVIÈRE 35.46.01.56.

Les personnes intéressées par les travaux de l'AFCAN et désirant recevoir régulièrement AFCAN-INFORMATIONS, sont invitées à devenir "membre associé".

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 1994

- Commandants en activité 1 200 F (2)
- Commandants intérimaires 840 F
- Commandants en mission à terre 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.

DIVERSES EN VRAC

ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFKAN.

Organisée cette année par notre section brestoise, elle se déroulera sur les bords de l'Aulne à PORT-LAUNAY près de Châteaulin, les 28 et 29 avril.

Contact : Cdt Guy ADAM, au 98.44.79.54.

ASSISES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PORTS MARITIMES.

Réunies par le Conseil Supérieur de la Marine Marchande, en liaison avec le Conseil National des Communautés Portuaires, ces assises se tiendront à bord du Bretagne, au départ de Saint-Malo les 16 et 17 avril.

Trois grands thèmes y seront débattus :

- place du transport maritime dans l'économie française,
- dessertes maritimes et espaces portuaires dans l'aménagement du territoire,
- qualification des personnels et sécurité maritime.

Au retour à Saint-Malo le 17, M. Bernard BOSSON, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme interviendra devant les quelques 150 participants de ce colloque sur l'avenir des industries maritimes françaises.

Puis le Ministre assistera au baptême du premier transbordeur français à grande vitesse, du type CORSAIRE-6000, qui prendra le nom de "EMERAUDE".

VISITE DU CORSAIRE-6000.

Le Cdt J.-D. TROYAT, Vice-Président de l'AFKAN, nous a livré une description de ce Transbordeur à Grande Vitesse, le premier construit en France, dans le numéro de septembre 1993 d'AFKAN-INFORMATIONS.

Il nous offre maintenant la possibilité de le visiter en cours d'achèvement le vendredi 8 avril prochain. Il s'agit d'une visite tout à fait exceptionnelle et nous invitons nos adhérents à y participer en grand nombre. Veuillez contacter notre collègue au 99.81.77.77. pour tous renseignements et déjeuner éventuel.

Rendez-vous à 10 h 30 devant le Chantier Saint-Malo Naval.

A PROPOS DE NAVIRE A GRANDE VITESSE !

Il est question d'en mettre en service entre Nice et la Corse. Dans le même temps un puissant "lobby de la baleine" tente de créer dans ces eaux un sanctuaire pour ces paisibles mammifères. Pas forcément par amour des grosses d'ailleurs, mais dans le but de développer une flotte de "promène-couillons" qui emmènera les touristes contempler leurs ébats (payez cash à l'eau, c'est assez pour la baleine).

Question : faudra-t-il doter les étraves (fragiles) des NGV d'un chasse-baleine, comme les trains du far-west avaient un chasse-buffle ?

MERITE MARITIME.

Promus Officiers : Jean-Paul LE COZ, René LUIGI.

Nommés Chevaliers : Jean PORTALIS, Jean-Pierre POTIRON, Xavier de REYNIES, Jean-Marie VICHON.

LES SENATEURS S'INFORMENT.

A l'initiative de Monsieur René REGNAULT, Sénateur des Côtes d'Armor, qui proposait de créer une "Commission d'enquête

sur le contrôle du transport des matières polluantes en mer", le SENAT a nommé une "mission d'information chargée d'examiner les conditions de sécurité du transport maritime, d'apprécier les risques de pollution du littoral et de formuler toutes propositions de nature à prévenir ces pollutions". Cette mission a été placée sous la présidence du Sénateur Louis de CATUELAN.

Dans le cadre de ses travaux, la Mission a auditionné le Président de l'AFKAN le 22 février au Palais du Luxembourg. Pour compléter son audition, le Président a fait parvenir à la Mission le texte "CONTENEURS EN PONTEE", publié dans le présent numéro d'AFKAN-INFORMATIONS, ainsi que l'article "SECURITE... SECURITE..." du numéro précédent.

UN POLITIQUE AU SOMMET DU CEDRE.

Le centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux est désormais placé sous la présidence d'Ambroise GUELLEC, député du Finistère et ancien ministre (mer).

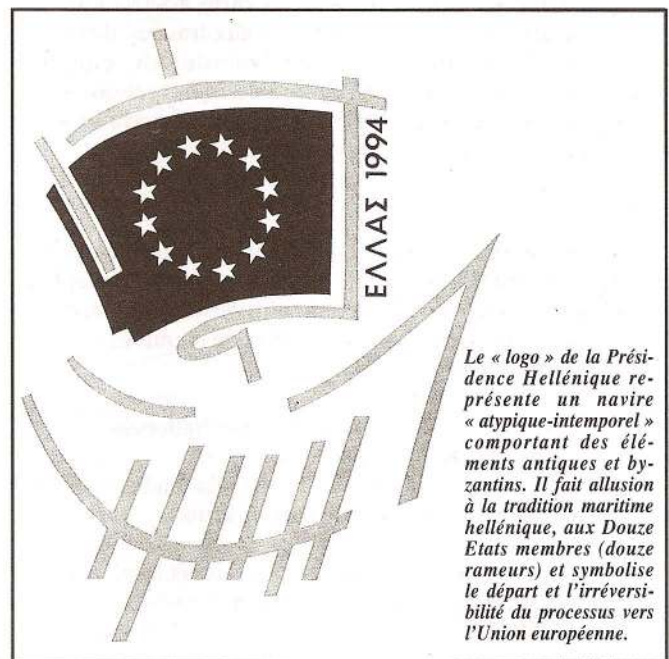
Il succède à l'Amiral GAGLIARDI.

Rappelons que le Directeur du CEDRE est Marthe MELGUEN.

CONFEDERATION DES ASSOCIATIONS DE LA MAR.MAR.

Depuis son Assemblée Générale du 13 janvier, la Confédération est présidée, conformément à ses statuts, par l'ACOMM (Président J.CI. MAUR). L'A.G. a approuvé la participation de la Fédération des Pensionnés de la Marine Marchande (Pdt Jacques SCHIRMANN) aux activités et travaux de la Confédération. Le premier travail proposé par le Pdt MAUR consistera à actualiser la plate-forme "Pour une politique des Transports Maritimes" lancée en janvier 1993.

LA GRECE A LA BARRE DE L'EUROPE.



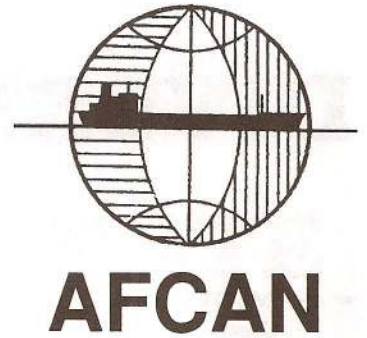
Le « logo » de la Présidence Hellénique représente un navire « atypique-intemporel » comportant des éléments antiques et byzantins. Il fait allusion à la tradition maritime hellénique, aux Douze Etats membres (douze rameurs) et symbolise le départ et l'irréversibilité du processus vers l'Union européenne.

A méditer avant notre Assemblée Générale :

"Experience is the comb that life gives you after you lose your hair"



COLLABORATION SHOM/AFCAN



REPRISE DES RELATIONS.

Désirant reprendre des contacts efficaces avec le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, contacts qui s'étaient quelque peu relâchés, l'AFCAN a sollicité une rencontre avec l'Ingénieur Général de l'Armement Jean-Nicolas PASQUAY, Directeur du SHOM, pour lui présenter son nouveau "chargé de relations", le Commandant Bernard HOUY et définir les grandes lignes de nos nouvelles relations. Il s'est trouvé que le Cdt HOUY réembarque juste avant la date fixée pour cette rencontre et c'est donc seul que le président de l'AFCAN, le Cdt Michel CARON, a été reçu le 17 février à Paris par le Directeur du SHOM, en présence d'un de ses collaborateurs, l'Ingénieur en Chef LE GOUIC. C'est surtout à Brest, avec l'Etablissement principal du SHOM (EPSHOM) que vont s'établir des contacts professionnels entre hydrographes et capitaines et le Cdt André COSSON a accepté d'être le suppléant du Cdt HOUY pendant ses embarquements.

La collaboration entre le SHOM et l'AFCAN doit être à double sens : le Service Hydrographique peut obtenir, grâce à l'AFCAN, l'avis des utilisateurs que sont les capitaines sur les "produits" du SHOM, leurs critiques et leurs suggestions. Il peut également faire passer une information spécifique vers les navigants, notamment par le support d'AFCAN-INFORMATIONS. L'AFCAN, quant à elle, est très désireuse d'apporter au SHOM le point de vue et les besoins des "marins de commerce" qui peuvent être différents de ceux de la Marine Nationale, de la pêche ou de la plaisance. Elle est en particulier fort intéressée par le développement en cours de la carte électronique. Elle souhaite aussi intéresser les capitaines aux travaux des hydrographes et des océanographes, à l'évolution de leurs techniques, comme par exemple l'apport des observations satellitaires pour la croissance des grands courants océaniques qui sont encore fort mal connus de nos jours.

LE C.U.S.H.

Le Comité consultatif des Utilisateurs des documents, levés et prestations du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine a été créé par arrêté ministériel du 12 décembre 1983. Il est composé de quatre catégories de membres :

- les représentants des ministères
- les autorités suivantes :
 - Secrétaire Général de la Défense Nationale
 - Chef d'Etat-major de la Marine
 - Président de la Mission Interministérielle de la Mer
- les représentants des organismes suivants :
 - IFREMER
 - Bureau de Recherches géologiques et Minières
 - Institut géographique National
 - ORSTOM
 - Institut Français de Navigation
 - CCAF
 - Comité National des Pêches maritimes
 - Conseil Supérieur de la Navigation de plaisance
- des personnalités qualifiées, à savoir :
 - un capitaine d'armement et deux commandants désignés par le CCAF

deux capitaines de navires de pêche désignés par le CNPM

deux représentants de clubs nautiques désignés par la Fédération française de voile.

Le Directeur du SHOM est d'avis qu'un représentant de l'AFCAN aurait tout à fait sa place au CUSH et a laissé entendre au président qu'il favoriserait cette présence.

Le Comité s'est réuni le 26 novembre 1993 en réunion plénière, ce qu'il n'avait pas fait depuis 1989 (il est normalement prévu une réunion annuelle). Le passage suivant est extrait du compte-rendu de cette réunion.

Schéma directeur de l'hydrographe générale.

L'ICA Le Gouic commente le schéma directeur de l'hydrographie générale tel qu'il figure dans le dossier remis aux participants. Deux périodes sont présentées : un horizon 93-98 assez certain et un horizon 1999-2015 prévisible.

Il rappelle que les travaux hydrographiques représentent un compromis entre les techniques disponibles pour les réaliser et la satisfaction des besoins des navigateurs. Ces besoins évoluent (navires à grand tirant d'eau au milieu des années 60, apparition récente de moyens grand public de positionnement relativement précis (GPS),...), que les dangers peuvent changer (dunes de sable du Pas de Calais, épaves,...) et que les technologies hydrographiques progressent (apparition des sondeurs acoustiques en 1950, des sondeurs latéraux en 1970, des sondeurs multifaisceaux petit fond en 1990...). Ces trois aspects font qu'il est peu probable que l'hydrographie générale puisse être achevée dans un horizon prévisible, chaque évolution conduisant à un besoin nouveau en levés.

Il conclut en citant les techniques originales mises en œuvre par le SHOM dans le Pacifique avec l'aide de la télédétection satellitale, et en annonçant la prochaine reprise de travaux en Antarctique suite aux besoins exprimés par l'IFRTP (1).

Le directeur du SHOM insiste sur le fait qu'en matière d'hydrographie générale on ne conduit pas nécessairement des levés systématiques et uniformes mais souvent des travaux ciblés sur des besoins précis (voies recommandées en Nouvelle-Calédonie par exemple). En outre on sélectionne les zones à lever en écartant celles qui ne seront à priori pas navigables.

(1) Institut Français de Recherche et de Technologie Polaires.

LA CARTE ELECTRONIQUE

Au cours de la rencontre du 17 février, l'IGA PASQUAY a présenté au président de l'AFCAN les derniers développements relatifs aux cartes électroniques.

Il faut tout d'abord comprendre que la carte électronique ECDIS n'est pas une simple reprise numérique de la carte papier, mais son équivalent **légal**. Les produits privés qui sont actuellement sur le marché n'offrent aucune garantie, ils ne sont pas certifiés et ne peuvent être utilisés en tant qu'ECDIS. Actuellement de nombreux navires aussi bien en Amérique du Nord que dans les eaux européennes, utilisent des "cartes électroniques" qui ne sont pas légales, qui doivent donc être considérées comme de simples "aides" à la navigation et ne dispen-

sent pas leurs utilisateurs de consulter les cartes papier. Seul l'ECDIS pourra recevoir les éléments de mise à jour par voie automatique.

Pour permettre aux autorités maritimes de se prononcer sur le caractère légal des ECDIS, des spécifications fonctionnelles ont été établies par l'OHI et l'OMI, en liaison avec des utilisateurs (essais à la mer en particulier) et les industriels (Comité Electrotechnique International par exemple). Ces spécifications (Performance Standards) définissent :

- le type de données cartographiques (format, contenu, mise à jour, échelles d'utilisation, structure,...). Ces données seront nécessairement validées par les services hydrographiques : comme l'ECDIS contient plus d'informations que les cartes imprimées, ce seront aux services possédant les données originales (en général dans leur ZEE et parfois dans leurs ex-colonies) de fournir les données certifiées. Il faut donc une concertation internationale pour réaliser des jeux de données sur des bassins où plusieurs pays sont riverains ;

- les possibilités d'affichage des données de navigation (affichage standard, minimum, gammes d'échelle,...) ainsi que des données complémentaires (radar, météo, cartes de pêche,...). Ces dernières doivent être clairement symbolisées comme ne faisant pas partie des données de navigation, et être effaçables rapidement ;

- les fonctionnalités exigées (protection de l'intégrité de la base de données de navigation, génération automatique d'alarmes, tâche navigation prioritaire,...).

Pour l'instant le service hydrographique norvégien est chargé de rassembler les données numériques des pays de l'Europe du Nord dans le but de créer une base de données régionales dont les premières "cartes" pourraient être commercialisées en 1995. Le SHOM fournit à la Norvège les données certifiées de notre ZEE. L'ensemble des données numériques pour la France métropolitaine seront disponibles pour la navigation internationale en 1996.

Les capitaines sont évidemment intéressés par le contenu des affichages des données ECDIS. Ce contenu résulte en particulier de la consultation des usagers au travers d'essais à la mer. Jusqu'ici de tels essais ont été essentiellement menés par les Anglo-saxons. C'est pourquoi le SHOM envisage d'effectuer un essai d'ECDIS sur un transbordeur de la SNCM en 1994. L'IGA PASQUAY souhaite y associer l'AFCAN.

La "carte électronique", comme on peut s'en rendre compte, sera en fait un système très complet d'information. Il est préférable d'ailleurs d'utiliser l'acronyme ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) plutôt que le sigle français SEVCM (Système Electronique de Visualisation de Cartes Marines) qui ne rend pas bien compte de la véritable nature de la future carte électronique.

Une étude norvégienne de 1990 prévoit qu'à partir de 1997, les navires nouvellement construits seront équipés d'office et que vers l'an 2000 la moitié des navires de commerce européens utiliseront l'ECDIS.

Le format minimum qu'adoptera vraisemblablement l'OMI (en septembre 1995) pour l'écran de visualisation sera de 27 x 27 cm, mais les constructeurs proposent déjà des présentations beaucoup plus élargies. Un petit écran, proche de l'utilisateur sur un navire de pêche peut être satisfaisant alors qu'il faut une image plus grande sur une vaste passerelle. C'est une question d'ergonomie.

IMPERFECTIONS ET BON USAGE.

Les navigants ont reçu à bord le fascicule du SHOM intitulé "L'HYDROGRAPHIE, LES DOCUMENTS NAUTIQUES, LEURS IMPERFECTIONS ET LEUR BON USAGE" qui complète depuis 1993 le Guide du Navigateur.

Rédigé par l'IGA PASQUAY, ce fascicule de 36 pages devrait se trouver en permanence sur les tables à cartes et les commandants devraient - après s'en être imprégnés eux-mêmes ! - en imposer l'étude à leurs officiers, tant il nous paraît agréablement didactique par les exemples donnés et judicieux dans ses conseils de prudence.

Il devrait également être inclus dans tous les programmes d'enseignement menant à la délivrance de brevets de chefs de quart.

Monsieur PASQUAY insiste en particulier sur les risques de l'emploi sans précaution du GPS ou de la carte électronique car avec ces instruments la tentation est grande de passer près des dangers. Or si la position du navire peut être désormais déterminée à 10 m. près, il n'en est pas de même de la position du récif ou de l'épave, sur la carte.

(pour illustrer les propos du Directeur du SHOM, nous publions ci-après un rapport du M.A.R.S. intitulé "Echouement assisté par GPS")

Ce petit ouvrage rappelle la **REGLE DU POUCE** :

"Le navigateur tracera, chaque fois que possible, sa route de façon à passer à plus d'UN POUCE des dangers immergés, à l'échelle de la carte dont il se sert".

Le pouce désigne ici aussi bien une ancienne mesure de longueur (2,707 cm) que la largeur du pouce du navigateur posé sur la carte !

Sans oublier cet autre devoir impératif :

"Le navigateur doit toujours se servir de la carte à plus grande échelle disponible dans sa zone de navigation".

Dans sa conclusion l'Ingénieur Général PASQUAY écrit : "Quelles que soient la qualité des informations nautiques et les performances des moyens de navigation, la décision relèvera toujours du sens marin et de l'art lucide de naviguer. Cet art passe aussi par une bonne pratique des moyens traditionnels de navigation, tant pour contrôler les indications de position et de mouvements fournies par les systèmes modernes (GPS, ECDIS) que pour remplacer ces derniers en cas de défaillance.

LA NAVIGATION NE SERA JAMAIS UNE AFFAIRE DE "BOITE NOIRE"

MARS 93049 "GPS Assisted Grounding"

Golfe Persique, temps clair

La scène se passe sur un VLCC chargé de crude aux marques tropicales et calant 22 mètres 60. Elle est rapportée par un témoin présent à bord.

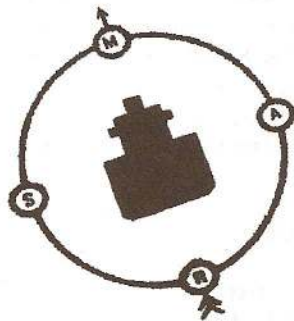
Une fois le pilote débarqué, le navire fait route sous les ordres du commandant assisté par le Second-capitaine. D'après la carte, le navire passe à 0,2 mille dans l'est d'une épave dangereuse (position approximative, cote inconnue mais inférieure à 28 mètres). Dans les parages les profondeurs sont de 35 mètres.

J'ai demandé plus tard au second-capitaine s'il ne pensait pas que le "tour" donné à l'épave n'était pas un peu faible. Il me répondit que j'avais eu tort de m'inquiéter puisque le navire utilisait le GPS. J'ai observé sur plusieurs navires cette tendance à placer une trop grande confiance dans le GPS, quelquefois à l'exclusion de toute autre moyen. Ce VLCC navigait uniquement au GPS, même dans les eaux resserrées. J'ai noté la même chose avec l'ARPA, capable de tranquilliser l'officier de quart avec des CPA d'un dixième de mille...

A quand le premier abordage assisté par GPS ?

All reports should be sent directly to :

Capt. R Beedel FNI, 17 Estuary Drive, Felixstowe, Suffolk IP11 9 TL England

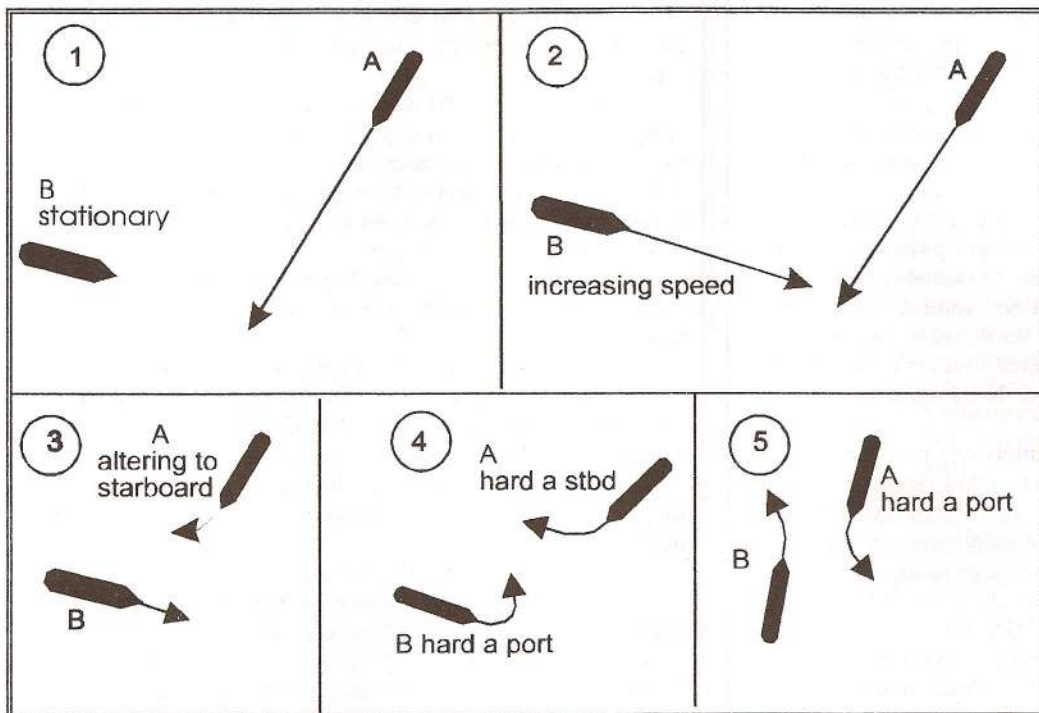


International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

MARS 94003 Combat naval

En Méditerranée, beau temps clair

Mon navire "A" fait route au SSW. Nos deux ARPA détectent un navire stoppé sur notre avant tribord. Puis nous identifions à vue un bâtiment de guerre américain, "B", effectivement stoppé, qui montre son côté babord, bien clair sur notre tribord.



Puis nous identifions à vue un bâtiment de guerre américain, "B", effectivement stoppé, qui montre son côté babord, bien clair sur notre tribord. Alors que nous approchons de "B", il prend brusquement de la vitesse et nos ARPA nous le donne passant devant à 1 mille environ. Par prudence, je viens sur tribord pour augmenter le "CPA". Juste à ce moment "B" abat en grand sur babord tout en forçant l'allure. (Nous sommes nous-mêmes à 23 nœuds).

Je commande immédiatement "toute à droite" mais il devient rapidement évident que l'accroissement de vitesse de "B" tandis qu'il continue d'abattre sur babord rend l'abordage imminent. Je ren-

contre donc "toute à gauche", car ce me semble la seule manœuvre capable de l'éviter.

Nous nous sommes parés "à l'honneur", à moins de trois longueurs l'un de l'autre et alors que la vitesse du guerrier atteignait 30 nœuds. Je peux dire que l'abordage n'a été évité que par la seule et rapide abattée de mon navire sur babord.

EXTRAITS D'UN RAPPORT OFFICIEL.

Après chaque accident de mer, des commentateurs ne manquent jamais de dénoncer l'âge des navires, leur manque d'entretien, l'incompétence de leur équipage et leurs difficultés à communiquer. Un rapport publié en Australie (Department of Transport and Communication) donne un exemple inverse : l'échouement, dans les approches de Melbourne d'un navire hautement automatisé, armé par un équipage spécialement entraîné. Cet accident pose la question de savoir jusqu'à quel point on peut faire confiance à la technologie.

Le résumé suivant est inspiré du rapport diffusé par le "M.A.R.S."

Le navire et son équipage.

La conduite du navire est assurée par quatre officiers polyvalents. Chacun d'eux travaille dix heures par jour, en effectuant six heures de passerelle, deux heures de

machine et deux heures de tâches diverses. Officiers et équipage ont l'habitude de naviguer ensemble depuis très longtemps et les officiers permuent leur fonction à chaque voyage.

La passerelle est conçue pour être armée en perma-

nence par un seul homme, y compris pendant les manœuvres de port. Elle est pourvue de postes de contrôle sur chaque aileron et dans la timonerie.

Le système de pilotage automatique est particulièrement sophistiqué et permet tous les ajustements d'angle maximum de barre, de vitesse d'abattée, de rayon de giration, de sensibilité de route, etc. Le cap à suivre s'affiche au moyen d'un bouton de contrôle qu'il faut enfoncer et tourner jusqu'à ce que le cap ordonné apparaisse en affichage digital (*set course*). Le cap réel du navire apparaît également en digital (*heading*). Pour changer la route de un degré, il faut tourner le bouton d'environ quinze degrés. Il est évidemment possible de shunter l'auto-pilote à tout moment pour passer sur "tiller" ou en barre manuelle.

Pour la prise de pilote en venant du large, l'armement de la passerelle comprend normalement le commandant, l'officier de quart et un ouvrier qui prépare l'échelle, les ancres, hisse les pavillons, accueille le pilote, etc. Quand on appelle aux postes de manœuvre, l'officier de quart rejoint la plage avant et l'ouvrier la dunette arrière. Le commandant reste seul sur la passerelle avec le pilote.

Il a été rapporté qu'au moins un des commandants exerçant sur ce navire a utilisé le pilote automatique de quai à quai, y compris pour les transits du Canal de Suez, et ce dès le voyage inaugural.

L'événement.

Au cours de ce voyage, un officier-élève était en instruction à bord. A chaque arrivée au port, il prenait son poste à la passerelle et, à titre d'entraînement et sous la surveillance de l'officier de quart, il manœuvrait les commandes de route et de machine. La veille de l'arrivée à Melbourne, le commandant décida que l'élève aurait toutes les initiatives des manœuvres d'arrivée, sous la surveillance de l'officier de quart et de lui-même.

Tout se passe normalement pour la prise de pilote. A noter que les essais réglementaires de machine et de barre ont été exécutés (lancement de la machine en arrière et essais de barre manuelle). Le moteur de barre n° 2 est en fonction.

Une fois le pilote à bord, le navire remonte en allure. Divers changements de route sont effectués au pilote automatique et le navire répond bien.

Peu après le croisement d'un navire descendant, vers 10 h 58, le pilote fait gouverner au 105 pour passer entre les bouées 11 et 12, en revenant dans l'axe du chenal. Puis par le travers de la bouée 11, il ordonne de gouverner au 107 pour ne pas venir serrer la bouée 14 au nord du chenal. L'élève répète l'ordre et, surveillé par l'officier de quart, ajuste en conséquence le bouton de contrôle du pilote automatique.

Tout le monde sur la passerelle réalise que le navire abat trop vite sur tribord. L'élève commande "à gauche cinq" puis "à gauche dix" avec le "tiller". Le commandant et le pilote ordonnent ensemble "à gauche toute" et le commandant bouscule l'élève pour effectuer lui-même la manœuvre. Il note au passage que l'indicateur de barre marque "quinze à droite". Pour sa part l'élève remarque que l'indicateur de route donne 110. Le commandant appelle l'ouvrier à la barre et passe sur commande

manuelle en maintenant "à gauche toute". L'abattée sur tribord ralentit, puis s'inverse vers babord. Craignant que l'arrière sorte du chenal, le commandant et le pilote ordonnent "stop" puis "arrière toute" et "zéro la barre".

Ces manœuvres n'empêchent pas l'échouement du navire sur la rive sud du chenal.

Le navire a été déséchoué le soir même vers 21 h 30 avec l'aide de deux remorqueurs et du propulseur d'étrave. Une visite de la coque à flot n'a pas révélé d'avarie de structure. Les essais de l'appareil à gouverner et de l'auto-pilote, effectués par des experts des constructeurs ont montré qu'ils fonctionnaient normalement.

Commentaires.

Les enquêteurs ont envisagé de nombreuses causes possibles, y compris l'erreur humaine. Ils ont montré que si l'élève avait entré "117" dans l'auto-pilote au lieu de "107", l'appareil aurait appliqué un angle de barre de 20 degrés ou plus. Bien qu'on ne puisse pas complètement repousser cette possibilité, les témoignages ne corroborent pas cette hypothèse. Ils ont également soupçonné un défaut momentané des systèmes. L'équipement électronique du bord est tout à fait comparable à celui d'un avion, et de ce fait sujet à des interférences de radiation électrique. Mais cette cause fut considérée comme improbable. Les enquêteurs ont également examiné les effets de berge, de "squat" et des forces hydrodynamiques dues au croisement du vraquier à grand tirant d'eau.

Conclusions (ndlr : traduction intégrale)

L'échouement du navire a été causé par l'abattée rapide sur tribord due au positionnement du gouvernail à 20 degrés à droite. Nous considérons que :

1. *Bien qu'une erreur humaine dans la manipulation de l'auto-pilote soit la plus évidente et la plus simple explication de la position prise par le gouvernail, une telle erreur est peu probable.*

2. *Un défaut momentané des systèmes, auto-pilote ou appareil à gouverner, est peu probable.*

3. *Une interférence d'origine extérieure sur l'électronique est peu probable.*

4. *Il est possible que la réponse de l'auto-pilote (20° à droite) ait été la bonne, étant donné les réglages affichés, et les circonstances de l'instant, et qu'en définitive aucun mal fonctionnement ne se soit produit. (voir nota).*

5. *La vitesse du navire était de 18,5 nœuds environ.*

6. *Par effet de squat, le clair sous quille était réduit à 4,80 m entre les bouées 11 et 12, mais par suite de l'écart du navire par rapport à l'axe du chenal, la hauteur d'eau sous quille n'était plus que de 2,75 m, ce qui aurait été défavorable à la manœuvrabilité du navire.*

7. *Les personnes présentes sur la passerelle ont agi rapidement et à bon escient, mais elles n'ont pas pu éviter l'échouement.*

8. *A cette vitesse de transit, l'échouement est inévitable, dès l'instant que le navire commence à embarder.*

9. *Si le navire avait franchi cette partie draguée du chenal à une vitesse plus faible, le mouvement latéral vers tribord n'aurait pas été si important et, par suite, le risque d'échouement moins élevé.*

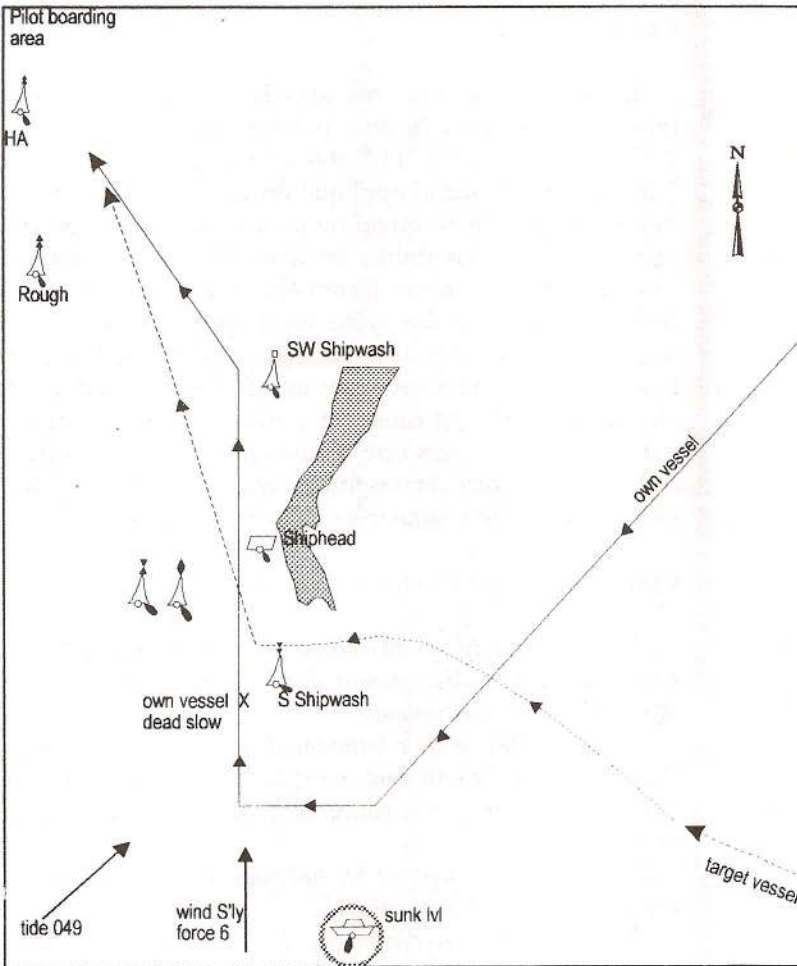
10. La barre à droite 20, l'embarquée qui en a résulté, et donc l'échouement, ne se seraient vraisemblablement pas produits si le navire avait été barré manuellement.

Nota : Nous savons en effet que si le navire ne répond pas à l'angle de barre initial, ou répond mollement, le calculateur du pilote automatique, après quelques secondes

(temps déterminé par les pré-réglages affichables), augmente l'angle de barre. C'est ce qui a pu se produire : le navire en eau étroite et peu profonde n'a pas répondu normalement à la sollicitation du gouvernail et l'auto-pilote a augmenté l'angle de barre, provoquant une abattée rapide qui n'a pas pu être combattue efficacement. (note de la rédaction d'Afcan-Info).

MARS 94010 Cutting the Corner

Approach to Felixstowe. Daylight.
Good visibility. Wind S'ly Force 6



Own vessel, a 21,310 dwt multipurpose vessel with a full load of containers and a draught of 9.8 m, proceeding inwards from Hamburg to Cork Pilot Station, on manoeuvring speed and reducing to round the South Shipwash buoy. Target vessel was a container feeder inbound from Rotterdam to embark pilot at the Cork, on a course to pass between the South Shipwash buoy and the south end of the Shipwash bank.

At five miles distant, I established that we were progressing towards a close quarters situation with own vessel as the stand-on vessel. Identity of target vessel was established and own intentions passed on to same by VHF. Target vessel acknowledged understanding. At 1.5 miles distance target vessel altered to starboard to pass close astern of own vessel then "following" own vessel back to resume original course. Target vessel had to make numerous alterations to port to regain original course and now, due to the combined effects of wind and tide, was setting onto the Shipwash bank. This once again put both vessels into a close quarters situation with own vessel now in a give-way situation having just rounded the South Shipwash buoy. This situation was foreseen by own vessel and due allowances already made by putting speed down to dead slow. Target vessel passed close ahead of own vessel and proceeded towards the 'HA' buoy to embark his pilot.

I conclude that the target vessel was remiss in passing between bank and buoy in the prevailing conditions, showing a singular lack of seamanship and understanding of the developing situation and its implications.

I would suggest that you will find in the near future a large number of reports of ARPA controlled incidents. There seems to be a section of the watchkeeping community who, in a stand-on situation, rely implicitly on the information provided by the ARPA without looking out of the window, and who deem <0,5 to be a safe passing distance - AHEAD !

MARS 94002 Running Repairs

Arabian Sea. Calm. Good visibility.

Own ship, a third generation container ship, was steaming a course of 064°T @ 23 knots. Target observed on radar at 20 miles and plotted on 10 cm ARPA, CPA 0.0. At 15 miles target seen visually two points on the port bow, crossing from port to starboard. Visual bearings confirmed that target was on a collision course. Time of closest point of approach (TCPA) - 12 minutes.

Captain called to bridge and target was still closing. Captain ordered 5 short blasts. At this juncture a person on the other ship was observed to climb up a rope from a stage on the bridge front where he had been working. He entered the wheelhouse and the target vessel altered sharply to starboard and passed one mile away. It was not clear whether the man on the stage was the OOW or a lookout but the vessel appeared to be deserted apart from this one man. The radar was not on and the ship posed a great danger on the seas.

This could have been a potentially hazardous incident had two similar vessels been involved. Luckily own ship officers and crew had the required professionalism to avoid such encounters. This may seem like an "old wives tale" but it was no laughing matter actually seeing it happen.

STAGES DE FORMATION

FRANSHIP / CEDRE / AFCAN

FRANCE SHIPMANAGEMENT

Franship a été réorganisé au cours de l'année 1993 pour en faire une société de shipmanagement spécialisée principalement dans le transport de pétrole brut. Cela a permis, d'une part de mettre en place une structure dédiée à ce type de navire, prenant en compte les exigences spécifiques de sécurité et de protection de l'environnement, d'autre part de se préparer à un élargissement à la gestion des flottes des groupes pétroliers BP (depuis octobre 93) et TOTAL (en phase finale).

Ces évolutions font de Franship le leader français de la gestion de navires transports de pétrole brut et un pôle important au plan international. La flotte gérée actuellement (TOTAL non compris) se compose comme suit :

- 12 pétroliers, transports de pétrole brut :
 - 3 VLCC
 - 4 Suez max
 - 4 Aframax
 - 1 Panamax
- 2 stockeurs pétroliers
- 3 vraquiers (2 handy size et 1 Panamax)

Certains pétroliers fréquentent les ports des Etats-Unis qui, par leur OIL POLLUTION ACT (OPA) de 1990 exigent de ces navires, depuis le 1er janvier 1994, un respect rigoureux de règles assez contraignantes.

Parmi celles-ci, les règles de construction des navires sont sans doute les plus connues, avec en particulier l'obligation de double coque. Mais celle-ci n'est obligatoire que pour les navires commandés avant le 30 juin 1990 ou livrés après le 1er janvier 1994. Les autres seront retirés du service selon un calendrier qui laisse jusqu'en 2005 la possibilité de les exploiter dans les eaux américaines et même 2015 pour les déchargements en eau profonde (LOOP).

D'autres règles concernent la RESPONSABILITE et sa couverture financière.

D'autres encore la PREVENTION et celles-ci nous intéressent plus particulièrement.

LES PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE.

L'OPA impose une planification d'urgence pour les acteurs potentiellement responsables.

Les plans de lutte à bord d'un navire doivent :

- démontrer la disponibilité du matériel de lutte ;
- identifier les acteurs fournissant ces moyens ;
- décrire les actions de lutte ;
- rendre compte des programmes de formation et des exercices d'entraînement des personnels.

Pour répondre à cette exigence de formation, et avec

le souci de ne pas en laisser le monopole aux Etats-Unis, FRANSHIP s'est adressé au CEDRE pour monter à Brest un stage répondant d'une part aux programmes déjà diffusés aux Etats-Unis et au Canada et d'autre part au programme recommandé par l'OMI dans le cadre de MARPOL.

Le CEDRE a sollicité l'aide des capitaines de l'AF-CAN dans le cadre d'une convention qui lie ces deux associations.

La participation de l'AFCAN s'est traduite :

- par la présentation de trois sujets, réalisée avec l'aide des ingénieurs du CEDRE :

- la sécurité élargie à la protection de l'environnement à bord des pétroliers fréquentant les eaux américaines ;

- le traitement de petites pollutions accidentelles opérationnelles à bord de ces navires ;

- l'allègement des pétroliers en difficulté au travers d'exemples récents ;

- par le jeu de rôles importants (Coast-guards, Agent, Remorquage, etc.) au cours de l'exercice de fin de stage axé sur la mise en application du GUIDE D'URGENCE établi par FRANSHIP pour ses pétroliers et présenté par Monsieur CALONNE, responsable du stage.

Le scénario de l'exercice couvrait un abordage entre un pétrolier et une barge dans une rivière des Etats-Unis, suivi d'une pollution et d'un début d'incendie puis de l'échouement du pétrolier.

L'exercice, tout en anglais, s'est déroulé d'une façon assez réaliste. Nous regrettons cependant notre manque de "pugnacité" dans notre rôle de "Coast-guard" et, de ce fait, de ne pas avoir mis suffisamment de "pression" sur l'Etat-major du pétrolier échoué...

Lors des prochaines sessions, l'équipe de l'AFCAN sera renforcée par un intervenant américain et pourvue de nouveaux messages-type basés sur des modèles des US Coast-Guards.

Une seconde session est prévue en mars 1994. Ce second stage prend en compte l'ensemble des remarques et demandes formulées par les participants. Un intervenant américain participera activement à l'exercice d'Etat-Major et au debriefing ; de même qu'un des Directeurs d'un P & I Club important ainsi qu'un représentant de l'ITOPF.

Une troisième session est programmée en juin 1994.

Il nous paraît important de signaler l'effort que représente pour FRANSHIP le montage d'un stage de cette nature en France et son désir de s'appuyer sur des compétences existant au plan national.

Il convient de signaler également le professionnalisme du CEDRE en la matière.

Cdt Guy ADAM

LES ROUTAGES METEOROLOGIQUES

Le développement des communications par satellites et des ordinateurs embarqués est en train de bouleverser le marché du routage météo. Les routeurs traditionnels qui, à terre, déterminent la route à suivre par le navire, sont concurrencés par des "serveurs" qui fournissent au capitaine toutes les données nécessaires - et des conseils - pour qu'il puisse lui-même choisir la meilleure route. AFCAN-INFORMATIONS a relevé dans OCEAN VOICE de janvier 1994 les principaux fournisseurs et leurs pratiques.

Au cours de notre Assemblée Générale en avril prochain, un météorologiste de METEO-FRANCE viendra nous présenter "la banque de donnée réelle et prévue NEPTUNE et les perspectives de routage des navires de commerce qu'elle engendre".

OCEANROUTES

Cette firme américaine est une des plus anciennes dans le domaine du routage météorologique. Elle a récemment fusionné avec le géant japonais WEATHER-NEWS. Son système ORION, créé fin 1992, permet d'actualiser en permanence la route proposée au départ par un analyste et d'adresser les nouvelles données au capitaine qui peut ainsi, par comparaison avec le plan initial, procéder à sa propre interprétation. Les informations transitent par Inmarsat-A et apparaissent graphiquement sur l'écran d'un PC à bord. Le coût d'un routage météo par un analyste d'OCEANROUTE oscille entre 800 et 1 000 dollars.

METROUTE SERVICE

C'est le système du Bureau Météorologique britannique. Les prévisions de route sont effectuées à terre par des météorologistes et des anciens commandants et transmises aux navires par telex, sous forme écrite, via Inmarsat-A ou Inmarsat-C.

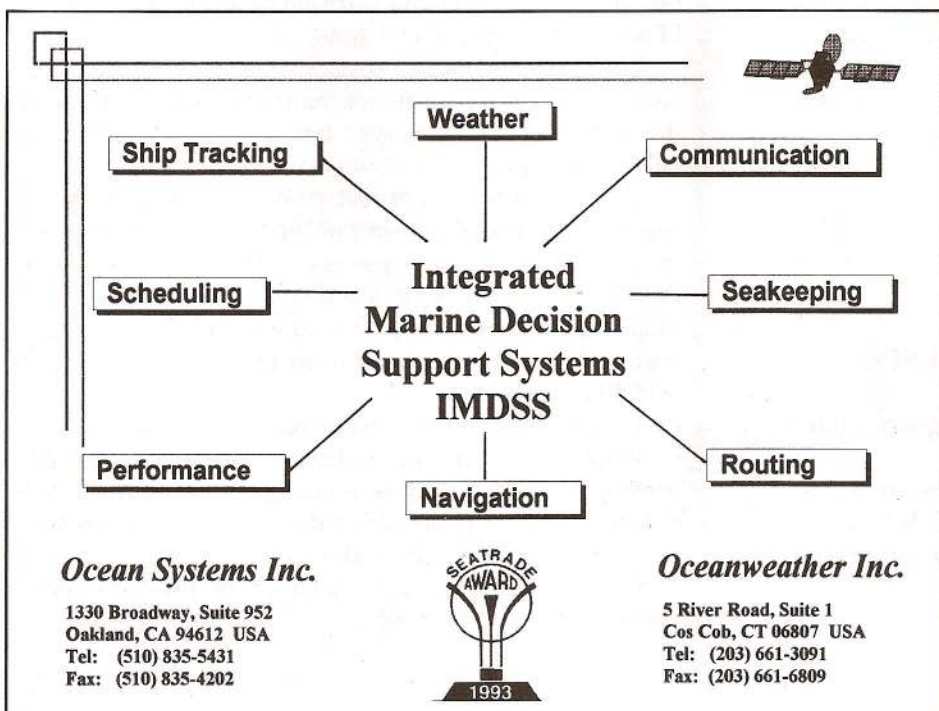
Prix : 300 Livres en voyage atlantique, 400/500 en voyage pacifique.

METEOCONSULT (NETHERLANDS)

Ce nouveau venu sur le marché du routage a développé le système SPOS (*Ship Performance Optimising System*), qu'il a expérimenté pendant un an sur le pétrolier de la SHELL *Stellata* avant de le commercialiser en novembre 1993. Il consiste à fournir au navire un module de routage pour le voyage prévu basé sur les données climatologiques et c'est au capitaine de prendre les décisions en tenant compte des informations transmises par SPOS via Inmarsat-A et de son module.

OCEAN SYSTEM

Cette autre firme américaine a produit conjointement avec OCEAN WEATHER le système IMDSS (*Integrated Marine Decision Support System*). Le système utilise Inmarsat-A avec un modem rattaché à un PC-486 et coûte environ 950 dollars par mois. OCEAN SYSTEM se soucie plus particulièrement des conditions de mer et des avaries de coque.



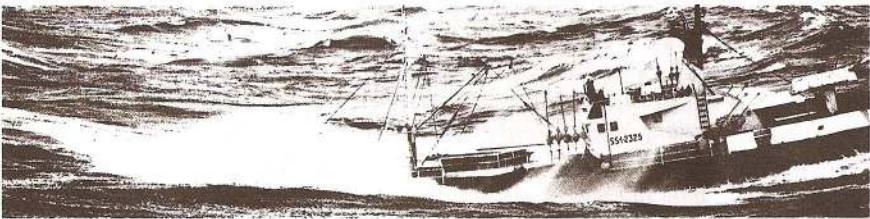
MARINTECHNIC

MARINTECHNIC est en train de mettre au point avec l'Institut Météorologique norvégien le système SEA STAR, qui devrait être commercialisé en 1994, après des essais dans le Pacifique. Il privilégie l'élaboration du routage et la prise de décision par le capitaine et lui fournit l'information sur écran avec possibilité d'accès à un système de cartes électroniques.

NOBLE-DENTON

Basé en Angleterre, ce service est spécialisé dans la couverture météo de transports exceptionnels, comme des plateformes de forage par exemple. L'analyse est faite entièrement à terre et

NEPTUNE
THE DIGITAL WEATHER
DATA BASE FOR ALL SHIPPING



For provision of weather data to ships at sea via INMARSAT satellite communications.

The on-board computer is then able to display charts and to process weather data through navigation software as Macsea™ of Informatique & Mer, GlobeW™ of MétéoMer, Turbo 2000™ of Sodena...

On board the Whitbread boats

METEO FRANCE
METEO-FRANCE - NEPTUNE DEPARTMENT - PHILIPPE LADOCY
1, QUAI BRANLY 75340 PARIS CEDEX 07 FRANCE - TEL.: 33 1 45 56 71 60 - FAX: 33 1 45 56 71 70

transmise par télex, mais récemment NOBLE-DENTON a développé le système WEATHERVIEW qui envoie des images sur un PC relié au terminal Inmarsat du bord.

INFORMATIQUE & MER

I & M, basé à Bayonne, utilise un Apple Macintosh relié à un Inmarsat-C. Ils fournissent au navigateur, par écran, les différents paramètres météorologiques et une animation de la carte météo pour les cinq jours à venir ou encore un "zoom" sur une région précise. Principaux clients : les coureurs océaniques, les pêcheurs hauturiers, les grands yachts. Pour une grande course océanique, I & M facture 40 000 francs. Il faut également compter 40 000 francs pour l'Inmarsat-C et 20 000 francs pour l'Apple.

DCN-Bassin d'Essais des Carènes

La Direction des Constructions Navales - Bassin d'Essais des Carènes s'est associée à METEO-FRANCE pour assurer un service "d'aide au commandement", basé sur le logiciel embarqué AIDCOM. Le logiciel est propre au navire et intègre les résultats d'essais du navire en bassin de carène et d'une étude selon son plan de forme. METEO-FRANCE fournit les prévisions. C'est ensuite au capitaine de prendre les décisions de route après avoir dialogué avec son ordinateur. AIDCOM coûte 100 000 francs. Des essais ont eu lieu pendant deux ans sur le FORT SAINT-CHARLES de la CGM sur le trajet France-Antilles.

Par ailleurs METEO-FRANCE a développé un serveur de données

météorologiques baptisé NEPTUNE que Monsieur Claude FONS, Ingénieur Divisionnaire de la Météorologie viendra présenter aux capitaines de l'AFCAN en avril prochain, lors de son Assemblée Générale.

METEOMER

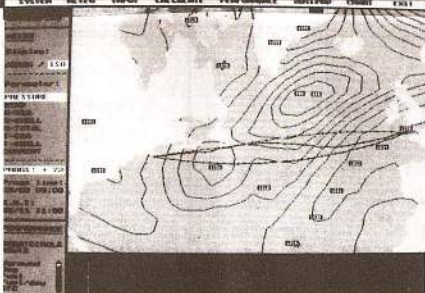
Bien qu'elle ne figure pas dans l'article d'OCEAN VOICE, il convient de citer cette société française, basée à Puget-sur-Argens dans le Var, qui utilise les mesures satellitaires de l'environnement marin pour fournir une assistance temps réel à des chantiers et pour des routages ainsi que pour des études temps différé de paramètres météo océaniques comme par exemple les hauteurs significatives de vagues sur un site donné.

GLOBAL METEOROLOGICAL TECHNOLOGIES Ltd

La firme canadienne GMT commercialise "WEATHERWISE FOR WINDOWS". C'est pratiquement une carte météo du monde entier en temps réel, qui peut être "zoomée" à volonté sur une zone particulière. Une "bibliothèque" fournit des images de nuages, des informations sur les glaces, des positions de bancs de poissons, etc. Le matériel complet coûte 20 000 dollars canadiens et le service est facturé 16,4 dollars par jour de voyage.

Nota : Ci-contre, reproductions (gratuites !) de publicités parues dans OCEAN VOICE.

ON-BOARD WEATHER ROUTING WITH THE SHIP PERFORMANCE OPTIMISATION SYSTEM



SUPPORTS THE SHIP'S STAFF TO OPTIMISE COURSE, SPEED AND SHIP'S PERFORMANCE

- Voyage advice based on your pre-set criteria: minimum time, minimum fuel, permissible movement and external forces
- Possibility to create your own interactive routes
- Interpretation of weather data
- Tools to compare, analyse and select routes
- Using the ship's model for performance prediction
- Worldwide meteo, swell & sea data via satellite and from the system's climatological database.

Official distributor

Radio-Holland Marine
Member of the SALT - RadioHolland Group

Deepsea department,
Eekhoutstraat 2, 3087 AB Rotterdam, The Netherlands
Phone +31-10 4283344, Fax +31-10 4281085

COUPON

Fill in this coupon for more "SPOS" details and send or fax it to our mentioned address:

Company: _____
Name: _____
Address: _____
Tel.: _____

L'ECHOUEMENT DU BRAER

L'AFCAN a obtenu du Bureau des Affaires Maritimes de la République du LIBERIA une copie du rapport d'enquête relatif à l'échouement du BRAER sur la côte sud des Shetland le 5 janvier 1993. Ce rapport a été publié le 17 janvier 1994. Le récit que nous donnons de cet événement de mer est basé, le plus fidèlement possible, sur les faits décrits dans ce rapport de 38 pages. Il ne s'agit pas d'une traduction.

● TEMPETE.

Le BRAER avait chargé 84 500 tonnes de "Gullfaks crude oil" à Mongstad (Norvège) d'où il appareilla le 3 janvier 1993 à 13 heures, à ses marques d'hiver pour un tirant d'eau de 13,89 m et un port en lourd de 87 318 tonnes, à destination de Québec.

Route au 243 pour passer dans le Sud des Shetland.

Dans l'après-midi le navire rencontre des vents de Sud force 9. A minuit, le journal de bord mentionne "vend Sud force 10, mer 8/9 avec houle, tempête, violents roulis et tangage, paquets de mer sur le pont. Commandant sur la passerelle, un homme à la barre".

Pendant la nuit, quatre hommes sont appelés à intervenir dans le local de l'appareil à gouverner pour évacuer l'eau qui s'y est introduite par une manche à air et par le panneau de descente des aussières.

Au cours de la journée du 4, le Chef-Mécanicien et le Second-Capitaine se rappellent être allés à plusieurs reprises surveiller des tuyaux entreposés sur la plage arrière, ainsi que dans la coursive extérieure babord. Ce sont des tronçons de cinq mètres pour des diamètres de 250 et 450 m/m. Ces tuyaux avaient été embarqués à Rotterdam en février 1992 pour des réparations sur le collecteur d'inertage. Quelques tronçons n'avaient pas été utilisés.

Le Chef et le Second, à travers les sabords de la salle à manger de l'équipage, remarquent que certains tuyaux partent au roulis. Le Commandant, prévenu par le Second, estime qu'il fait trop mauvais pour intervenir.

Le très mauvais temps se maintient pendant toute la journée du 4.

● PROBLEMES.

Pendant le quart de 20 à 24, alarmes de niveaux, haut et bas, à la chaudière. L'Officier de quart machine passe de l'alimentation au fuel à l'alimentation au diésel pour pouvoir rallumer facilement puis il éteint la chaudière à 21 heures afin d'intervenir sur les transmissions pneumatiques des alarmes de niveaux. Il utilise quelques pièces de rechan-

ge, purge les circuits et entame la procédure d'allumage. A 23 h 30, après quatre tentatives infructueuses, la pression de la chaudière est tombée à 3 bars et la température du fuel sur le MP est notée à 95° contre 120° normalement. L'officier de quart prévient le Chef et obtient son accord pour passer le MP sur diésel.

De nombreuses autres tentatives d'allumage de la chaudière sont entreprises, en particulier par la nouvelle équipe de quart descendue à minuit. Le nouveau Chef de quart vérifie l'alimentation en combustible de la chaudière et découvre une forte contamination du DO par de l'eau. Il purge jusqu'à apparition de DO pur, mais les tentatives suivantes de réallumage avortent toutes malgré d'autres vérifications, changements de brûleurs, etc.

Vers 2 heures du matin, M. Khan, Ingénieur mécanicien d'armement présent à bord pour ce voyage, effectue une ronde dans le compartiment machine. Il apporte aide et conseils à l'équipe de quart puis fait appeler le Chef.

Tout l'équipage machine est en bas et tente de purger la caisse journalière, la caisse en service, les circuits, etc.

A 04 h 10, le 5 janvier 1993, M. Khan va réveiller le Commandant. "Nous avons de sérieux ennuis à cause d'une entrée d'eau de mer dans la caisse de décantation et la caisse

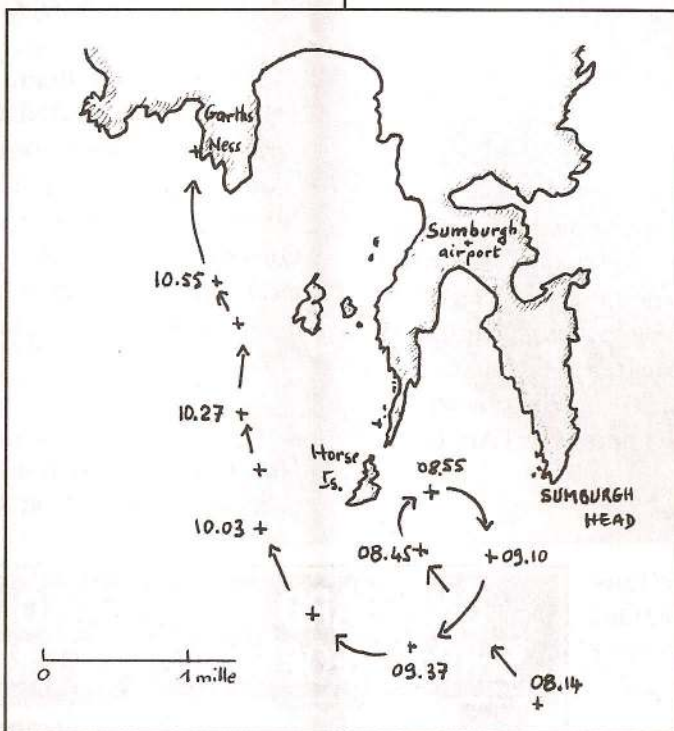
journalière". Et il explique que la violence du roulis empêche toute décantation. Il suggère de dérouter vers un mouillage abrité.

A 04 h 36, le Commandant fait route au 207 vers le Moory Firth, à 6 ou 8 heures de route.

A 04 h 40, alors que la passerelle s'apprête à réduire l'allure sur demande de la machine, le Moteur Principal stoppe de lui-même. Pratiquement au même instant se produit le "black-out" par arrêt des Groupes Electrogènes.

● DESEMPARES.

Le journal de bord mentionne cet événement par 59°41'5 N et 01°13'7 W. Le Commandant prévient M. Khan que le navire est à 10 milles de terre et ne court pas de danger immédiat.



Sur instructions du Commandant, l'officier-radio contacte Wick-Radio sur 2182 kcs à 05 h 05, donne position et situation (MP stoppé et black-out) puis transmet mêmes informations à la Garde côtière d'Aberdeen. A une question de la "Coast-guard" (CG), le Commandant répond qu'il ne demande pas assistance.

Puis M. Khan entre en contact avec les armateurs aux USA, explique la situation et leur demande de prévoir la fourniture de diésel et de bouteilles d'air comprimé.

Vers 05 h 30, "Shetland CG" et le BRAER sont en contact VHF. La CG aimerait rapprocher un hélicoptère jusqu'à Sumburgh. Le Commandant répond qu'il n'a pas besoin d'hélico mais d'un remorqueur. "I REQUIRE ONLY TUG-BOAT FOR TOWING" a dit le Commandant, selon la transcription qu'en a faite la CG. Au cours de cette conversation le Commandant ne répond pas avec précision à la question insistante de la CG qui veut savoir qu'elle est la vitesse de dérive du navire. Il indique seulement "pas très importante".

A 05 h 30, le Commandant du BRAER a donc réellement demandé un remorqueur. A 05 h 32, la CG pose la question suivante au BRAER : "Désirez-vous que nous contactions les autorités portuaires de Lerwick pour leur demander de vous envoyer un remorqueur ?" A quoi le BRAER répond "OK thank you very much. So I'll stand-by on 16 and wait". Tout ceci figure dans la transcription des conversations, telle qu'elle a été faite par la CG.

A partir de cette demande de remorquage, il va s'écouler 40 minutes avant que la CG transmette la demande à la compagnie de remorquage du Sullom Voe. Ce laps de temps a été employé pour obtenir le feu vert des armateurs pour un remorquage. Il semble que ce soit la Garde Côtière qui ait été à l'origine de cette discussion, alors que le capitaine avait clairement demandé l'assistance d'un remorqueur.

A 06 h 06, la station météo locale enregistre 44 nœuds de vent du 170.

A 06 h 16, la CG suggère au Cdt d'évacuer une partie de l'équipage par hélico et d'envoyer un PAN, PAN, PAN. L'hélicoptère de la CG R117 décolle à 06 h 17.

(Pendant tout ce temps, à bord, les mécaniciens s'activent à purger le combustible et tentent de relancer les GE. Le navire, privé d'énergie, ne peut pas s'assurer de sa position et calculer sa dérive. Celles-ci sont transmises à la CG par un chalutier arrivé sur les lieux. Le BRAER dérive à 2 nœuds).

A 06 h 30 le remorqueur SWABBIE appareille et prévient la CG qu'il lui faudra 4 à 5 heures pour rejoindre le pétrolier. A 06 h 35 la CG demande au canot de sauvetage d'appareiller et à 06 h 42 l'hélicoptère R137 de la RAF est en l'air avec ETA Sumburgh 07 h 35.

● SAUVETAGE.

L'hélicoptère R117 arrive sur les lieux vers 06 h 52 et commence aussitôt ses opérations dans des conditions extrêmement périlleuses tant le roulis et le tangage du navire ont de l'amplitude. Il quitte la scène vers 08 h 10 avec 16 membres de l'équipage.

L'autre hélico est sur le BRAER à 08 h 11. Mais personne n'est rassemblé sur le pont supérieur pour être hélitreuillé. Commencent alors des discussions avec le Commandant qui souhaite encore conserver quelques personnes à bord pour tenter de sauver son navire. Mais l'équipage de l'hélicoptère qui mesure la dérive du pétrolier calcule son échouement sur l'Ile Horse dans l'heure qui suit. Or il reste 18 personnes à évacuer et cela peut prendre une bonne heure dans les circonstances météorologiques qui approchent l'ouragan. Outre le problème de l'autonomie en com-

bustible de l'hélico, son équipage a en mémoire le récent échouement du pétrolier en Espagne qui a immédiatement pris feu.

Pendant ce temps, à 07 h 36, un autre remorqueur, le STAR SIRIUS a quitté le port de Lerwick et donne ETA BRAER 10 h 00.

Le R137 commence l'hélitreuillage à 08 h 25 et termine à 08 h 54. Tout l'équipage est évacué. Le BRAER est alors à trois-quart de mille de la pointe Sumburgh. L'hélico R117 est revenu et survole le pétrolier désemparé, en indiquant sa dérive à la CG.

● ECHOUEMENT.

Le navire a pénétré dans une sorte de bassin dans lequel la circulation des courants est fort complexe et la dérive d'une épave imprévisible.

Effectivement, le BRAER, comme pris par un vaste tourbillon, décrit une grande boucle, ressort de la baie et s'écarte de terre.

Vers 09 h 26, la décision est prise, entre le capitaine du BRAER et la Garde Côtière, de renvoyer quelques hommes à bord avec le Commandant pour tenter de mouiller les ancres si le navire passe par des fonds de moins de trente mètres.

Le remorqueur STAR SIRIUS arrive près du BRAER à 09 h 45. Le R117 lui propose d'hélitreuiller quelques-uns de ses hommes sur le pétrolier, mais son capitaine décline l'offre. Le R117 revient à terre pour refaire le plein, puis il embarque six hommes : le Commandant, l'ingénieur de l'armement M. Khan, le Second-capitaine, deux membres de l'équipage et le Captain James T. Dickson. A 11 h 00, il est à nouveau sur le BRAER qui n'est plus qu'à un demi mille de terre, près de Garths Ness. Un membre de l'équipage de l'hélicoptère est déposé le premier, suivi du Captain Dickson puis de M. Khan, et, un peu plus tard, le temps que le STAR SIRIUS envoie une ligne par lance-amarre sur le BRAER, du Snd-Capitaine.

L'équipe ainsi présente à bord réussit à ramener la ligne jusqu'au chaumard arrière. L'idée est de hisser une passerelle venant du remorqueur, de la frapper sur une aussière du bord pour que le remorqueur la ramène à son bord et tracte le pétrolier avec.

Alors que la passerelle n'est plus qu'à une vingtaine de mètres du chaumard, un paquet de mer arrache la touline des mains des sauveteurs et le Captain Dickson en a les mains brûlées...

Le BRAER est alors tout près de la falaise et l'hélico ordonne l'abandon. Quand les deux derniers hommes furent hissés, le pétrole s'échappait du flan tribord arrière du tanker.

● COMMENTAIRES.

(Après cet "ETAT DES FAITS", l'enquêteur de la République du Libéria se livre à un certain nombre d'observations. Voici celles qui nous paraissent essentielles et en corrélation avec la réalité des faits).

- L'eau de mer a pénétré dans les caisses à combustibles par leurs conduits d'aération (cols-de-cygne) endommagés par les gros tronçons de collecteurs entreposés sur le pont qui sont partis au roulis. La contamination du combustible a causé la perte du BRAER.

- Les mauvais arrimage et saisissage de ces tuyaux constituent une faute dans la préparation du navire à prendre la mer. Le fait de ne rien avoir tenté pour les saisir à nouveau lorsque le bord s'est aperçu qu'ils partaient au

roulis en est une autre. De même que de ne pas avoir vérifié sur plan quelles avaries ces tuyaux désemparés pouvaient causer sur le pont.

- Il est fait reproche aux mécaniciens de ne pas avoir averti suffisamment tôt le Commandant de la gravité de la situation. Une analyse de la situation dès la découverte de l'importante contamination du DO aurait pu amener le Commandant à changer de route pour s'écarter de la côte.

- Il semble que jusqu'au moment de l'évacuation, les mécaniciens et le Commandant n'aient été préoccupés que par le problème technique de l'eau dans le DO, mais pas par la dérive du navire au vent de la côte. Or cette dérive était plus importante que ne le pensait le Commandant et les vents de Sud portaient inexorablement le navire à la côte.

- Il a été avancé que la CG avait peut-être procédé trop tôt à l'évacuation de l'équipage. Mais il faut bien voir qu'au moment de l'hélicoptère des derniers hommes, tout le monde pensait que le BRAER allait s'échouer sans tarder et la priorité était donc de sauver les vies humaines.

- Selon le Commandant, il était trop dangereux d'envoyer des hommes devant pour mouiller. De toute façon, il est illusoire de penser que les lignes de mouillage auraient pu stopper l'erre du navire.

- Les questions de la Garde Côtière à propos du paiement du remorquage n'ont pas arrangé les choses. Néanmoins, le retard apporté par la CG à dépêcher un remorqueur n'a pas eu d'incidence puisque de toute façon aucun remorqueur ne pouvait être sur place avant l'évacuation de l'équipage. Par contre, une décision plus rapide aurait mis les remorqueurs en meilleure position lorsqu'il s'est avéré que le BRAER avait échappé à l'échouement sur l'île Horse.

(Pour terminer, nous citerons un paragraphe du Rapport d'Enquête du Captain A.R. GODDARD, qui nous paraît d'une extrême importance, aussi bien pour les marins que pour les autorités chargées de la sécurité et du sauvetage).

"BIEN QUE LA DEMANDE D'ASSISTANCE PAR REMORQUAGE N'AIT PAS JOUÉ UN RÔLE DÉTERMINANT DANS L'ÉCHOUEMENT, DU FAIT QU'AUCUN REMORQUEUR DE HAUTE MER N'ÉTAIT EN STATION DANS LES PARAGES, IL EST ÉVIDENT QUE LA CONFUSION ET L'INDECISION QUI SE SONT MANIFESTÉES POUR SAVOIR S'IL FALLAIT COMMANDER UN REMORQUEUR ONT JETÉ LE TROUBLE CHEZ TOUS LES INTERVENANTS.

ON NE REPÈTERA JAMAIS ASSEZ QUE LE CAPITAINE D'UN NAVIRE DE COMMERCE DÉTIENT, EN PREMIER ET EN DERNIER RESSORT, LA PLEINE ET ENTIÈRE AUTORITÉ ET LA RESPONSABILITÉ SUPRÊME DE DEMANDER ASSISTANCE. IL EST PRIMORDIAL POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, QUE CETTE DÉCISION NE SOIT PAS SOUMISE À L'APPRECIATION DES SERVICES DE TERRE, OU DES ASSUREURS, OU DE TOUTE AUTRE PERSONNE ÉLOIGNÉE DE LA SCÈNE.

UN CAPITAINE DE NAVIRE DOIT FAIRE PREUVE DE SUFFISAMMENT DE SANG-FROID ET DE MAÎTRISE PROFESSIONNELLE POUR DEMANDER ASSISTANCE SEULEMENT QUAND LES CIRCONSTANCES L'EXIGENT. QUANT AUX ARMATEURS, ILS ONT LE DEVOIR DE RAPPELER À LEURS COMMANDANTS QUE C'EST À EUX SEULS D'ASSUMER CETTE RESPONSABILITÉ".

NAVIRES A PASSAGERS FLUVIAUX

CAPITAINE EN EAU DOUCE ?... DUR !

A Paris, par un beau jour d'été, cinquante bateaux promènent 7 500 touristes à l'heure sur la Seine. En soirée, la moyenne passe à 10 000 passagers à l'heure avec les "dîners-croisières". Dans ce trafic intense se mêle la navigation commerciale de bateaux qui peuvent atteindre 125 mètres de long et 3 200 tpl.

M. Michel DENIS, titulaire d'un "Certificat Général de Capacité de Capitaine de bateaux à propulsion mécanique" et d'un "Certificat de Capacité spécial" de catégorie F, c'est-à-dire pour des pousseurs de longueur comprise entre 91 et 180 mètres, a rencontré Michel CARON et André TROCHERIS. Il était accompagné d'un de ses collègues, le Capitaine Yvon GOSSELIN.

AFCAN-INFORMATIONS : Capitaine DENIS, vous nous avez contactés parce que les responsabilités qui sont les vôtres et les problèmes que vous rencontrez pour les exercer vous ont paru susceptibles d'attirer l'attention de l'AFCAN. Voulez-vous, pour commencer, nous décrire votre métier ?

Michel DENIS : Je pilote alternativement un bateau de 18,80 m prévu pour 145 passagers sur un seul niveau, un de 25 m pour 164 passagers sur deux niveaux, ou un de 28 m pour 202 passagers sur un niveau.

AFCAN-INFO : On peut voir sur la Seine des bateaux beaucoup plus gros...

M.D. : Oui, les plus gros, ceux de la Cie des Bateaux MOUCHE peuvent prendre jusqu'à 1 100 passagers.

AFCAN-INFO : Quel est la composition de vos équipages ?

M.D. : Équipage ? un bien grand mot !... Alors que le permis de navigation prévoit un capitaine et un matelot, je pilote seul, avec une hôtesse qui n'a aucune formation ni

DES CABOTEURS EN COPROPRIETE

Outre-Rhin, le système de la copropriété de navires procure bien des satisfactions aux chantiers, armateurs et épargnants. Nombre de caboteurs allemands sont ainsi la copropriété de dentistes, médecins, notaires, etc.

La flotte marchande allemande puise sa force tant dans des choix techniques (caboteurs fluvio-maritimes sophistiqués, porte-conteneurs ultra-modernes, etc.) que dans des pratiques financières à fort succès faisant appel à l'épargne des particuliers.

Le secret de ce succès résulte d'une étroite synergie entre l'état, les épargnants, les armateurs et les chantiers. Vers 1980, alors que les chantiers voyaient leurs carnets de commande se tarir, l'état a renforcé son assistance directe et a incité les épargnants à investir dans des navires par le biais d'avantages fiscaux. Ces avantages s'exercent depuis plus de dix ans dans le cadre des Kommanditgesellschaft (les KG), partenariats permettant à des individus d'acquérir des parts de navires. Ce système s'apparente à notre système quirataire (copropriété de navires).

Au noyau des KG se trouve généralement une société armatrice qui peut recruter elle-même les épargnants, mais fait le plus souvent appel à une institution financière pour assumer cette tâche. Il peut aussi s'agir d'une pure société d'investissements qui fait alors appel à un shipmanager pour assurer la gestion de ses navires. De leurs côtés, les chantiers allemands ont déployé des trésors de créativité pour mettre au point des navires de catalogue de très haute volée allant du caboteur fluvio-maritime à passerelle télescopique aux porte-conteneurs de 3 000 EVP.

Le système fonctionne comme suit. L'investisseur étudie le marché et tire ses conclusions quant au type et aux spécifications du navire à commander. Il commande le navire à un prix concurrentiel (il aura probablement lancé un appel

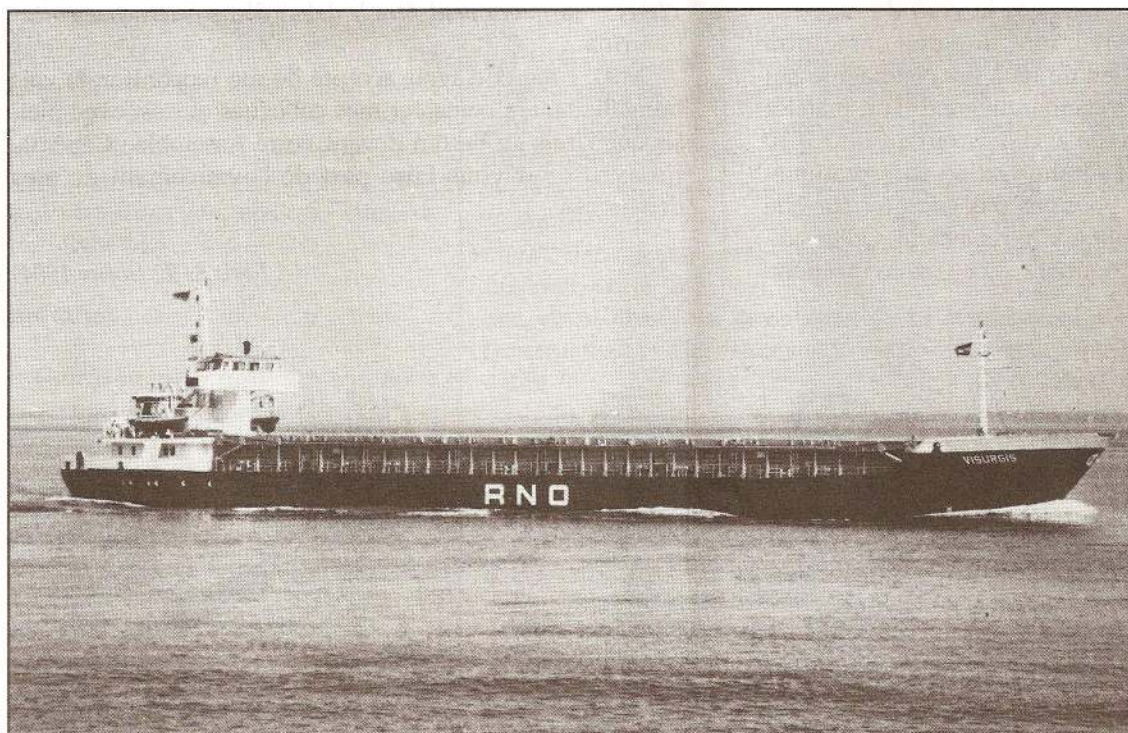
d'offres auprès de plusieurs chantiers) et s'adresse aux épargnants pour obtenir une bonne partie de l'argent nécessaire au financement du navire. Il crée pour cela une société en commandite (une "GmbH & Co KG") qui associe des individus (les commanditaires) à une société anonyme (GmbH & Co) mise en place par un armateur. Cette société en commandite apparaît comme une véritable tirelire où s'accumulera l'argent des commanditaires que sont les épargnants.

Un financement économique.

Cet apport d'argent permet d'éviter le recours excessif aux emprunts bancaires qui d'une part sont coûteux (frais financiers) et d'autre part sont difficiles à obtenir aujourd'hui dans le secteur maritime. L'apport d'argent par les épargnants oscille en général entre 25% et 50% du prix du navire. Le complément est obtenu par le biais d'emprunts.

Les KG tombent dans deux catégories : celles associées à des incitations fiscales et les autres. Les premières sont assorties de conditions : le navire doit être construit en Allemagne et être immatriculé en Allemagne. Les avantages fiscaux offerts portent d'une part sur la réduction d'impôts permise par la perte que ne manque pas de créer une dépréciation comptable particulièrement avantageuse et d'autre part sur l'exonération des plus-values de revente (vente des parts ou du navire).

L'épargnant est satisfait : il tire bénéfice de son placement grâce à un avantage fiscal conséquent et ne prend guère de risques car les sociétés qui sont à l'origine des commandes sont particulièrement perspicaces quant aux



VISURGIS,

Fluvio-maritime de 2 700
tpl construit en 1986 par
le chantier allemand Her-
mann Sürken.
Détenue par une KG, il est
exploité par l'opérateur
allemand
RHEIN-NORD-OSTSEE

potentialités commerciales de telle ou telle variété de navires. L'investisseur qui est à l'origine de la KG est satisfait car il dispose d'un "outil" duquel il va tirer un bénéfice. Le chantier est satisfait car il a du travail. Les équipementiers allemands sont contents car la préférence nationale joue visiblement en leur faveur. L'utilisateur est satisfait car il a à sa disposition un navire ultra-moderne, adapté à ses

besoins. L'état enfin est satisfait car l'affrètement des navires à des étrangers fait rentrer des devises dans le pays et le système procure des emplois. Bref, tout le monde est content. Voilà bien un système qui a le mérite de rassembler tous les suffrages !

Yann LE GOUARD

LES VERTUS DU "COQUE NUE"

Flag : Antigua - Home port : Hamburg.

Les ports français accueillent régulièrement des caboteurs immatriculés en Allemagne (Hamburg, Haren-Ems, etc.) arborant le pavillon très bigarré d'Antigua/La Barbade. Ce paradoxe s'explique par le souci de faciliter le financement en ayant recours aux banques allemandes (avec hypothèques gardées en Allemagne) tout en bénéficiant des avantages liés à l'exploitation de navires sous pavillons de libre-immatriculation. Les banques se prémunissent ainsi contre les risques impliqués par le financement de navires sous pavillons de libre-immatriculation sans pénaliser leurs clients armateurs. Le procédé repose sur un affrètement en coque nue du navire par une filiale de la société armatrice, filiale implantée à Antigua.

Mode d'emploi, vu du côté de l'armateur : obtenir un financement auprès d'une banque allemande qui prendra comme gage le navire, propriété d'une société allemande (c'est là un procédé usuel) ; fonder dans la foulée une filiale de cette société à Antigua ; fréter le navire en coque nue à cette filiale ; hisser la bannière d'Antigua et adopter les lois publiques de cet état ; conserver le port d'immatriculation allemand sur la coque, ce dernier détail marquant le fait que le navire reste hypothéqué en Allemagne. Il ne reste plus qu'à exploiter le navire depuis l'Allemagne, comme si de rien n'était.

Intérêts du système pour l'armateur : c'est l'affréteur en coque nue qui choisit l'équipage et les conditions d'exploitation du navire dans les limites de la législation de l'état d'accueil, cela tout en bénéficiant des facilités de financement liées au crédit de confiance que peuvent accorder les banques allemandes à un navire enregistré en Allemagne. Quant à la banque,

elle ne risque pas les aléas dus aux interprétations parfois imprévisibles du droit international au cas où son client rencontrerait des difficultés financières.

Les avantages.

Le droit allemand inclut les dispositions autorisant une telle acrobatie. Le transfert est cependant soumis à certaines conditions, notamment celle imposant l'exploitation du navire par la société affréteuse qui doit siéger hors Allemagne. Comme la même législation n'exclut pas les liens commerciaux pouvant exister entre affréteur et fréteur, il suffit pour le fréteur de créer à Antigua cette filiale qui affrètera coque nue le navire dont la gestion sera réalisée intégralement depuis l'Allemagne, par la maison-mère.

...sans les inconvénients.

Dans les faits, le navire troquant le pavillon allemand pour celui d'Antigua reste inscrit au registre allemand mais le droit public national ne s'applique plus. Seul le droit privé continue de s'exercer, au moins pour ce qui concerne la propriété et les garanties hypothécaires. Par contre, c'est le droit public du pays d'accueil, Antigua, qui s'applique au navire transféré (règlements de sécurité, anti-pollution, sociaux...). Les législations de Chypre, de Panama, de St Vincent... sont elles aussi compatibles avec ce procédé.

Outre-Rhin, cette mécanique est parfaitement huilée. Plus de la moitié de la flotte allemande expatriée est ainsi financée depuis quelques années, depuis des caboteurs jusqu'à des cargos de fort tonnage. Bel exemple de symbiose entre banques et armateurs.

Yann LE GOUARD



P O R T D E B R E S T



STATION SERVICE DE L'ATLANTIQUE

par le Cdt Jacques LOISEAU.

BREST, l'une des plus belles rades abritées du monde, est le seul port de réparation navale entre Le Havre et l'Espagne et offre des services de qualité aux navires de passage à Ouessant.

LA REPARATION NAVALE.

Présente depuis fort longtemps à Brest, elle a subi de nombreux aléas au cours des vingt dernières années. En 1980, on dénombrait 820 personnes aux A.F.O., puis 470 aux ARNO en 1985. La fin de l'année 1986 voyait la disparition de la réparation navale à Brest.

Heureusement, le 1er avril 1987, naissait la SOBRENA, société du Groupe MEUNIER, avec à l'époque 150 personnes. En 1993, bénéficiant d'un certain succès commercial et grâce à une politique sociale active, elle compte 200 personnes dont 160 "productifs".

La SOBRENA est spécialisée en mécanique, tôlerie, tuyauterie, peinture. Elle travaille en complémentarité avec MEUNIER S.A. pour les usinages difficiles et la maintenance des groupes électrogènes et avec MEUNIER NAVAL près de la forme N° 1 pour les travaux d'escale des petites unités (35 personnes).

Les équipements de Brest comprennent trois cales sèches : la n° 1 de 225 mètres de long pour 27 de large grée d'une capacité de levage de 20 tonnes, la n° 2, 338 x 52 m avec 80 t. ; la n° 3, 420 x 80 m pourvue d'une force de levage de 150 tonnes capable d'approcher de gros ensembles préfabriqués.

Cinq quais de réparations, dont trois offrent des tirants d'eau de 10 mètres, procurent 1 700 mètres de linéaire d'accostage.

La rade, facile d'accès et particulièrement bien abritée, offre des profondeurs de 30 mètres qui permettent toute sorte d'essais, entre autres sur les plateformes off-shore.

La clientèle de la réparation navale brestoise est très diversifiée : pétroliers, vraquiers, transbordeurs et leurs problèmes particuliers d'aménagement et de réglementation de navires à passagers, gaziers et les contraintes spéciales des aciers cryogéniques, cargos, polythermes, cabliers, navires de pêche, yachts, sans oublier les plateformes de forage ou plus généralement les "working units".

Cette activité est à 75% internationale et la position géographique de Brest permet d'attirer les pétroliers venant du nord qui ont bénéficié de trois ou quatre jours de mer pour nettoyer (*voir nota*), des vraquiers sur lest en route vers le sud, ainsi que des ferreries qui profitent de la saison creuse pour se mettre à l'abri et subir des réparations ou modifications (à 50% B.A.I.).

Il est plus difficile d'attirer des cargos ou porte-conteneurs qui ne sont jamais en bout de voyage en passant devant Brest.

Nota : Nettoyer n'est pas polluer. Un pétrolier qui "nettoie à la mer" rassemble ses détritiques dans une ou deux capacités et les refoule à la station de déballastage en arrivant en réparations.

LA STATION DE DEBALLASTAGE.

Destinée à recevoir les résidus de cargaisons de pétroliers de fort tonnage venant réparer à Brest, elle comprenait une petite raffinerie capable de les traiter et d'en commercialiser les produits (soutes de navires). La station comprenait donc un certain nombre de bacs de réception reliés par des conduites aux postes de réparation des navires. Des difficultés techniques sont rapidement apparues et notamment l'engorgement des tuyaux par les boues et résidus des pétroliers. Mais c'est surtout la faible fréquentation de la station qui amena la faillite de la société privée qui l'exploitait.

L'ensemble fut alors repris par la CCI de Brest qui fit nettoyer deux grands bacs de 5 000 m³ et les loua à ESSO en 1987. Puis une chaîne d'hypermarchés désirant importer directement son essence par mer se fit louer le troisième bac de 5 000 m³.

La construction de nouveaux bacs et de nouvelles locations font qu'en 1994, la capacité de déballastage de la station de Brest est de deux bacs de 2 000 m³ et d'un bac de 500 m³. La CCI aurait en projet de louer toute l'installation à la Compagnie Parisienne des Asphaltes qui relancerait l'activité de soutage.

A noter que près des bacs de la station de déballastage, la Chambre de Commerce et d'Industrie dispose d'un "lagon" prévu pour recevoir toutes sortes de résidus semi-solides provenant par exemple d'une pollution du littoral.

PORT DE REFUGE.

Brest occupe une position stratégique pour accueillir les navires "blessés" par les tempêtes de l'Atlantique. Sans remonter aux exploits du Cdt MALBERT sur le remorqueur IROISE (Ah ! Jean Gabin dans "Remorques"...), rappelons que le port a presque toujours servi de base à un remorqueur de sauvetage et arme actuellement un gros "Abeille International" affrété par la Marine Nationale.

Pilotes de port, courtiers, manutentionnaires, réparateurs sont habitués à traiter les navires en avaries et les cargaisons désarrimées. La récente escale du SHERBRO a bien illustré la qualité de la collaboration des différents corps de métiers, les autorités, le CEDRE, les pompiers, les chimistes, etc. Les dockers de Brest semblent posséder un réel savoir-faire dans la manutention de cargaisons désarrimées et dangereuses.

Remarquons avec soulagement que la Marine Nationale, que nous accusions d'avoir "confisqué la rade à son profit", se montre désormais plus souple pour accorder des autorisations d'accès et n'envoie plus en baie de Douarnenez les navires en difficultés dont le pavillon lui déplaît.

Espérons que le syndrome de l'OCEAN LIBERTY qui explosa sur rade en 1947 s'estompe peu à peu et que nos autorités portuaires, confortées par le professionnalisme qui règne sur le port, sauront toujours prendre les bonnes décisions quand il s'agit d'accueillir un navire en difficulté.

UN TERMINAL ROULIER A BREST

par le Cdt Pierre NORMANT

Le projet de passerelle "RoRo" proposé par la CCI et la Communauté Urbaine Brestoïse (CUB) a été adopté par le Département et la Région après avis favorable du FDES (Fond de Développement Economique et Social). C'est le Conseil Général qui a émis le plus de réserves ; certains Elus morlaisiens sont inquiets de la concurrence que pourrait faire au port de Roscoff la passerelle brestoïse.

Le montant des travaux est estimé à 23 millions de francs. La CUB prend à sa charge 50%, le Département 20%, la Région 15%. La CCI participe à hauteur de 4 millions et la Société Avicole Doux apporte 1 million.

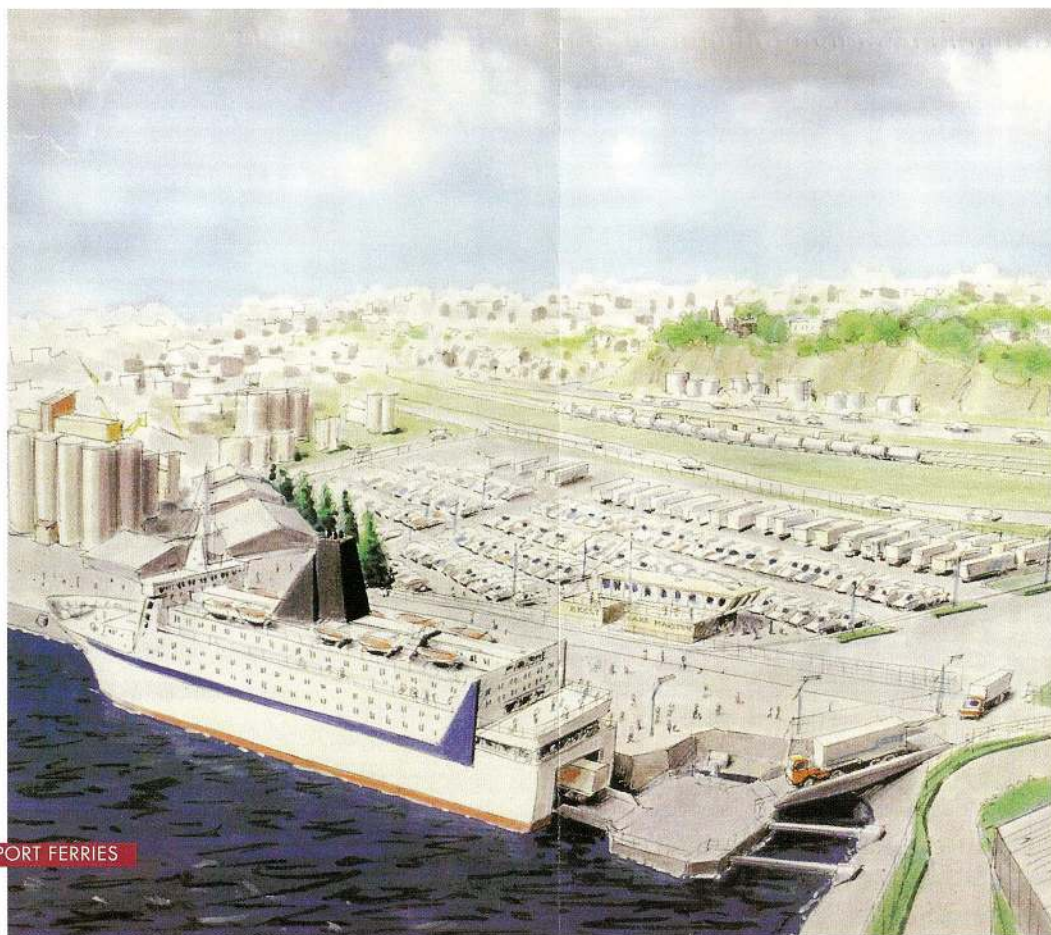
Le choix de l'entreprise Maître d'œuvre n'est pas encore arrêté. Les travaux devraient durer 6 à 7 mois. La passerelle devrait être mise en service en octobre/novembre 1994. La CCI de Brest en sera le propriétaire.

A l'origine du projet, il avait été envisagé d'acheter la passerelle Roro Mac Gregor de Lorient, provenant elle-même du Verdon et sans emploi depuis la fermeture de la ligne Lorient-Gijon. Finalement, c'est une rampe neuve qui va être construite. Elle comprendra un ponton flotteur faisant jonction entre le quai et le navire. Ce flotteur ne sera pas ancré par un corps mort comme à Lorient, mais maintenu en place par des pieux. Il est prévu également d'aménager le quai pour accueillir des navires rouliers disposant d'une rampe latérale. Un terre-plein de 4 hectares complète le projet. Le Terminal roulier sera réalisé au quai de Réparation N° 2.

Ce terminal roulier est principalement destiné au trafic trans-manche. Le premier utilisateur sera la Société Doux, qui rencontre des difficultés, particulièrement durant l'été, pour transporter ses camions de poulets congelés vers l'Angleterre et surtout l'Irlande. DOUX envisage d'affréter un caboteur roulier qui ferait une ou deux escales par semaine à Brest.

La Compagnie Irish Ferries est également intéressée par le port de Brest. Elle dessert actuellement le Havre et Cherbourg par le St Patrick et le St Killan et voudrait toucher la Bretagne. Le port de Roscoff pressenti, est, semble-t-il, saturé par le trafic de la BAI. Si le projet d'Irish Ferries de faire escale à Brest se concrétisait, il serait alors construit une gare maritime et un vaste terre-plein (12 hectares) pour un montant de 20 millions de francs (Terminal roulier, seconde phase).

Près de 180 000 tonnes de volailles congelées ont transité en 1993, par le port de Brest, à destination du Moyen Orient en particulier, soit plus de 50% du trafic "sortie" du port. Les exportateurs de poulets ne semblent pas pressés de passer à la conteneurisation. Les poulets congelés sont chargés dans des navires frigorifiques, généralement âgés. La manutention est archaïque : palettes défaits en cale. La conteneurisation permettrait probablement d'abaisser le coût du transport et d'améliorer la compétitivité des produits bretons. La CCI prévoit d'installer, courant 1994, des équipements pour les conteneurs frigorifiques. Pas d'autres investissements pour les conteneurs pour le moment.



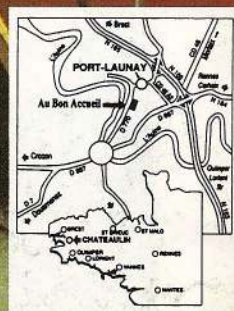
LE FUTUR PORT FERRIES



ASSEMBLEE GENERALE
DE L'AFCAN

PORT-LAUNAY
28/29 avril 1994

Contact : Cdt Guy ADAM
Tél.98.44.79.54.



nasa