

AFCAN INFORMATION

ISSN 1158-1735



N° 26 - JUIN 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 AFCAN F O

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

Avenue Lucien Corbeaux.
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cédex -
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24 - Fax : 35.53.10.07.

SOMMAIRE

Assemblée Générale	3
Vraquiers à l'OMI	10
Embarquements des Elèves	12
Sécurité au port.....	14
Rapports du MARS	20
Prévention des abordages	24
Rapports de position.....	29
Assises nationales.....	33
Des affaires maritimes.....	38

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 :

EMERAUDE, navire rapide de transport de passagers et de véhicules, mis en service en mai 1994.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFCAN

Port-Launay 28 et 29 avril 1994

J'ai le plaisir d'ouvrir notre seizième assemblée, puisque c'est le 14 juin 1979 que s'est réunie l'Assemblée Constitutive de notre association.

L'idée de sa création est née d'une conversation téléphonique entre Jean QUEMA et François GOURMELON, le germe en étant la rage et la fureur des capitaines, provoquées par des lois promulguées le 2 janvier 1979 et qui réprimaient la pollution des mers d'une manière démentielle et parfaitement démagogique, en s'en prenant d'une manière particulièrement injuste envers les capitaines français, puisqu'ils étaient les seuls, en pratique, à pouvoir être frappés par les amendes exorbitantes prévues par ces lois.

QUEMA et GOURMELON mettent sur pied un Comité pour la Création de l'AFCAN qui comprend Jean-René THOMAS, devenu depuis Directeur de la Flotte de Brittany Ferries et Yves CAUCHY qui commandait alors le CETRA CENTAURUS, de la Cie Dreyfus, en réparations à Brest.

Et c'est Daniel RIGOLET qui fut notre premier président. Suivi en 1981 par Yves BROCHEC, en 87 par André TROCHERIS et en 91 par moi-même.

Mon rapport d'activités sera bref car, à part les affaires juridiques qui n'ont pas à être étalées en public, les principaux travaux de l'AFCAN sont publiés dans AFCAN-INFORMATIONS ou dans la lettre mensuelle adressée aux adhérents.

Je parle des principaux travaux, ou plus exactement des résultats de ces travaux car bien entendu, nous ne mentionnons pas les détails des contacts, déplacements, rencontres, courriers, études de rapports, participations à des colloques, etc., qui constituent le travail courant. Donc, si vous êtes des lecteurs attentifs de nos publications, vous savez déjà tout.

Je rappellerai seulement quelques sujets que nous avons abordés dans les quatre derniers numéros d'AFCAN-INFORMATIONS :

LA VOIE D'EAU, à la fois dans son aspect réseau fluvial, cruellement sous-développé en France, et dans son activité fluvio-maritime trop faible dans notre pays. Nous sommes évidemment partisans du développement de la Voie d'eau (Saône-Rhin, Seine-Nord, Seine-Est) ainsi que du cabotage fluvio-maritime, l'un et l'autre générateurs de trafics portuaires et donc favorables à l'emploi de la flotte de commerce.

Nous avons également évoqué le CABOTAGE MARITIME lui-même pour dire qu'il avait un avenir en Europe mais qu'il était grand temps que les pouvoirs publics et les décideurs économiques prennent conscience de la faiblesse de l'armement français sur ce créneau.

OMBO et MONITEUR DE VIGILANCE : nous avons repris ces sujets, d'abord en publiant le texte d'une conférence de M. TROUSSE (Bureau Veritas) intitulée "Vers une navigation sophistiquée et sûre" puis en interrogeant le Cdt JAUNATRE qui a expérimenté un moniteur de vigilance sur l'AURAY.

Curieusement, alors que la grande majorité des commandants consultés par l'AFCAN sur l'OMBO, s'était déclarée contre le quart de nuit en solo, personne n'a réagi au propos du Cdt JAUNATRE qui se déclare favorable à la pratique de l'OMBO, selon certaines conditions. S'agit-il d'une approbation tacite ? Nous en reparlerons sans doute.

Après une séance de travail au CROSS CORSEN (BALCON, BOUGEARD, YVONNOU et moi-même), nous en avons publié un compte-rendu avec un long développement sur la CIRCULATION EN MANCHE et l'évocation du problème posé par le CISAILLEMENT DES PETROLIERS. Nous nous sommes à nouveau exprimé contre le contrôle maritime ("aiguilleurs de la mer") mais cette menace actuellement semble écartée et les prises de position de l'AFCAN sur ce sujet n'y sont pas étrangères. Par contre l'obligation de se signaler fait son chemin. "L'obligation de compte-rendu" à Ouessant, réclamée par la France, va être instituée par l'OMI lors de la 63ème CSM qui débute le 16 mai prochain. Le format de ce message devrait être très réduit.

Par contre une autre menace se dessine au niveau de l'Union Européenne qui veut instaurer un système d'information obligatoire. C'est le système EUROREP dit de "notification des navires". Nous ne pouvons pas nous opposer à ce que les Etats riverains veuillent connaître l'identité des navires qui passent devant leurs côtes et même la nature de leur cargaison lorsque celle-ci peut constituer une menace pour cet Etat en cas d'accident. Ce qu'il faut craindre du système c'est que d'une part il crée un supplément de travail pour les bords car on peut compter sur les fonctionnaires de Bruxelles pour inventer des formulaires à remplir et des messages à envoyer, mais aussi qu'il institue des routes obligatoires

RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

avec des plans de route déposés avant l'appareillage ou en entrant dans les eaux communautaires. Enfin, nous savons très bien que ce système qui consiste uniquement à renseigner la terre n'apportera rien de plus à la sécurité des navires et de la navigation. Simplement les autorités chargées des plans d'intervention en cas d'accident, sauront un peu plus rapidement qu'aujourd'hui quelle cargaison est concernée par le navire accidenté.

MAIS CE QU'IL FAUT PEUT-ETRE CRAINDRE LE PLUS, C'EST QUE LES POLITIQUES SOIENT PERSUADES QUE LES CREDITS TRES IMPORTANTS QU'ILS VONT DEVOIR AFFECTER A LA MISE SUR PIED DE CE GROS SYSTEME ELECTRONIQUE FERONT AVANCER DE MANIERE SIGNIFICATIVE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES. Le milliard d'ECUS dont on parle pour réaliser le système permettra peut-être une réponse plus rapide en cas d'accident, mais n'apportera pas grand'chose à la PREVENTION des accidents. C'est un peu comme si on installait des pompiers et des postes de secours tous les cinquante kilomètres au lieu d'améliorer le réseau routier, de renforcer la sécurité des véhicules, d'apprendre à bien conduire et de faire respecter le Code de la Route...

Pour rester dans le domaine de la navigation, je rappelle l'excellent article écrit par deux professeurs de l'ENMM du Havre sur la règle 19 des COLREGS... qui n'a soulevé aucun écho chez les navigants ! Ou bien les marins français maîtrisent parfaitement le sens de cette règle, ou bien elle est tellement tordue que personne ne la comprend et ne l'applique !!

Navigation encore avec les NAVIRES A GRANDE VITESSE que nous avons traités dans un article général puis par la description du CORSAIRE-6000 construit à SAINT-MALO. J'aimerais que l'AFCAN forme un groupe de travail sur la navigation à vitesse élevée pour recenser les problèmes particuliers qu'elle pose puis émettre des avis vers l'OMI, qui y travaille déjà.

Autres sujets techniques :

- les embarcations de sauvetage en chute libre ;
- le naufrage du BRAER ;
- la révision de STCW ;
- les CONTENEURS, pour lesquels les événements de l'hiver dernier nous ont amenés à établir un dossier qui a paru dans le dernier numéro d'AFCAN-INFORMATIONS.

Dans un tout autre domaine, notre numéro de juin 1993 a traité du SIDA dans un article bien documenté et orienté principalement sur les précautions à prendre par les personnels, commandants et officiers, amenés à donner des soins à des blessés à bord.

J'ai gardé pour la fin de ce sommaire le long article paru dans le numéro de décembre 93 sous le titre "SECURITE... SECURITE..." et qui constitue en quelque sorte une synthèse des opinions de l'AFCAN sur différents aspects touchant la sécurité des navires et la sécurité de la navigation.

L'essentiel de nos travaux sur la sécurité se déroule sur le plan international : nous travaillons avec les services du ministère des transports, dans le cadre de leurs interventions à l'OMI. En ce moment même, Jean-Daniel TROYAT est à Londres avec la délégation française au sous-comité des Conteneurs et des Cargaisons (33ème session) et cette session est particulièrement importante car on y traite des initiatives de la France en matière de conteneurs, après les pertes de l'hiver dernier. Cette session examine également le rapport du Groupe de Travail sur le Recueil BC (cargaisons solides en vrac) et vous vous souvenez que l'AFCAN est l'initiatrice de cette proposition d'amendements qui est maintenant dans la phase d'examen qui devrait conduire à son introduction dans SOLAS (voir page 9).

André TROCHERIS est allé plusieurs fois à Londres pour le sous-comité STW qui est en train de réviser la convention STCW. Joseph GIRARD est allé au sous-comité SFI. Vous avez lu leurs comptes rendus dans AFCAN-INFORMATIONS.

Et aussi bien TROYAT, TROCHERIS, GIRARD et moi-mêmes sommes allés plusieurs fois à PARIS participer à des séances préparatoires aux déplacements à Londres.

Nous avons également des contacts avec la DG VII à Bruxelles. Mais là, les actions sont plus difficiles à mener.

Il nous faudrait évidemment faire beaucoup plus, car des pans entiers de travaux intéressant la sécurité, la navigation ou tout simplement la pratique du métier, nous échappent. Comme par exemple les travaux du sous-comité de la sécurité de la navigation, ceux du sous-comité sauvegarde, recherche et sauvetage, ceux concernant la piraterie et les vols à main armée, etc. Il nous faudrait pour cela quelques volontaires supplémentaires qui veuillent bien prendre en charge un dossier précis et le mener à bien...

Sur le plan intérieur français, je rappelle que nous sommes très assidus à la Commission Centrale de Sécurité et dans les Commissions du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Le CSMM est en plein bouillonnement. Pour la première fois il est présidé par un politique : M. Yves MARCHAND, député-maire de Sète. Le CSMM est en train d'organiser les ASSISES NATIONALES de la Marine Marchande et des Ports maritimes qui se dérouleront sur le BRETAGNE les 16 et 17 mai. Trochérís et moi y participerons.

Le but de M. Yves MARCHAND et de ses Assises nationales est évidemment d'attirer l'attention du gouvernement - et des décideurs économiques - sur la nécessité pour la France d'avoir de grands ports de commerce et une flotte marchande nationale.

La flotte pour l'instant est à peu près stable en nombre de navires mais les effectifs de marins français ont encore baissé, à cause bien entendu de l'extension de l'immatriculation aux Kerguelen. Les armateurs ont obtenu une prise en charge partielle des cotisations sociales. Ils demandent maintenant la prise en charge totale.

C'est là un domaine un peu politique que l'AFCAN n'a pas l'habitude d'aborder. Il me semble pourtant que nous devrions être plus présents sur le front de la défense de la Mar.mar. Je vais soumettre à votre approbation le texte d'une motion que nous pourrions adresser à Bernard BOSSON. (voir page 6).

C'est davantage le rôle de la Confédération des Associations de la Marine Marchande d'intervenir auprès des politiques. Son nouveau président, Jean-Claude MAUR, président de l'ACOMM, m'a demandé d'actualiser le texte de la "plateforme" intitulée POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES EN FRANCE, que la Confédération avait diffusée pour la campagne des législatives en 1993.

Toujours sur le plan intérieur, nous avons repris contact avec le SHOM et c'est le Cdt HOUY, suppléé par André COSSON qui assure à Brest les relations avec l'EPSHOM.

Naturellement nous sommes toujours en relation avec METEO-FRANCE par Alain Louis YVONNOU. Et avec le CEDRE, par notre section brestoise.

Nous avons été régulièrement actifs sur le front des clandestins, grâce aux Havrais, Yves CHARLOT et Jean CHENNEVIERE en particulier.

Les événements de l'hiver nous ont valu pas mal d'interventions dans les médias, ou dans des débats, tables rondes et autres colloques. Cela m'a valu d'être auditionné par la mission d'information du Sénat devant laquelle j'ai apporté notre point de vue sur la tenue des conteneurs. J'ai évidemment remis aux Sénateurs le dossier "CONTENEURS EN PONTEE" paru dans le dernier AFCAN-INFORMATIONS. Jacques LOISEAU a participé quant à lui à une séance de travail à IFREMER consacrée à la détection des conteneurs perdus en mer.

La télévision a contacté l'AFCAN pour une émission sur les pétroliers.

Samedi dernier, ici à Brest un journaliste de FR3 a interviewé Guy ADAM et Jean-Pierre DALBY, dans la grande cale sèche devant un pétrolier en carénage. Il s'est rendu ensuite chez YVONNOU à VANNES. C'est pour une émission de Planète Chaude.

Cette toute récente participation des "Brestoïses" à une action de l'AFCAN me donne l'occasion de faire ressortir combien la section du Finistère, en liaison parfois avec celle du Morbihan, s'est montrée active tout au long de l'année écoulée. Je tiens à saluer particulièrement le Cdt Guy ADAM qui a été de toutes les corvées ! Et c'est encore lui qui est à la tâche en ce moment même pour l'organisation de notre AG.

Mention particulière doit être faite de la participation des capitaines du Finistère aux stages privés de formation des équipages de pétroliers de l'armement FRANCE SHIPMANAGEMENT, confiés par cet armement au CEDRE, lequel a fait appel aux compétences des capitaines de l'AFCAN.

AFCAN-INFORMATIONS a rendu compte de ce travail. Un prochain stage aura lieu du 21 au 23 juin.

Paul MASSEIN, pour la Région Méditerranée, a été actif toute l'année. Il m'a en particulier très bien renseigné sur les événements qui s'y sont déroulés, ALPHA STAR, MONTE STELLO, et les sous-marins nucléaires. L'encre acide de sa plume sera toujours bienvenue dans notre revue. Il aspire maintenant à être remplacé dans ces fonctions de responsable de la Région. Je salue René PREA qui a eu le courage de venir jusque dans nos régions septentrionales et j'espère qu'il va pouvoir contribuer à assurer la pérennité de l'AFCAN sur nos rivages Sud.

Voilà en gros ce qui s'est passé à l'AFCAN pendant l'année écoulée. La méthode, ou plutôt l'absence de méthode (!) consiste à travailler au coup par coup, tout en continuant de suivre ce que j'appellerais les dossiers permanents : protection juridique, responsabilité du capitaine, CROSS et circulation maritime, VTS, passagers clandestins, vraquiers, pétroliers, EUROS, MoU, etc.

Le travail se fait par GROUPE DE TRAVAIL, je pourrais même dire par COMMISSIONS D'ENQUETE. La dernière a concerné les conteneurs et j'ai été surpris par le volume des réponses reçues et par le nombre des participants aux réunions que nous avons tenues sur le sujet. Cette qualité de la participation m'a permis de présenter une synthèse des avis émis qui, je crois, a été perçue comme un document tout à fait pertinent.

Mais il faut également avouer que notre organisation actuelle est mauvaise : trop de tâches dépendent du président et de la connaissance qu'il a des dossiers. Les différents secteurs d'activité ou d'intervention ne sont pas suffisamment répartis sur la tête des membres du Bureau ou du Conseil d'Administration. Nous avons sur le papier une formidable organisation mais elle ne fonctionne pas. Je crois que c'est une tare que l'AFCAN traîne depuis longtemps, mais qui s'est singulièrement aggravée sous ma présidence.

C'est une raison supplémentaire qui me pousse à m'appliquer strictement la règle des cinq ans prévus dans nos statuts : je ne demande donc pas le renouvellement de mon mandat de président en espérant que mon remplaçant saura faire bouger les choses.

Il se trouve que le changement de président se produit en même temps que le changement de secrétaire général. Mon sentiment sur la question est le suivant : je ne crois pas que ce soit un handicap, mais plutôt une excellente occasion de réformer en profondeur les relations de travail entre le président et le secrétaire général.

Ceci dit, je ne me fais pas de soucis pour l'avenir de l'AFCAN. Nous avons tous la même formation et avons tous exercé les mêmes responsabilités et il n'est pas besoin de talents particuliers pour prendre la suite d'Yves CHARLOT ou de moi-même.

Je souhaite longue vie à l'AFCAN et vous remercie de m'avoir écouté.

Michel CARON
28 avril 1994

UNITE - SECURITE



AFKAN



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél 35.53.07.13 - Fax. 35.53.10.07.

Monsieur Bernard BOSSON

Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme

92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 4

Le 2 mai 1994

Monsieur le Ministre,

L'Association Française des Capitaines de Navires vient de tenir sa 16ème Assemblée Générale annuelle. Les travaux de l'Association sont généralement orientés vers la sécurité en mer.

Mais, actuellement, les Capitaines Français sont inquiets de constater la stagnation à un niveau particulièrement bas de notre flotte de commerce, son vieillissement et l'appauvrissement des ressources humaines que constituent les navigants français. En dessous d'un certain seuil, il est à craindre que disparaissent toute une culture et un savoir-faire.

Il faut que le Gouvernement, Monsieur le Ministre, ait pleinement conscience de la nécessité pour la France de pouvoir confier une part importante de ses échanges par voie de mer à une flotte de commerce détenue, exploitée et armée par ses ressortissants.

Il est donc urgent que soient arrêtées au plus vite des mesures capables d'assurer d'une part le financement de nouveaux navires et d'autre part, l'emploi du plus grand nombre possible de marins français sur les navires battant pavillon français.

De même faut-il que nos ports voient se développer à la fois leurs infrastructures et la qualité de leurs prestations.

Le cabotage maritime mérite une attention particulière tant il est porteur d'avenir dans les échanges intracommunautaires pour des raisons de volumes, de sécurité, de protection de l'environnement et de qualité de vie.

Pour ces mêmes motifs, la voie d'eau, en France, doit être considérée comme un futur vecteur important des transports de marchandises et donc recevoir toute l'aide nécessaire à sa modernisation.

Malgré notre crainte de voir peu à peu l'Administration de la mer perdre son caractère spécifique, nous sommes, à l'AFKAN, de ceux qui pensent qu'un grand Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme détient le pouvoir de redonner à la Marine Marchande et aux ports la place importante qu'ils doivent occuper dans l'industrie des transports.

C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, l'AFKAN a tenu à vous faire savoir combien elle était attentive à vos actions.

AFKAN.

UNITE - SECURITE



AFKAN



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél 35.53.07.13 - Fax. 35.53.10.07.

Monsieur Bernard BOSSON

Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme

92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 4

Le 3 juin 1994

Monsieur le Ministre,

Lors de la vingtième Assemblée Générale de l'IFSMA (International Federation of Ship Master's Associations) qui s'est tenue à Hambourg les 27 et 28 mai derniers, le rapporteur du groupe de travail sur les Affaires Européennes nous a communiqué un projet de la Commission Européenne concernant l'armement en personnel des navires enregistrés "EUROS" en plus de leur pavillon national.

Selon ce projet, ces navires seraient autorisés à appliquer les normes suivantes, fonction de leur tonnage :

- un navire de jauge brute inférieure à 6 000 pourrait avoir un Etat-Major composé d'un Capitaine, d'un Officier et d'un élève ressortissants d'une nation européenne, le reste de l'Etat-Major et l'équipage pouvant être constitué de ressortissants non-européens ;
- entre 6 000 et 12 000 de jauge brute il faudrait un Capitaine, deux Officiers et un élève et,
- au dessus de 12 000, un Capitaine, trois Officiers et un élève.

L'AFKAN, associée aux autres membres de l'IFSMA, s'élève vigoureusement contre la mise en application d'un tel projet qui ne pourrait que nuire à la sécurité des navires en raison de la faible proportion de ressortissants européens dans de tels équipages.

Elle s'étonne qu'une telle proposition puisse être faite par des pays européens à une époque où l'OMI procède à une refonte complète de la convention STCW sur la formation des gens de mer, précisément en raison du manque de compétence de certains équipages multinationaux.

Elle souhaite que la France s'oppose résolument à l'établissement de telles normes qui sont en totale contradiction avec la politique de sécurité que les grands pays maritimes disent vouloir développer.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre préoccupation, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de notre haute considération.

Commandant Jean-Daniel TROYAT

Vice-Président

LA FLOTTE FRANÇAISE

Sources : CCAF

Flotte au 1er avril 1994	Nombre	tjb	TPL	Age moyen*
Passagers				
Paquebots	3	22 940	5 488	7.6
Transbordeurs	27	318 528	97 542	9.3
Aéroglosses-Catamarans	6	1 716	nc	9.5
Marchandises diverses				
Porte-conteneurs	22	682 521	741 374	10.4
Polythermes	4	9 756	17 525	10.0
Rouliers	11	18 177	21 791	16.3
P/C rouliers	8	141 001	203 391	13.3
Cargos conventionnels	9	18 976	31 399	16.0
Autres cargos	38	33 627	43 877	24.9
Vrac sec				
Vraquiers secs	14	548 895	963 455	6.8
Caboteurs < 500 tx	7	2 036	3 786	25.0
Autres vraquiers				
Citerniers (vin et huile)	3	8 881	15 802	8.2
Chimiquiers et soufriers	3	11 883	17 018	13.4
Pétroliers				
Pétroliers long-cours	14	1 783 353	3 559 189	18.4
Caboteurs pétroliers	38	340 477	568 002	13.0
Gaziers				
GPL-GNL	8	155 705	142 342	18.4
TOTAL GENERAL	215	4 098 472	6 431 981	14.3
dont navire immatriculés TAAF**	86	2 992 296	5 306 721	14.6
Total avril 1993	219	3 913 749	5 992 552	14.1

* au 1.01.94 ** à l'exclusion des autres TOM.

Commandes au 1er avril 1994**	Nombre	tjb*	TPL*
Transbordeurs	3	30 900	9 000
Pétroliers	5	212 000	404 000
Transporteurs de vrac sec	2	160 000	330 000
Porte-conteneurs	2	64 400	68 200
Navires citernes	1	4 600	8 500
Navire océanographique	1	*	4 900
TOTAL	14	471 900	824 600
Total avril 1993	12	346 542	774 800

** en cours et prévues y compris flotte contrôlée. * Le tjb et le TPL sont indicatifs.

Coût d'un poste de travail à bord	Avr.93	Août.93	Jan.94	Mar.94
Indice CCAF*				
(base 100 en 1992)	102.76	103.16	103.60	104.02
(base 100 en 1967)	967.80	971.60	975.75	979.71

* Nouvelle base à partir de cette année, qui rend les variations de l'indice plus significatives.

Balance des paiements (transports maritimes)	1er trim.93	2è trim.93	3è trim.93	4è trim.93
en millions de FF / données Brutes	- 1 689	- 1 578	- 1 371	- 2 140
C.V.S.	- 1 424	- 1 546	- 1 775	- 2 054

Les deux derniers trimestres sont provisoires ou semi-définitifs.

(Source : Banque de France)

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

● RENOUELEMENT DU C.A.

Tiers sortant ou démissionnaires : BALCON, COLE, ERNAULT, FOURNIER, LE COZ, LOISEAU, TROCHERIS.

Ne se représentaient pas : BALCON, COLE, FOURNIER, LE COZ.

Ont été élus : BLAIZOT, DAVER, ERNAULT, LE ROUX Alain, LOISEAU, PREA, TROCHERIS.

● RENOUELEMENT DU BUREAU :

Conformément aux statuts de l'AFCAN, le Cdt CARON, ayant quitté la navigation depuis CINQ ANS, ne se représente pas à la présidence.

En attendant qu'une candidature ferme se manifeste, - ce qui ne s'est pas produit pendant l'AG -, le fonctionnement de l'association est confié à ses trois vice-présidents, tous trois en activité, à savoir :

les Cdts Jacques LOISEAU (Brest)

Jean-Daniel TROYAT (Saint-Malo)

Alain-Louis YVONNOU (Vannes)

Le Secrétariat Général reste sous la responsabilité du Cdt Yves CHARLOT.

Le Cdt Jacques ERNAULT a été reconduit dans ses fonctions de Trésorier.

● EFFECTIFS :

Légère baisse des effectifs totaux de 485 à 465, mais stabilité des actifs : 205.

Nous avons maintenant une proportion non négligeable de capitaines de 40 ans, voire de 35 ans, d'où ralentissement du recrutement et érosion normale des retraités.

Nous avons le plaisir d'accueillir un Capitaine féminin : Madame GOUTIERE Sylvie. Nous lui souhaitons la bienvenue et une heureuse navigation.

Certains se sont étonnés que le compte rendu du Trésorier mentionne un nombre d'actifs inférieur au nombre annoncé par le Secrétariat. Il s'agit sur le rapport financier du nombre de cotisations reçues au 31 décembre, car il y a malheureusement des retardataires.

Nous tenons aussi à signaler les cas lamentables mais heureusement rares de capitaines qui, l'année où ils vont prendre leur retraite, diffèrent le règlement de leur cotisation et qui, s'apercevant qu'ils n'ont pas eu besoin de l'assurance juridique, quittent l'Association sans rien payer, ni même le timbre pour envoyer une lettre de démission !!!

● LA PAROLE AUX NAVIGANTS :

L'AG de 1994 a été marquée par la large place accordée aux capitaines présents et plus spécialement aux navigants. L'attention du Bureau de l'AFCAN a été attirée sur les points suivants :

- **Visites et inspections** : le trop grand nombre de visites subies par les navires et en particulier par les pétroliers et transports de produits pendant leurs opérations commerciales interfère sur le travail des officiers au moment où ceux-ci doivent se concentrer sur les opérations de chargement ou de déchargement. Ces inspections "de sécurité", ou "de qualité" finissent par constituer un risque pour le bon déroulement des opérations commerciales. Les commandants dénoncent donc la pratique actuelle qui consiste, pour chaque partie prenante au transport maritime, à envoyer ses propres experts examiner l'état du navire, chaque expert désirant que tout l'état-major français se mette à sa disposition pour qu'il puisse effectuer sa mission dans les meilleures conditions possibles !

- **Visites réglementaires** : par contre les capitaines ne remettent pas en cause la nécessité des inspections par l'Etat du Pavillon et par l'Etat du Port (MoU). Au contraire ils réclament des Inspecteurs en plus grand nombre et ayant une grande compétence. Ils s'inquiètent donc du faible recrutement des Inspecteurs des Affaires Maritimes en Fran-

ce et des difficultés que semblent engendrer leur nouveau statut et la réforme en cours de l'Administration des Affaires Maritimes.

- **Les clandestins** constituent un important sujet d'inquiétude et d'indignation pour les capitaines en activité. Les récents événements de Dunkerque (navire ALTAIR) montrent que le vide juridique actuel permet aux autorités... de ne pas agir et conduit à des situations absolument honteuses.

Les capitaines, une fois de plus, réclament le débarquement des clandestins dès le premier port touché.

Un groupe de travail a été constitué par la section havraise de l'AFCAN en collaboration avec le vice-président LOISEAU, pour définir, au moins pour les navires français touchant la France, les procédures juridiques qui permettraient au capitaine de faire appel à la puissance publique pour libérer son navire des personnes indésirables à bord, en s'appuyant sur le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

- **Vraquiers** : le vice-président TROYAT, arrivant de Londres où il assistait en tant qu'expert de l'AFCAN dans la Délégation française à l'OMI aux travaux de la 33^e session du sous-comité Conteneurs et Cargaisons, nous a fait part de la satisfaction ressentie par la France de voir que sa proposition, avancée et mise en forme par l'AFCAN, d'instituer une surveillance administrative des chargements de vracs solides analogue à celle qui existe pour les chargements de grains, avait considérablement avancé au cours de cette session et pourrait faire l'objet d'un amendement au chapitre VI de SOLAS.

- **La MAR.MAR.** D'une manière générale, les commandants en activité ne se sont guère montrés optimistes quant à l'avenir de la flotte de commerce française. Les nouvelles qu'ils ont données de leur armement respectif sont alarmantes : pertes d'exploitation, manque de trésorerie, économies drastiques sur le matériel et l'entretien, recherche systématique de main d'œuvre à bon marché sans se préoccuper de sa qualification...

À nouveau, les navigants ont fait part de leurs doutes quant à l'authenticité des brevets présentés par des officiers étrangers. L'un d'eux raconte comment il est possible de se procurer un brevet des Bahamas à partir de la photocopie d'un authentique brevet français sur lequel le nom du titulaire a été changé...

La compétence de certains officiers pourvus de brevets authentiques n'est déjà pas brillante (de vives critiques ont été entendues concernant les équipages croates). Avec en plus un doute sur l'authenticité du brevet et donc sur la réalité de la formation maritime reçue par l'impétrant, la crainte des commandants ne peut que croître.

D'où la dénonciation par certains, au cours de notre AG, du décalage entre les discours d'armements qui prêchent la sécurité à outrance au cours de stages de formation de leurs états-majors français et le risque qu'ils prennent en embauchant des marins étrangers non qualifiés. A noter que certaines sociétés "forment" elles-mêmes leur personnel étranger à l'étranger.

Il s'agit de "casser le statut social" dit l'un d'eux et de remettre tout à plat, salaires, durée du travail, temps d'embarquement, congés, retraites.

Un autre ironise sur les discours des grands "machins" comme l'OMI, la Commission de Bruxelles, le Mémoire de Paris, sans oublier nos gouvernants, discours sur la sécurité et la qualité, alors que s'aggrave dans le monde la scandaleuse déréglementation des transports maritimes.

- **Manuels, procédures, plans d'urgence...** Le rapport de la commission d'enquête sur l'accident du sous-marin EMERAUDE fait s'interroger les capitaines sur l'effet pervers que peuvent avoir des consignes trop strictes, trop précises, et qui otent toute initiative au personnel responsable. N'ayant aucune compétence en la matière ils ne portent pas de jugement sur ce cas particulier mais les perspectives des "certifica-

tions qualité" à bord des navires (le Code ISM pour l'instant prévoit la certification de la gestion pour la sécurité) va amener sur les navires un foisonnement de procédures à suivre qui risquent de nuire au bon sens, au jugement et à l'esprit d'initiative des marins.

- **Revalidation des brevets.** La France vient de faire disparaître des milliers d'officiers brevetés de la marine marchande...

Un arrêté ministériel du 11 février 1994 institue la "revalidation quinquennale des titres de formation professionnelle maritime".

Pour obtenir la revalidation de son titre, le marin doit avoir accompli au moins un an de navigation effective en qualité d'officier au cours des cinq dernières années (ou un an de "service équivalent" ?)

"DEBARQUE DEPUIS CINQ ANS, JE NE SUIS PLUS CAPITAINE AU LONG COURS !" s'est écrié Michel CARON !...

En fait, cet arrêté introduit dans la législation française les dispositions de la convention STCW. Bien. Mais ce qui est sans doute une mesure de bon sens pour des personnels formés à la va-vite doit-elle être appliquée dans toute sa rigueur à des CINM par exemple qui ont reçu cinq ans de formation de haut niveau ?

A défaut d'avoir navigué un an au cours de cinq dernières années, l'officier (l'ex-officier ?) devra soit subir un test sur les matières du programme de son brevet relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux Colregs (pour les "pont" et les "polyvalents"), soit effectuer un stage de remise à niveau de trois semaines, soit naviguer trois mois comme stagiaire (officier en surnombre).

- **Bateaux à passagers fluviaux.** Le capitaine Michel DENIS a été empêché à la dernière minute de venir devant l'AFCAN exposer les

difficultés que sa profession rencontre dans la conduite des bateaux à passagers sur les voies d'eau françaises principalement dans le domaine de la sécurité (voir l'entretien qu'il nous avait accordé dans le dernier numéro d'AFCAN-INFORMATIONS).

L'AG a tout de même évoqué le problème mais seulement sous l'angle des relations qui pourraient s'établir entre l'AFCAN et l'association créée par Monsieur DENIS. Des commandants ont fait remarquer que les "capitaines de bâtiments de navigation intérieure" n'étaient pas des capitaines au sens où l'entend le Code de Commerce pour la navigation maritime : ils ne font que de la conduite, ils ne "commandent" pas...

Ce à quoi d'autres ont répondu que les centaines de titulaires de brevets de commandements qui "conduisent" les navires à passagers pour la desserte des îles ou les promenades en mer ne "commandent" pas non plus, au sens où certains semblent l'entendre, et pourtant peuvent adhérer à l'AFCAN...

Les passagers sur la Seine sont aussi respectables que ceux qui vont au Château d'If !

Quoi qu'il en soit, il a été décidé d'attendre une reprise de contact de la part du capitaine DENIS. Toute initiative sur ce sujet sera soumise à l'approbation du Conseil d'Administration.

- **La météorologie embarquée** (voir ci-après le compte rendu du Cdt Yvonnou sur l'exposé de Monsieur Claude Fons).

Compte rendu établi par la Rédaction en accord avec le Secrétariat Général

**COMMISSION
METEO**

LA METEOROLOGIE EMBARQUEE

Une aide majeure à la décision

par le Cdt YVONNOU

Vice-Président de l'AFCAN

Responsable de la Commission Météo

D'après l'intervention de M. FONS devant l'AG de l'AFCAN

Le fameux "ROUTAGE METEO" qui a fait couler tant d'encre dans les revues nautiques et qui faisait réagir épidermiquement de nombreux Capitaines de navires marchands de l'AFCAN notamment, s'est assagi en prenant de l'âge, et est devenu une AIDE MAJEURE A LA DECISION pour les Capitaines des navires.

Monsieur FONS est considéré comme le "père" de ce "routage". Il s'y intéresse depuis bien longtemps et les premières expériences des records à la voile et aux succès sportifs que l'on connaît.

Le "routage" s'est assagi car il prend, à l'heure actuelle, beaucoup plus en compte les connaissances acquises sur la météo par les navigants plutôt que les exécutions pures et simples des conseils transmis par le routeur - Ceci évidemment est une tendance qui ne peut que satisfaire les Capitaines de l'AFCAN demandeurs d'aides à la décision sur ce plan.

Le "routage météo" d'origine prenait donc en compte les polaires de vitesse des navires à voile, qui, conjugués avec la forme des isobares donnaient la route la plus rapide pour atteindre un but. Ces segments de route rajoutés les uns aux autres formaient ce que l'on a coutume de nommer "LA ROUTE METEO" - Cette façon de naviguer à la voile est maintenant parfaitement rodée et les professionnels de la course au large semblent satisfaits de ce dialogue qui s'établit en temps réel entre le "routeur" et le bateau à qui sont fournis les renseignements d'une banque de données METEO.

Partant de ce même principe de conjugaison des courbes de performances d'un navire marchand selon le vent et la mer, et des informations en provenance d'une banque de données nommée NEPTUNE, le BASSIN DES CARENES DE PARIS a travaillé sur un projet d'aide à la décision avec la Cie C.G.M. Le projet a pour nom AIDCOM, et s'il est parfaite, il apparaît très utile aux Capitaines des navires porte-containers choisis pour cette expérience. Les objectifs sont tout à fait spécifiques et adaptés aux Porte Containers naviguant sur l'Atlantique Nord, mais ceci n'est évidemment

pas transposable tel quel à tous les trafics marchands ni à tous les navires marchands.

Puis les pêcheurs côtiers investis eux aussi dans la METEO, se sont intéressés à leur tour à cette solution débouchant sur une aide à la décision. Monsieur FONS, après une sérieuse consultation des patrons a pris en compte leurs besoins et leurs objectifs et aussi les besoins spécifiques concernant la sécurité de ces petits navires travaillant bien souvent dans le gros temps et risquant de "coffrer" par l'arrière.

Monsieur FONS a donc imaginé des abaques utilisant un code de couleurs, couleurs variant avec les risques encourus, et les patrons possèdent à l'heure actuelle cet outil qui leur permet de prendre des risques calculés en fonction des données météo. Cette approche très sophistiquée d'un nouveau type de "routage" semble donner de bons résultats, à tel point que les patrons savent parfaitement anticiper et se présenter sur les lieux de pêche, en temps et en heure pour profiter d'une fenêtre météo leur permettant de travailler avec un pourcentage de risques acceptables.

Et qu'en est-il de cette "aide majeure à la décision" dans notre métier ?...

Je crois que ce sera à nous de répondre, et il n'est pas douteux que l'on ne pourra commencer à travailler qu'à partir du moment où un cahier des charges aura été défini. A ce propos, je ferai passer un questionnaire dans AFCAN INFORMATIONS et nous souhaitons que les Capitaines navigants et les autres puissent s'exprimer, définissent leurs besoins et renvoient ce questionnaire au secrétariat de l'AFCAN.

Je crois que les Capitaines présents à l'ASSEMBLEE GENERALE de l'AFCAN ont été passionnés par le sujet traité et par la manière dont M. FONS l'a traité.

Nous avons tous travaillé en fonction de la METEO, de gré ou de force, notre souhait est de mieux comprendre et appréhender l'interface entre l'ATMOSPHERE et l'OCEAN pour y naviguer mieux et en SECURITE.

VRAQUIERS : L'AFCAN PERSEVERE

Cdt J.D. TROYAT

BC - 33

La 33ème session du sous-comité des conteneurs et des cargaisons (Sub-Committee on Containers and Cargoes) s'est tenue à Londres du 25 au 29 avril 1994.

Depuis sa déclaration faite à ce sujet, le 10 septembre 1991 à l'occasion de la 631ème séance de la Commission Centrale de Sécurité, l'AFCAN n'a eu de cesse que des mesures soient prises au plan international pour mettre un terme au nombre anormal de pertes de vraquiers. C'est une des raisons pour lesquelles je représentais l'AFCAN au sein de la délégation française participant à ce sous-comité.

34 pays membres de l'OMI avaient envoyé une délégation. Étaient également représentés un membre associé, HONG-KONG, et 9 organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif à l'OMI dont, en particulier, la Fédération Internationale des Capitaines de Navires (IFSMA). La délégation française était forte de 8 personnes. Ce poids inhabituel de la délégation française était dû à l'importance de cette session du sous-comité BC au regard des

initiatives internationales prises par la France après les pertes de conteneurs survenues en décembre 1993.

Dans son ordre du jour le sous-comité BC avait prévu d'examiner les points suivants :

- Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC),
 - prescriptions applicables à de nouvelles cargaisons
 - matières possédant des propriétés chimiques dangereuses - séparation et classement
 - nouveaux critères concernant le ripage des cargaisons en vrac
 - formulaires d'information
 - amendements au recueil BC
 - liste de contrôle de sécurité navire/terre.
- Méthodes permettant d'évaluer l'efficacité des dispositifs d'assujettissements des cargaisons non normalisées.
- Arrimage et assujettissement des cargaisons.
- Chargement et déchargement des cargaisons en vrac.
- Examen des normes d'intégrité structurale des conteneurs en PRVT (Polyester Renforcé Verre Textile).
- Révision des directives OMI/OIT sur le chargement des cargaisons dans des conteneurs ou des véhicules pour



qu'elles puissent s'appliquer à tous les modes de transports autres que le mode aérien.

- Prévention de la pollution par les matières solides nocives transportées en vrac.

- Examen des normes de sécurité applicables aux navires existants.

- Questions se rapportant aux règles 11-2/53 et 54 de la Convention SOLAS (Protection incendie dans les cales à cargaison et les garages des Ro-Ro et prescriptions spéciales pour les navires transportant des matières dangereuses).

- Rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes.

GROUPES DE TRAVAIL.

Après un examen préliminaire en séance plénière des points ci-dessus, le sous-comité a décidé de créer trois groupes de travail pour approfondir les réflexions et mettre en forme des projets de propositions destinés au Comité de la Sécurité Maritime (CSM). C'est en effet le CSM qui transmettra à l'assemblée de l'OMI, après un nouvel examen, les propositions qui lui paraîtront devoir être adoptées.

Le premier groupe de travail a eu à se pencher sur les nouveaux critères concernant le ripage des cargaisons en vrac et à formuler les projets d'amendements au Recueil BC qui en découlent.

Le deuxième groupe de travail a eu pour tâche d'examiner les problèmes d'arrimage et d'assujettissement des cargaisons et d'envisager la manière de rendre obligatoire le Recueil des règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons.

Le troisième groupe de travail, auquel j'ai participé, s'est vu confier la mission de traiter les documents de travail et informations confiés au sous-comité BC et ayant trait au chargement et au déchargement des cargaisons en vrac.

Ce groupe de travail n° 3, présidé par un Australien, était composé de 18 personnes représentant l'Australie, le Canada, la France, l'Allemagne, le Japon, la Pologne, la Suède, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis ainsi que 3 Organisations Non Gouvernementales, ICS (International Chamber of Shipping), INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) et IFSMA (International Federation of Shipmasters' Associations).

Il a examiné notamment les points suivants :

- Les systèmes de surveillance fournissant des renseignements directs sur les moments fléchissants et les efforts tranchants subis par les vraquiers au cours du chargement, du déchargement et du voyage avec possibilité pour ces systèmes d'avertir d'un début d'envahissement progressif.

- La coopération et la communication entre navire et terminal avec les listes de contrôle de sécurité qui pourraient servir de base à ces échanges navire/terre.

- Les changements de l'eau des ballasts en mer, imposés par plusieurs pays pour prévenir la pollution de leurs eaux par des organismes indésirables.

- L'absence d'harmonisation et d'uniformité constatée dans les manuels de chargement et de stabilité de par le monde.

- Le non-respect dans certains ports de la disposition de la Convention SOLAS selon laquelle, à compter du 1er janvier 1994, le capitaine de navire doit recevoir avant le chargement des renseignements écrits sur les caractéristiques et les propriétés de la cargaison. A cet égard, un participant du groupe de travail a fait circuler deux certificats concernant le chargement d'un navire de son armement. Le premier certificat remis au Commandant par le chargeur avant le chargement ne porte pas de mention de matière dangereuse. Le

second certificat remis au Commandant par les autorités portuaires avant le départ du navire montre que la cargaison est classée au code IMDG.

- La possibilité d'incorporer dans les calculs de contraintes une échelle mobile relative à l'âge du navire.

- La conséquence des cadences de chargement sur les contraintes imposées à la poutre navire.

- La prévention des accidents pour le personnel.

- Le nivellement des cargaisons en vrac.

- L'application obligatoire du Recueil BC.

LE RECUEIL BC

L'application obligatoire du recueil BC et les incidences qu'aurait une telle obligation ont été longuement discutées. Les divergences de vues étaient profondes, certains délégués estimant qu'il fallait rendre le Recueil BC obligatoire, d'autres trouvant que les recommandations contenues dans le Recueil étaient trop imprécises, d'autres enfin suggérant que le Recueil BC demeure une entité distincte - dont l'application ne serait pas obligatoire - mais que certaines parties du Recueil soient incluses dans la Convention SOLAS afin que leur application devienne "de facto" obligatoire. C'est finalement cette suggestion qui a été retenue et le groupe de travail a décidé qu'un groupe de rédaction devrait se mettre en place afin d'identifier les parties du Recueil BC susceptibles d'être incorporées dans la Convention SOLAS et de rédiger les projets d'amendements nécessaires. Dans un souci d'efficacité ce groupe de rédaction a été volontairement limité à trois participants, le Commandant BOYLE (U.S.A.), le Commandant OTA (Japon) et moi-même.

Nous avons isolé dans le Recueil BC les dispositions se rapportant spécifiquement à la conception, à la construction et à la stabilité des navires ainsi que celles ayant trait à la manutention de la cargaison et avons estimé qu'elles pouvaient très bien trouver leur place au sein du chapitre VI de la Convention SOLAS. Nous avons donc rédigé les propositions d'amendements nécessaires qui ont été acceptées par le groupe de travail et présentées en séance plénière du sous-comité BC. Celui-ci a décidé de renvoyer à sa prochaine session (BC 34, du 27 au 31 avril 1995) l'examen de ces propositions en demandant aux gouvernements membres de l'OMI de communiquer leurs observations sur celles-ci. Par ailleurs, le sous-comité BC demande au Comité de la Sécurité Maritime d'approuver le principe consistant à inclure certaines parties du recueil BC dans le chapitre VI de la Convention SOLAS de manière à rendre leur application obligatoire. Enfin, à la suggestion de notre groupe de rédaction, il propose d'ajouter, dans l'avant-propos du Recueil BC, un paragraphe recommandant aux gouvernements d'adopter le Recueil BC ou de l'utiliser comme base de leur réglementation nationale.

On peut donc raisonnablement espérer qu'en avril 1995 l'AFCAN verra le début de l'aboutissement de son action commencée en octobre 91. N'oublions pas que l'OMI émane de l'ONU et qu'il faut donc une grande persévérance pour arriver à obtenir ce que l'on souhaite.

La persévérance étant une des nombreuses vertus du marin, l'AFCAN est donc bien armée pour poursuivre ses efforts en faveur de plus de sécurité dans le transport maritime.

Cdt Jean-Daniel TROYAT
Vice-Président

DE L'EMBARQUEMENT DES ELEVES ...A L'OPTION ZERO OFFICIER FRANÇAIS

par le Cdt André TROCHERIS

Depuis le début des années de crise dans le Transport Maritime, les élèves éprouvaient beaucoup de difficultés pour trouver des embarquements pendant les périodes interscolaires pour les "Elèves stagiaires", mais aussi au cours de leur cursus en deuxième et troisième année pour les "Elèves officiers".

SITUATION ANTERIEURE.

Jusqu'à maintenant le CCAF devait assurer ces embarquements dans le cadre du protocole d'accord de mars 1980 amendé régulièrement depuis.

Les élèves stagiaires étaient inscrits au rôle d'équipage mais sans contrat. Hors ENIM, ils n'avaient ni salaire, ni congés payés. Leur employeur leur versait une indemnité de l'ordre de 2 400 F. Tous ces coûts étaient à la charge de l'armateur.

Les élèves officiers bénéficiaient d'un vrai contrat d'engagement en quatrième catégorie.

Etant donné la charge financière que représentaient ces embarquements, certaines compagnies de navigation refusaient de prendre des élèves mettant en péril la formation des futurs officiers, et créant un grave mécontentement chez ces derniers, les amenant à se demander s'ils avaient fait le bon choix en se dirigeant vers une carrière dans laquelle ils faisaient en quelque sorte l'expérience du chômage avant d'avoir débuté.

LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION.

La gravité de la situation a amené les intéressés, Syndicats, associations telles que l'HYDRO, Administrations, CCAF, réunis au sein du "Comité spécialisé de la formation maritime" à se pencher sur la question afin de résoudre ce problème régulièrement posé depuis un certain nombre d'années.

Au cours du Comité spécialisé du 14 mars 1994 les différents partenaires, ont étudié la possibilité d'utiliser, pour la marine, les "Contrats de qualification". En effet les charges sociales afférentes y sont faibles et l'entreprise peut bénéficier d'une forme d'indemnisation en fonction des heures de formation. Mais ce type de contrat ne pouvant être passé pour une durée inférieure à 6 mois n'était pas applicable aux élèves stagiaires pour lesquels les embarquements dépassent rarement deux mois et demi.

Les recherches se sont alors orientées vers la "Convention de stage" contrat entre une ENMM représentée par son Directeur et une société. Cette convention n'impliquant aucune obligation d'indemnisation, il fut cependant décidé de verser 1 500 F au stagiaire. Mais le texte restait imprécis en ce qui concerne : l'ENIM, l'inscription au rôle, le livret maritime. D'où la réaction des intéressés, mécontents de ne pas avoir été consultés, qui estimaient que le montant de l'indemnité était trop bas et qu'en leur appliquant un système général de convention, on oubliait la spécificité maritime de leur formation.



Le simulateur - ici ENMM Saint-Malo - ne peut se substituer entièrement à l'entraînement en mer

LA SITUATION ACTUELLE.

Après une période tant soit peu mouvementée dans les écoles, les élèves, parfaitement conscients du tort que pourrait leur créer la poursuite de mouvements sociaux pendant la période d'examen, ont accepté la plateforme suivante :

1. Ils seront inscrits au rôle d'équipage.
2. La convention sociale (un élève verse environ 560 F par an pour sa couverture) qui les couvre pendant la période scolaire sera étendue aux embarquements interscolaires.
3. L'indemnité est portée à 2 000 F.
4. Les frais d'embarquement et débarquement seront remboursés.
5. En cas d'invalidité permanente une indemnité leur sera versée par le P.&I. club de l'armateur.
6. Un programme de stage sera établi par le chef d'établissement en accord avec l'armateur.
7. L'élève devra rédiger un rapport de stage.

Une table ronde est programmée en octobre 1994 afin de rédiger un protocole d'accord fixant les modalités d'embarquement des élèves officiers et des élèves stagiaires.

De leur côté les armateurs du CCAF s'engagent à embarquer tous les élèves.

Un projet de décret fixant les modalités d'application du contrat de qualification aux élèves officiers de la marine marchande est en examen au Conseil d'Etat. Si celui-ci n'est pas signé en juillet l'état prendra en charge les coûts d'embarquement comme par le passé.

Les conventions de stage pourront s'appliquer à toutes les catégories de personnel.

L'EMPLOI CHEZ LES OFFICIERS.

Le problème de l'embarquement des élèves semble donc trouver sa solution, mais le chômage des lieutenants devient particulièrement préoccupant. Les 4/5èmes des DESMM disponibles cette année ne trouveront pas d'embarquement.

HUMEUR

Zéro pointé...

Déclin du respect des normes de sécurité, abaissement des compétences des équipages, dégradation des conditions de travail, pénurie d'officiers et de marins, crise du recrutement, fraudes sur les brevets et les certificats, tels sont les maux qui frappent la main d'œuvre maritime mondiale.

La France ne souffre pas de pénurie et jouit d'un capital humain de haut niveau.

Mais, parce que les armateurs veulent abaisser leurs coûts d'exploitation, ils choisissent d'embarquer des officiers et des marins étrangers. L'Etat approuve. L'Europe apprécie.

L'économie réalisée aujourd'hui n'est-elle pas en train de saborder l'avenir et en particulier ce qu'il y a de plus précieux pour le futur : les hommes ?

La pression de l'opinion publique pour une meilleure protection de l'environnement, l'augmentation du trafic maritime, l'accroissement des quantités de produits dangereux transportés, le besoin général de fiabilité et de qualité font qu'il va falloir revenir à de plus saines pratiques de la conduite des navires et donc à l'emploi d'hommes qualifiés pour la faire. Sans doute peut-on modifier les méthodes, les organisations, les appellations, les effectifs mais on ne diminuera pas dans de fortes proportions le nombre des erreurs humaines et donc le nombre d'accidents si l'on n'augmente pas de manière significative la qualification des marins.

Il va donc falloir former des hommes pour en faire des marins. Déjà des armateurs norvégiens ont ouvert une école importante aux Philippines. Quelques compagnies japonaises en ont fait autant. Des armateurs se sont groupés pour collaborer avec le gouvernement indien dans ce domaine. Des projets similaires concernent les pays de l'Europe de l'Est et de l'ancienne URSS.

Tout cela va coûter de l'argent. Et la pénurie aidant, il faudra bien un jour payer ces marins-là à leur juste valeur.

Aussi, ne laissons pas se dévaloriser notre capital humain. Ses frais de gestion sont élevés aujourd'hui mais c'est un placement pour le long terme.

L'ISF (International Shipping Federation) estime que l'embarquement d'un élève par navire permettrait de résoudre la pénurie d'officiers qui risque de frapper 400 000 (quatre cent mille) postes d'ici à l'an 2000.

Ne tombons pas aussi bas que le Royaume-Uni qui voudrait recruter 1 000 élèves et qui n'en trouve que 350.

L'utilisation d'officiers étrangers comme lieutenants sur les navires immatriculés au registre Kerguelen pénalise terriblement les Français et de plus coupe littéralement la filière normale. Même de nos jours il n'est pas encore admis de sauter de la position d'élève à celle de second et encore moins de chef ou commandant. Cette coupure dans l'avancement ne peut que "désamorcer le syphon". Les statistiques semblent montrer que dans trois ans les nombreux départs en retraite créeront une nouvelle demande. Mais ne sera-t-il pas trop tard ? Personne en effet, ne peut attendre trois ans une opportunité d'embarquement. Si nous ne prenons pas des mesures rapides et concrètes pour pousser les Armements à embarquer des officiers sortant de nos écoles, ne risque-t-on pas d'aller rapidement vers l'option "ZERO OFFICIER FRANÇAIS" ?

Lors des assises nationales de la Marine Marchande, Monsieur Bosson a promis de se préoccuper du problème des lieutenants. Espérons que les mesures qu'il prendra seront suffisamment efficaces pour enrayer l'hémorragie.

Observons les Norvégiens qui, malgré leur école de Manille, ont un important programme de recrutement et de formation d'élèves norvégiens financé par l'Etat.

Il faut donc trouver une solution définitive au problème de l'embarquement des élèves et de l'achèvement de leur cursus de formation.

Et c'est aussi, comme l'écrit le Cdt TROCHERIS, toute la filière menant aux postes de commandement qu'il faut préserver en embarquant des lieutenants français en nombre suffisant.

S'il est exact que des propositions dans ce sens ont été incorporées dans la synthèse des travaux des "Assises nationales de la Marine Marchande et des Ports Maritimes" et que le Ministre des Transports a promis de les examiner, il n'en demeure pas moins que les navigants étaient les grands oubliés de ces débats, comme si déjà le consensus existait sur le ZERO MARIN FRANÇAIS.

Ce n'est même pas un représentant syndical, mais un président d'association - Roger COURLAND, Président de l'ANAC (Association des Navigants Chômeurs) - qui a osé exprimer devant cette "académie des transports maritimes français" toutes les difficultés qu'il rencontre quotidiennement pour trouver des embarquements à ses adhérents...

Pour conclure sur un aspect du problème qui me tient à cœur, celui de la sécurité, je me demande sur quelle éthique se fondent les armements français qui embarquent des équipages bulgares, croates, polonais, russes, etc., dont la compétence et surtout l'état d'esprit et la conscience professionnelle sont loin d'être en phase avec l'esprit de sécurité que ces mêmes armements s'efforcent d'inculquer au noyau dur de marins français qu'ils maintiennent à bord, à grand renfort de manuels et de stages de formation. Il y a une contradiction évidente entre la recherche de qualité, devenue atout commercial, et la recherche systématique d'économie sur les coûts d'équipage.

J'ai entendu un jour M. Salvarani, haut-fonctionnaire européen à la DG VII chargé de la promotion de la sécurité maritime dans les eaux européennes, déclarer que la Commission de Bruxelles n'avait rien contre les équipages moins chers... s'ils étaient aussi qualifiés que les autres.

A Bruxelles on aime le beurre, l'ECU du beurre et celui de la crème !

Cdt Michel CARON

LA SECURITE AU PORT

Par le Cdt CARON

Sur l'invitation du Professeur Antoine VIALARD, le Commandant Michel CARON a participé à Bordeaux aux travaux du huitième séminaire "REGLEMENTATIONS PORTUAIRES" destiné aux Officiers de Ports. Le Président de l'AFCAN intervenait sur le thème de la SECURITE DU BORD pendant son parcours portuaire.

Je n'ai pas l'intention de vous faire un exposé juridique ni même technique sur la sécurité des navires, mais plus simplement d'essayer de vous décrire ce qu'un capitaine de navire en escale attend de l'ensemble de l'autorité portuaire pour assurer, dans les meilleures conditions possibles de sécurité, son passage au port et la préparation de la traversée maritime qui s'en suivra.

Je ne parlerai donc pas du traitement commercial du navire, mais seulement des besoins ressentis par les capitaines pour la sécurité globale de leur navire pendant son parcours portuaire. Mon propos restera donc au ras de l'eau...

PREPARATION.

Avant que le navire ne se présente devant le port, ses armateurs ou affréteurs (ou leurs agents) et les autorités portuaires se sont assurés, en principe, que le navire pouvait entrer dans ce port, eu égard à ses dimensions et aux possibilités de réception du port.

Le capitaine, quant à lui, a consulté les Instructions Nautiques. Premier point à signaler : une mise à jour trop lente des I.N. en ce qui concerne l'évolution des installations portuaires.

Ce décalage amène d'ailleurs les capitaines à faire du "renseignement" au profit des Services Hydrographiques et, surtout, au profit de leur armateur. Renseignements pas seulement nautiques mais également commerciaux : trafics, encombrement, attentes, cadences, horaires, tarifs, sécurité des accès, etc. C'est un travail constant des commandants, surtout au tramping, qui n'hésitent pas à donner leurs appréciations sur les services du port, des agents, des manutentionnaires, etc.

CONTACT.

Revenons au déroulement de l'escale : le premier contact entre le navire et la terre se fera par VHF. Je dis "la terre" parce que pour nous peu importe qu'il

s'agisse d'un VTS, du Pilotage ou de la Capitainerie. Pour nous c'est "LE PORT" qui répond et nous attendons de lui un ACCUEIL DE QUALITE.

A ce stade, l'accueil de qualité, ce sont essentiellement des instructions ou des renseignements précis concernant la fourniture d'un pilote, ou l'attente au mouillage avec une prévision d'entrée et la certitude d'un préavis suffisant avant tout mouvement. Le PORT doit comprendre que le navire est une usine qui fonctionne 24 h/24 et qui ne peut pas être laissée dans l'incertitude d'un programme sur un simple "Stand-by on VHF 16" !

Nous comprenons que le PORT, au moment de l'approche du navire, ait besoin de l'identifier parfaitement et de se faire confirmer ses caractéristiques essentielles, celles entre autres qui peuvent avoir une répercussion sur la sécurité du port et du bord, telles que tirants d'eau, longueur, type de cargaison.

Faut-il à ce moment-là que le navire récite son manifeste de "dangereux" ? Les capitaines répondent NON !

NON, car le navire en approche ne doit pas être distrait de sa navigation et la VHF mobilisée par une tâche administrative alors qu'il est nécessaire à la sécurité de la navigation.

NON, car la déclaration préalable des "dangereux" a déjà été faite par les agents du navire et, dans la plupart des cas, par le navire lui-même par fax ou télex.

NON, car dans les parages portuaires, il faut s'efforcer de limiter le plus possible les conversations par VHF, pour le plus grand bénéfice de tous les usagers.

APPROCHES.

Pour le navire, la sécurité des approches est primordiale. Elle dépend d'un ensemble qui comprend l'hydrographie de la zone et donc la cartographie ; le balisage des dangers et des chenaux ; le partage du plan d'eau entre ses différents utilisateurs : navires entrant, navires sortant, mouillages, zones de

pêche, zones interdites à la pêche, zones interdites à la plaisance ; le marquage de ces zones sur les cartes et par le balisage ; la police du plan d'eau (un voilier en plein milieu de chenal peut constituer un risque plus grand que le croisement de deux navires sous pilotage).

Le balisage des accès constitue, même à l'ère de la navigation électronique, une aide précieuse à la navigation et un gage de sécurité et de protection de l'environnement. Les marques d'eaux saines, les séparations de trafic, les limites de zone de mouillage, sont aussi précieuses sinon plus que le balisage des dangers. Les balises RACON "éclaircent" les paysages radar encombrés d'une manière particulièrement efficace. L'organisation de ses approches, dans tous ses aspects, devrait être un des soucis majeurs d'un VTS.

L'AFCAN ne cesse de répéter qu'il est beaucoup plus important pour la sécurité de la navigation de perfectionner et de développer des systèmes de positionnement au profit des navires, y compris pour de la navigation de précision, que de mettre en place de coûteux systèmes de compte rendu dont le seul but est de renseigner la "terre".

Le PORT doit s'assurer en permanence des hauteurs d'eau dans ses chenaux et ses bassins, les faire connaître aux usagers, et faire draguer quand nécessaire. Les échouements sont trop fréquents le long des postes de manipulation de vracs solides. Il n'est pas rare de ne pas pouvoir accoster à pleine charge, à cause d'un talus qui s'est formé le long du quai. Pas seulement à cause de la marchandise qui tombe entre le bord et le quai mais aussi parce que les "balayures" de quai, après le départ du navire, sont tout simplement poussées à l'eau !...

GUIDAGE.

Dans cette phase d'approche, il faut évoquer le guidage éventuel par la terre ou plus exactement "l'assistance à la navigation à partir de terre". Je pense

que c'est l'un des services importants que peut rendre un STM, en matière de sécurité de la navigation.

Sous réserve que :

- le capitaine soit libre de l'accepter ou de le refuser ;
- le capitaine reste maître et responsable de sa navigation ;
- que l'assistant soit un pilote de la station ;
- que le service d'assistance dispose du matériel adéquat (nécessité d'une certification au niveau international).

Cette assistance-radar peut être utilisée dans deux cas :

- aider un navire à approcher la zone normale d'embarquement du pilote ;
- ou, exceptionnellement, dans des circonstances météorologiques difficiles, aider le navire à progresser en deça du point d'embarquement du pilote, jusqu'à pouvoir l'embarquer en toute sécurité.

Mais en aucun cas l'assistance à la navigation à partir de terre ne doit chercher à se substituer à la présence physique du pilote sur la passerelle du navire.

SURVEILLANCE.

Sans aller jusqu'à pouvoir offrir ce service d'assistance à la navigation un port devrait au moins être en mesure de détecter toute anomalie de comportement et pouvoir tenter d'y remédier, sous réserve de se limiter à l'anti-échouement et de ne jamais tenter de faire de l'anti-collision, fonction impossible dans l'état actuel de la technique.

On se rappelle que l'échouement de l'EXXON-VALDEZ en Alaska aurait sans doute pu être évité si la station radar locale de la Garde Côtière avait réagi en constatant que le pétrolier s'écartait de la route habituelle.

COORDINATION.

La qualité de l'accueil nautique est primordial. Il faut bien comprendre qu'un navire en approche est dans une situation délicate. VTS ou pas, il faut une parfaite coordination de tous les intervenants et en particulier, lorsque le "PORT" a lancé le navire vers la zone de pilotage, la prévision de fourniture d'un pilote au lieu et à l'heure indiqués doit être strictement respectée.

Dans le même ordre d'idées, le capitaine de navire présume que si la capitainerie a donné l'autorisation ou l'ordre d'entrer, c'est que les conditions du moment le permettent raisonnablement (vent, houle, courant, visibilité, trafic, marée, etc.). Je pense à l'accident de l'ÆGEAN SEA en Espagne : il

semble que la capitainerie ait eu d'avantage le souci de satisfaire la demande du réceptionnaire de la cargaison que celui de s'assurer que le pétrolier pouvait entrer en toute sécurité dans les conditions atmosphériques déplorables qui régnaient alors...

PORT DE REFUGE.

Les ports se doivent d'avoir des plans et des moyens d'intervention et de sauvetage, de lutte contre l'incendie, de lutte contre les pollutions.

L'accueil de navires en difficulté pose évidemment un grave dilemme à l'autorité portuaire. On l'a vu encore récemment à Fos avec l'ALFA STAR. Le naufrage en plein chenal du minéralier blessé aurait pu couper pendant de longs mois l'approvisionnement de la sidérurgie, des raffineries et autres industries du bord de mer.

On comprend dès lors que le commandant de port ait exigé la consolidation du navire avant de l'admettre dans son port. Le dilemme est pire lorsqu'il s'agit d'un navire susceptible d'exploser ou de polluer gravement.

Ce sont là des considérations que les marins comprennent dès l'instant où tous les efforts ont été entrepris pour assurer d'abord leur sauvetage et sous réserve que les autorités, dans leur ensemble, fassent preuve d'un grand professionnalisme et sachent prendre l'avis d'experts réputés.

Car un port n'a pas qu'une stricte fonction commerciale : il doit être en mesure d'offrir un refuge aux navires qui le demandent. Il y a là une notion de "service public".

PILOTE A BORD !

Tout va mieux quand le pilote est à bord ! Dans l'immense majorité des cas, dans tous les ports du monde, ce sont des professionnels compétents, acteurs indispensables d'un trafic maritime sûr.

Je sais que les pilotes n'aiment guère jouer aux gendarmes. En France, le PORT les charge de remettre au navire une Déclaration d'Entrée que le capitaine doit remplir immédiatement et sur laquelle il doit indiquer, entre autres, les défauts éventuels de son navire relatives à ses capacités de manœuvre. A ma connaissance, peu de pilotes - sur les navires français du moins - vérifient des points essentiels comme le renversement de marche, la puissance électrique, les doubles moteurs de barre, la disponibilité des lignes de mouillage, les radars et les VHF. Ces points doivent être vérifiés par le bord AVANT d'arriver au pilote, mais il ne serait pas inutile que le pilote s'en inquiète auprès du

capitaine avant de procéder plus avant dans le chenal.

AUTO-PILOTE.

Se pose aussi la question de savoir si l'on peut gouverner le navire au pilote automatique. Cette pratique devient fréquente pour deux raisons :

- le manque de personnel sur les navires incite le capitaine à "économiser" un barreur le plus longtemps possible car c'est précisément avant d'arriver au port, ou aussitôt après l'appareillage, qu'il a besoin de tout son monde sur le pont ;

- les navires n'étant plus jamais barrés à la main en mer, les matelots ne savent plus barrer. De plus, fréquemment, s'interpose la barrière de la langue entre pilote et équipe de passerelle. Les pilotes préfèrent alors barrer eux-mêmes en utilisant l'auto-pilote.

Certaines eaux, profondes et larges, permettent effectivement l'usage de l'auto-pilote en toute sécurité. Mais il n'en est pas de même en chenal étroit et peu profond dans lequel le "squat" et les effets de berge peuvent induire des réactions brutales du pilote automatique et donc des embarquées de grande ampleur, surtout avec des appareils hautement sophistiqués si le bord n'a pas pris la précaution de modifier les réglages affichés pour le large.

Se pose aussi la question de la responsabilité réciproque du pilote et du capitaine : normalement le "conseil" du pilote devient un "ordre" lorsqu'il est répété par l'officier de quart à l'intention du barreur, ou si l'officier exécute lui-même la manœuvre. Mais où sont les responsabilités lorsque le pilote manœuvre lui-même la barre ? D'une part il n'y a plus de contrôle possible de la part de l'officier de quart dont c'est pourtant le devoir. D'autre part, en agissant ainsi le pilote ne "démonte-t-il" pas le capitaine ?

Je crois qu'il faut se montrer extrêmement prudent dans l'usage des pilotes automatiques en navigation sous pilotage. Si les navires ne peuvent plus fournir de barreurs, ce sera au PORT de le faire, par son service de lamanage.

REMORQUEURS.

La question de l'utilisation de remorqueurs se discute généralement entre le capitaine et le pilote. Le capitaine connaît son navire, le pilote connaît les particularités du poste d'accostage. Le premier cherche à faire des économies, le deuxième ne veut pas prendre trop de risques (parfois aussi il pousse à la consommation...).

Dans certains ports, cette discussion



engendre une certaine tension entre le pilote et le capitaine, qui n'est guère favorable à la sérénité qui doit présider au bon déroulement de la manœuvre. Mieux vaut qu'elle ait lieu le plus en aval possible !

Dans certains ports, les remorqueurs sont imposés. Ou bien ils sont obligatoires pour certains types de navires ou pour certains postes. Suivant les circonstances, ils peuvent être imposés par la capitainerie.

Si l'on envisage le remorquage portuaire sous l'angle de l'intérêt général, c'est-à-dire non seulement pour la sécurité du port et du bord mais aussi pour une rotation normale et sans délai des navires, il faut admettre la nécessité d'un service de remorquage. Or, pour entretenir une flotte de remorqueurs, il leur faut un taux d'utilisation rentable. Les armateurs et les capitaines qui cherchent toujours à économiser sur ce poste des frais de port devraient prendre conscience que finalement c'est à tous les usagers de contribuer au maintien d'un service de remorquage, dont tout le monde peut avoir besoin un jour ou l'autre.

ACCOSTAGE.

Venons-en à la mise à quai.

Deux moyens essentiels pour assurer la tenue des navires à quai : les amarres et les défenses.

Je voudrais que dans le placement des navires, la capitainerie tienne toujours le plus grand compte des possibilités d'amarrage, c'est-à-dire des bollards disponibles pour chaque navire. Il existe, surtout en rivière, des postes d'accostage qui sont des véritables défis à la sécurité et précisément en rivière, avec courant, passages de navires, voire mas-

caret. J'ai fréquenté des postes sur ducs d'albe qui n'avaient pas de bollard pour les gardes. Ou qui n'avaient qu'un bollard pour les gardes avant et arrière qu'il fallait donc allonger de cent mètres.

Sur les quais en dur, les défenses sont une nécessité. Fini le temps des fascines et des ballons de coco, l'industrie fabrique maintenant de grosses défenses en caoutchouc qui non seulement protègent le quai et le navire mais assurent à celui-ci une excellente tenue à quai, par leur élasticité et le coefficient de frottement qu'elles engendrent entre le quai et la muraille du navire.

Il y aurait beaucoup à dire également sur les accès à bord : sur beaucoup d'appontement, il est impossible d'utiliser une coupée et la sécurité des personnes qui doivent se rendre à bord ou en descendre n'est pas assurée.

Enfin, messieurs les officiers de port, faites déplacer judicieusement les grues avant l'accostage d'un navire pour que celui-ci ne risque pas de les heurter avec ses superstructures au cours de la manœuvre !

SECURITE A QUAI.

Maintenant que nous sommes à quai, et en admettant qu'on ait réussi à mettre une coupée à terre, voyons quelques points de détails en rapport avec la sécurité, tant du bord que du port.

Qui vient vérifier l'exactitude de la Déclaration d'Entrée remplie par le capitaine ? En règle générale, elle est remise à la capitainerie du port par l'agent du navire mais, à ma connaissance, il est très rare de recevoir la visite d'un officier de port, en France, venant s'assurer de son exactitude. Peut-être les

navires français sont-ils moins suspectés que d'autres ?

Même question à propos des marques de franc-bord ? Tant à l'arrivée qu'au départ.

Incendie, accident : important de remettre au navire un plan et des instructions indiquant les dispositions à prendre en cas d'incendie ou d'accident de personne. Ces consignes sont généralement bien définies sur les postes à risques (pétrole, gaz, chimie), sans doute un peu moins bien aux "diverses".

Notons que là encore, l'Officier de port pourrait monter à bord pour s'assurer que les plans du navire sont réglementairement affichés à l'extérieur du navire et facilement accessibles aux équipes d'intervention de terre.

- pollution : il faut un minimum de contrainte pour que les navires respectent la réglementation. Les autorités devraient s'inquiéter de savoir ce que le navire a fait (ou va faire) de ses détritiques, de ses eaux de cale-machine, de ses boues de séparateurs et de ses slopes. Le simple examen du registre des hydrocarbures ne suffit pas. Il n'est pas normal qu'un pétrolier qui vient de décharger à Fos, se présente deux jours plus tard dans un port de réparations méditerranéen sans que personne ne s'inquiète de savoir comment et où il a nettoyé ses citernes. Il n'est pas normal qu'un navire arrivant à Bordeaux en provenance de Montoir n'ait pas de détritiques ménagers à évacuer.

Trop de ports, même en Europe, sont encore dépourvus d'installations de réception des déchets des navires.

- travaux d'escalade : c'est important pour la sécurité du navire qu'il puisse profiter de son séjour au port pour effectuer certains démontages d'entretien, en particulier sur son moteur principal. Trop de ports en refusent l'autorisation, sous prétexte de leur propre sécurité. Mais ils oublient que ce refus peut amener le navire à effectuer ces démontages sur rade dans des conditions qui constituent une menace pour le littoral.

- sécurité des personnes : un point rarement abordé quand on parle de sécurité des navires et des ports. Je veux parler de la protection contre les agressions et contre les vols. Les rats de cabine sont de plus en plus nombreux, alors que les bords n'ont plus le personnel nécessaire pour surveiller les accès au navire. Je regrette qu'il n'y ait pas une surveillance policière plus serrée dans les enceintes portuaires.

CLANDESTINS.

Ceci m'amène à dire un mot des CLANDESTINS, qui posent des pro-

blèmes de plus en plus graves aux navires, y compris en terme de sécurité. La Police de l'Air et des Frontières a fait de gros efforts pour limiter les embarquements de clandestins dans le port du Havre, devenu la plaque tournante d'une migration clandestine vers l'Amérique. C'est bien. Nous regrettons beaucoup par contre que le Ministère de l'Intérieur refuse d'aider les capitaines français, dans les ports français, à débarquer et à rapatrier les clandestins qu'ils ont ramenés d'Afrique en particulier. Le Ministère rejette la responsabilité sur les capitaines : si vous avez des clandestins c'est que vous n'avez pas surveillé votre navire. Donc gardez-les.

L'aspect humain du problème, pour ces pauvres bougres qu'il faut enfermer dans des conditions épouvantables, ne devrait échapper à personne. Mais il y a aussi la menace contre l'équipage et contre le navire, que représente la présence de ces hommes déterminés à tout tenter pour ne pas retourner dans le pays d'où ils viennent et qui n'ont plus rien à perdre.

OPERATIONS COMMERCIALES.

Toutes les précautions opérationnelles doivent être prises avant de commencer le chargement ou le déchargement du navire et le PORT a toute autorité pour exiger les certificats adéquats, faire procéder à des analyses, des expertises, des prélèvements, etc., son principal souci étant la protection des installations portuaires et vos règlements sont très complets en la matière.

Aux postes spécialisés dans la réception d'hydrocarbures, de gaz ou de produits chimiques, les capitaines sont généralement satisfaits des mesures préventives qui y sont prises. Par contre les commandants de port ne sont pas toujours satisfaits des conditions rencontrées sur les navires et les officiers de port ont un rôle déterminant à jouer dans les contrôles de l'état du navire avant le début des opérations commerciales. Le cas le plus typique étant celui des OBO chargés de minerais qui doivent être rigoureusement "free-gaz". Or il arrive que le capitaine déclare son navire "free-gaz" sur la foi d'un certificat délivré au port de chargement alors que les conditions ont changé pendant la traversée.

MARCHANDISES DANGEREUSES.

Paradoxalement les navigants sont moins préoccupés que vous par les "IMDG". Probablement parce qu'ils

sont bien obligés d'en supporter la présence, dans un espace beaucoup plus restreint que le port, qui dispose de parcs et de hangars spécialisés aptes à assurer la ségrégation et la surveillance des divers produits selon leur classe et les règlements en vigueur, tant terrestres que maritimes.

En fait, à part le casse-tête que pose l'élaboration d'un plan de chargement qui respecte le code IMDG, une "marchandise dangereuse" n'est vraiment dangereuse que si elle est impliquée dans un incident quelconque. Autrement dit pour nous, le problème essentiel réside dans la tenue de la marchandise à la mer. Pas seulement la tenue de la marchandise dangereuse, mais celle de **toutes** les marchandises.

Un conteneur d'IMDG devient dangereux à bord lorsque les bonbonnes d'acide qu'il contient se brisent à l'intérieur, lorsque les palettes de fûts de pesticides se désarriment, lorsque des boggies de wagons, simplement posés à l'intérieur d'une "boîte", partent au roulis et démolissent les conteneurs voisins, etc.

Autrement dit la sécurité du navire, de son équipage, des dockers qui sont amenés à y travailler, et la protection de l'environnement, sont tributaires de la qualité du travail d'arrimage et de saisissage effectué au port.

Et c'est là qu'est la faille : le capitaine est responsable de l'arrimage et du saisissage de la marchandise, responsable dans tous les sens du terme, c'est-à-dire, qu'il doit donner les ordres nécessaires, veiller à leur exécution et répondre des fautes éventuellement commises. Or le capitaine et son équipage n'ont plus, dans bien des cas, et entre autre dans le transport de conteneurs, la maîtrise des opérations, pour plusieurs raisons :

- la rapidité des opérations commerciales : le bord n'élabore plus le plan de chargement qui lui est seulement soumis pour accord ;
- le manque d'effectif qui rend impossible la surveillance des opérations ;
- le refus, de plus en plus fréquent, de la part des dockers de recevoir des ordres ou des remarques de la part d'un membre de l'équipage et le monopole qu'ils exercent sur toutes les opérations concernant la marchandise et qui se traduit par l'interdiction faite à l'équipage d'intervenir sur le saisissage.

AIDER LE CAPITAINE.

Comme le rappellent toutes les conventions, résolutions et autres réglementations internationales et nationales et comme l'exigera le Code ISM (gestion de la sécurité de l'exploitation : résolu-

tion A741), le capitaine est le **Chef de la Sécurité.**

Or il n'a plus les pouvoirs pour être chef...

C'est pourquoi les capitaines attendent beaucoup des autorités portuaires car les difficultés ne résident pas dans l'absence de règlements mais dans leur mauvaise application.

Il faut donc que les autorités de l'Etat du port d'escale qui, elles aussi, ont l'obligation de faire respecter la loi, apportent leur aide au capitaine et l'assistent dans cette tâche d'intérêt public.

Imaginons ce que serait la circulation routière, malgré la perfection du Code de la Route, s'il n'y avait pas de gendarmes !

Le capitaine, au port, n'est plus le personnage tout-puissant qu'il a pu être, le personnage central par lequel passaient toutes les décisions. Il en a toujours les responsabilités, pénales entre autres, il n'en a plus les moyens.

Je dirais même qu'il est passé de l'autre côté de la barrière : au lieu d'avoir à défendre, casquette haute, les intérêts de ses armateurs, bien souvent il doit se battre contre son armement, son agence, les manutentionnaires, les affréteurs, etc., pour tenter d'obtenir ce qu'il estime primordial pour la sécurité de son navire.

Dans ces conditions, il devrait y avoir une véritable collaboration, presque une complicité, entre les autorités et le capitaine du navire.

Cela suppose une révolution culturelle, car il faudrait que les capitaines, faisant la juste part des choses entre intérêts commerciaux et sécurité du navire, estiment nécessaire d'attirer l'attention des autorités sur tel point non conforme aux règlements. On peut espérer que le Code ISM qui réaffirme la responsabilité et l'autorité dont est pourvu le commandant en matière de sécurité, favorisera l'apparition d'une telle mentalité.

Il faudrait d'autre part que les autorités, véritables gendarmes de la sécurité, aient comme ligne de conduite, davantage la prévention que la répression.

Peut-être après tout que si un inspecteur de navires était venu s'assurer que la pontée du navire N... était correctement arrimée et assujettie, les Français n'auraient jamais appris que des dizaines de milliers de détonateurs étaient transportés par voie maritime...

Je m'étonne d'ailleurs qu'aucune entité, telle qu'une collectivité territoriale ou une association écologique, n'ait tenté de rechercher la responsabilité de l'administration pour insuffisance de surveillance, lorsqu'une cargaison dangereuse s'est retrouvée à la côte. Il est possible d'imaginer un département côtier se retournant contre l'autorité

portuaire pour obtenir réparation des dommages de pollution causés par un navire qu'elle a laissé partir alors que ce navire n'était pas en état de prendre la mer.

Mais je sors là des limites de mon art !...

QUELLES AUTORITES ?

Par "autorité portuaire", au singulier, j'entends toutes les autorités administratives qui peuvent (et doivent) intervenir sur le port. Et je me demande si, devant la plus grande exigence de surveillance des navires qui se manifeste, le système français peut être efficace.

Nous avons d'une part les officiers de port, dotés de pouvoir de police importants, y compris sur les navires, et dont l'idée directrice de l'action est la protection et le maintien de l'efficacité de l'outil portuaire. Et d'autre part les Affaires maritimes dont le souci principal est la protection de la vie humaine en mer.

Nous savons que les officiers de port doivent aviser les Affaires maritimes s'ils estiment qu'un navire ne peut pas prendre la mer sans danger et qu'ils peuvent interdire son départ jusqu'à l'intervention du service compétent.

Et c'est bien là qu'est la faille : le port fonctionne 24 h/24 et il y a toujours un officier de port à l'accostage et à l'appareillage, alors que les Centres de Sécurité des Affaires maritimes, sauf extrême urgence, ont un rythme diurne même pas perturbé par les marées...

Quant aux effectifs des inspecteurs des Affaires maritimes, ils ne sont absolument pas proportionnés au trafic des ports français.

Ne faut-il donc pas repenser complètement notre système de contrôle de la sécurité des navires dans les ports et redistribuer les tâches entre les différents intervenants que sont les officiers de port, les inspecteurs des Affaires maritimes, les Douanes, la PAF, la Santé, la police nationale, la police municipale, etc., pour que chaque navire en escale, ou tout au moins le plus grand nombre possible, soit l'objet d'un minimum de contrôle avec, en particulier, une visite de partance sur les navires transportant des marchandises dangereuses ?

Actuellement, les Affaires maritimes s'efforcent tant bien que mal et plutôt mal parce qu'elles n'ont pas suffisamment de moyens, d'effectuer les contrôles du MoU (Mémoire de Paris) sur 25% des navires étrangers en escale : incendie, sauvetage et, depuis peu, contrôles opérationnels c'est-à-dire vérification de l'aptitude de l'équipage

à mettre en œuvre les matériels de sécurité. C'est une tâche très absorbante.

Mais finalement personne ne contrôle sérieusement l'aptitude du navire à prendre la mer avec sa cargaison.

LE GRAIN.

Prenons l'exemple du grain en vrac : le transport de grain est tout à fait exemplaire de l'efficacité d'une réglementation bien faite et d'une surveillance constante. Alors que pendant longtemps le transport de grain en vrac a présenté des risques importants pour les navires et leurs équipages, l'amélioration continue des règles internationales et la surveillance effective des opérations de chargement ont mis fin aux accidents. Dans les grands pays exportateurs comme les États-Unis, le Canada, l'Australie, chaque chargement est surveillé de bout en bout depuis la vérification des calculs présentés par le bord avant la délivrance de l'autorisation de charger jusqu'à la présence effective d'un inspecteur au moment de la finition pour s'assurer de la bonne exécution du plan de chargement.

Rien de tel en France, en tout cas pas systématiquement. Je ne suis même pas sûr que les marques de franc-bord soient efficacement surveillées. Voilà pourtant un règlement dont l'application est facile à vérifier !

Alors, quand il s'agit de vérifier que le plan d'arrimage des IMDG a été respecté, ou que toute la pontée de conteneurs est saisie conformément au "plan d'assujettissement de la cargaison", c'est une affaire autrement plus difficile à entreprendre. Sans oublier les contrôles nécessaires en amont, c'est-à-dire sur l'état des conteneurs, l'empotage, le contenu, le poids, l'étiquetage.

C'est pourquoi il faut que la France, si elle est réellement soucieuse d'assainir l'industrie des transports maritimes et par tant de protéger ses côtes, renforce considérablement le contrôle des navires dans les ports.

DES GARDES-COTE ?

Il est indéniable qu'aujourd'hui l'opinion publique est plus sensible aux risques de pollution du littoral qu'aux dangers courus par les marins. On l'a bien vu cet hiver avec les sachets de pesticides en Manche ou les détonateurs en Atlantique. Et les oiseaux mazoutés émeuvent les bonnes âmes davantage que les marins péris en mer.

Dans l'esprit du public chemine l'idée qu'il faut repousser le trafic maritime le plus loin possible des côtes et déjà les autorités maritimes prennent des mesures d'interdiction ou d'éloigne-

ment sans toujours en mesurer toutes les conséquences pour la sécurité réelle des navires concernés.

Cette mentalité est contraire aux intérêts des transports maritimes et donc des ports.

Il faut renverser cette tendance et par conséquence mettre tout en œuvre pour éviter les accidents préjudiciables à l'image de la marine marchande.

Les officiers de port que vous êtes me semblent en position privilégiée pour promouvoir la qualité des transports maritimes puisque vous avez à la fois le souci de protéger vos installations et leur environnement et la volonté de contribuer à la prospérité commerciale de votre établissement.

Une réforme est souhaitable, en France mais surtout au niveau communautaire, pour mettre en place un système efficace et harmonisé de contrôle des navires.

A l'Association française des capitaines de navires, nous pensons qu'en France il faut opérer un regroupement des diverses administrations qui interviennent dans les ports et repenser la répartition des tâches entre Officiers de port, Inspecteurs des affaires maritimes et Douaniers.

Le terme de "GARDES-COTE" est le plus significatif pour désigner les fonctionnaires d'un corps unique qui aurait pour mission de protéger le littoral et les ports et donc de veiller à ce que tous les navires soient en bon état pour prendre la mer.

Comme vous le voyez, les capitaines, sur les épaules desquels reposent de lourdes responsabilités en matière de sécurité et en matière de protection de l'environnement marin, mais qui par ailleurs sont sous les ordres de l'exploitant du navire pour sa gestion commerciale, sont demandeurs d'une surveillance administrative raisonnable et constante. Ils attendent de l'aide de la part des autorités de l'Etat pour faire respecter les règlements en vigueur.

Je dois dire que cette "revendication" n'est pas sans arrière pensée car j'ai la faiblesse de croire que les navires français sont bien tenus et que par conséquent le renforcement des contrôles jouerait plutôt en leur faveur. En tout cas je souhaite que les ports français continuent leurs efforts de modernisation et d'amélioration de leur compétitivité pour accueillir toujours plus de navires, dans de parfaites conditions de sécurité, et retournent une certaine opinion publique mal informée qui souhaiterait au contraire les éloigner à tout jamais de nos côtes.

Michel CARON
Bordeaux, 16 mars 1994

QUELQUES CHIFFRES DU MoU

	Nombre d'inspections	% (1)	Nb de navires distincts inspectés	
1989	12 459	20,6%	9 240	(1) Nombre d'inspections/Nombre total de navires distincts (navires étrangers ayant fait escale au moins une fois dans l'année dans un port d'un Etat membre du MoU).
1990	13 955	23,0%	9 842	
1991	14 379	23,7%	10 101	
1992	14 783	23,8%	10 455	
1993	17 294	27,0%	10 992	

	Nombre de défauts	Nombre d'inspections avec défauts	Nbre de navires retardés ou retenus pour défauts	% (5)
1989	18 608		344	3,75%
1990	22 623		448	4,41%
1991	25 930	6 654	525	5,20%
1992	27 136	6 688	588	5,62%
1993	43 071	8 381	1 105	10,04%

FRANCE		
Nombre d'inspections	% (1)	Nb de navires distincts inspectés
1 197	17,4%	1 062
1 553	22,6%	1 378
1 616	23,6%	1 422
1 524	22,2%	1 335
1 780	30,6%	1 529

FRANCE	
Nombre de navires retenus	% (5)
47	4,4%
48	3,5%
54	3,8%
64	5,2%
126	8,2%

(5) Nombre de navires retardés ou retenus / Nombre de navires distincts inspectés

(6) Selon les types de navires, ce pourcentage est le suivant :

cargos :	12,38%	pétroliers :	9,31%	navires à passagers :	2,70%
minéraliers :	11,69%	chimiquiers :	9,21%		

(Extraits des Statistiques du Mémoire de Paris)

PREVENIR PLUTOT QUE GUERIR

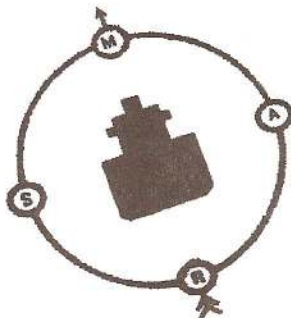
Le Commandant du Port Autonome de Marseille, Monsieur Jean-Yves ALEXANDRE, a participé à un débat sur la sécurité des navires dans les transports maritimes d'affrètement qui s'est déroulé pendant la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique, (29 mars au 1er avril à Paris). La lettre mensuelle du PAM "EUROPORT DU SUD" rapporte quelques propos du Cdt ALEXANDRE que nous reproduisons avec plaisir tant ils nous semblent conformes à nos propres vues.

"Nous devons considérer qu'il est essentiel d'insister sur la prévention des accidents plutôt que d'essayer de traiter leurs conséquences". Dans sa communication, Jean-Yves Alexandre a exposé devant un parterre averti que la véritable prévention des accidents est toujours plus en amont que l'on croit et que la responsabilité forme une chaîne partagée qui s'étend du chantier de construction à l'équipage, impliquant tout aussi bien armateurs et affréteurs, sociétés de classification, assureurs, Affaires maritimes ou Capitaineries.

Plus concerné par ce dernier maillon, le Commandant du PAM s'est attaché à souligner le rôle et la responsabilité de premier plan des officiers de port. "A Marseille, nous cherchons à appliquer la notion de sécurité en nous assurant que les règlements (notamment le contrôle de la check-list) sont correctement respectés". Car, si la réglementation est aujourd'hui suffisante, l'important est de vérifier "qu'elle soit bien comprise et appliquée".

Comment résister aux pressions, voire au chantage, lorsqu'on arrête un navire ? "Nous devons, sans état d'âme, refuser la fatalité. Un navire ne devient pas une ruine subitement. Et certains d'entre eux sont dans un état tel que l'on ne peut que conclure que quelque part il s'est trouvé un "témoin" qui n'a pas fait son travail. Pourquoi ne pas déclarer hors normes un navire qui, vu son état, deviendra de toute façon une épave si personne n'intervient".

"Le message que je passe volontiers à mes jeunes collaborateurs est qu'arrêter un navire défaillant, est aussi un acte d'assistance à personnes en danger. Et nous pensons là, bien entendu aux équipages mais aussi aux personnels travaillant dans les ports et sur les terminaux, aux populations avoisinantes ainsi qu'à nous tous en raison des dommages que peuvent causer de tels navires à l'environnement marin".



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

Par le plus grand des hasards, le Rapport n° 18 d'AVRIL 1994 du M.A.R.S. mentionne trois incidents qui illustrent, chacun différemment, les difficultés de l'interface NAVIRES/PORTS. Dans les deux premiers, des vies humaines sont en danger. Le troisième aurait pu avoir de graves conséquences pour l'environnement. Ces rapports complètent les propos tenus par le Cdt CARON devant les Officiers de Port.

MARS 94015 Lamaneurs en danger

Grande-Bretagne, de jour.

Un navire roulier, muni de deux hélices et d'un propulseur d'étrave était en train de prendre son poste à quai, bout au courant. Il devait s'accoster à l'avant sur un appontement fixe et poser sa rampe arrière sur un ponton flottant, le milieu du navire appuyant sur un duc d'albe au sommet duquel il fallait envoyer une garde.

Au cours de la manœuvre, le canot des lamaneurs s'est présenté sous le chaumard de la garde arrière, à babord, pour embarquer une certaine longueur de câble qu'un des canotiers a ensuite bossé sur le plat-bord du canot. Puis le canot s'est approché du duc d'albe sur lequel se tenait un lamaneur paré à lui envoyer une touline.

Le câble étant devenu trop raide, un des canotiers et l'homme en attente sur le duc d'albe crièrent à l'officier de manœuvre de donner du mou. L'ordre fut transmis au treuilliste, qui choqua en grand. Le câble coula à pic au droit du chaumard et fut happé par l'hélice en mouvement.

Dans la seconde qui suit le canot est rappelé brutalement vers le navire. Le canotier tente de larguer la bosse mais tout arrive si vite qu'il ne peut rien faire d'autre. La bosse coince entre le câble et le plat-bord... et ne casse pas. Le canot est entraîné rapidement vers l'hélice et disparaît. Les canotiers sautent à l'eau et s'éloignent vigoureusement des remous. En se retournant l'un d'eux a le temps d'apercevoir quelques morceaux de bois, le capot du moteur et une bouée couronne. Puis le plan d'eau redevient calme car la passerelle a stoppé le moteur babord au moyen du stop d'urgence.

A la suite de cet incident, il a fallu passer le navire sur dock pour remédier à une importante fuite d'huile sur le tube d'étambot. Quant au canot les recherches effectuées le long du poste n'ont pas permis d'en retrouver trace...

Le capitaine R. BEEDEL, responsable du MARS, apporte le commentaire suivant :

"J'ai comme l'impression que la configuration du poste d'amarrage est la principale cause de l'accident. Sur un poste bien conçu, un roulier ne devrait pas avoir à utiliser un canot pour s'amarrer. Je crois savoir d'ailleurs que depuis cet accident une passerelle a été construite pour accéder au duc d'albe et il n'est plus nécessaire d'utiliser un canot".

L'AFCAN ajoute une remarque :

"De son poste de manœuvre le treuilliste ne pouvait pas voir ce qui se passait le long du bord. Même si l'on considère que c'est à l'officier de surveiller attentivement les opérations et de donner les ordres en conséquence, il n'en demeure pas moins que les manœuvres de treuils, guindeaux et cabestans gagnent beaucoup en précision et en sécurité si le servant voit ce qu'il fait grâce au positionnement judicieux des postes de commande ou à l'utilisation de commandes portatives".



Maintes et maintes fois, le non-respect, dans beaucoup de ports, des procédures de sécurité fait peser des menaces sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. L'incident rapporté ci-après aurait pu avoir de graves conséquences si l'état-major et l'équipage n'avaient pas réagi promptement.

Le navire s'apprêtait à charger 5 000 tonnes de minerai de zinc concentré. Après examen de la cargaison entreposée sur le quai, le commandant demanda à l'agent des chargeurs des informations sur le produit et en particulier les certificats sur sa teneur en humidité (*MC : Moisture Content*), sur sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport (*TML : Transportable Moisture Limit*) et sur son point de liquéfaction (*FMP : Flow Moisture Point*).

Réponse de l'agent : aucun navire venant ici charger ce concentré ne réclame de certificat. Je ne peux donc pas vous en fournir.

Le chargement commence. A notre grande surprise, les trois chargeurs à bande cessent de fonctionner l'un après l'autre, engorgés par la trop forte humidité du produit. Et tandis que nous sommes amenés à fermer le panneau de cale pour cause de pluie, aucune mesure n'est prise pour couvrir la marchandise sur le quai.

Malgré cela, la terre ne cesse de répéter au commandant, réellement inquiet devant l'état de la cargaison, qu'il n'y a aucun danger. Nous sommes amenés à finir le chargement avec les grues du bord.

Après la finition, le commandant insiste pour porter des réserves au connaissance, mais de nombreux coups de téléphone venant de haut et l'insistance de l'agent lui assurant que ce type de cargaison ne présente aucun danger, le dissuadent finalement d'émettre des réserves au Bs/L. Cependant, il fait porter des remarques sur le bon d'embarquement (*mate's receipt*) qui, allez savoir pourquoi ! n'a pas été joint, comme d'habitude, à l'enveloppe de documents remise au capitaine. Ce dernier émet alors une lettre de protestation qui ne fût acceptée ni par les chargeurs ni par leur agent.

Appareillage à 23 h 00. Mer agitée sur grosse houle. Le lendemain vers 19 h 00, le navire commence à accuser une gîte sur tribord. En cinq minutes, la gîte atteint 10 degrés. Elle s'aggrave à chaque coup de roulis et atteint bientôt 20°. Grâce à la vitesse de réaction et à la compétence de l'équipage, nous réussissons à contrôler la gîte par du ballastage. Il est important de noter que le navire n'a qu'une seule cale de l'avant à l'arrière. Le commandant réduit l'allure et fait route vers un port de refuge, escorté par un cargo américain alerté par l'envoi d'un PAN.

Au port, après de longues palabres avec chargeurs et experts, plus de la moitié de la plus mauvaise partie de la cargaison fut déchargée. De par nos propres renseignements, nous apprîmes que les chargeurs avaient chargé en parfaite connaissance de cause la marchandise qui dépassait le TML, faisant ainsi la preuve de leur parfait mépris pour le navire, son équipage et sa cargaison.

Le Cdt exigea des expertises indépendantes. Des échantillons furent analysés et la mention du MC (la teneur en humidité) fut portée sur l'attestation de pesée du navire. Mais nous ne pûmes convaincre ni les chargeurs ni les experts que le MC ne veut rien dire sans le TML et le FMP. Néanmoins, après quinze jours d'attente, nous retournâmes au port de chargement pour compléter la cargaison.

Cette fois la marchandise semble belle et assez sèche, mais le Cdt refusa de charger tant qu'il n'aurait pas reçu la confirmation de son état et les certificats dûment chiffrés pour en établir les limites. Il fallut encore attendre deux jours et refuser d'être renvoyé sur rade pour enfin recevoir des certificats de la part des chargeurs.

Inutile de dire avec quelle prudence nous avons navigué ensuite, car nous avons perdu toute confiance dans les personnes gravitant autour de cette opération. Une chose pour moi demeure difficile à comprendre, c'est de savoir pourquoi des chargeurs se dérobent ainsi devant leurs responsabilités et accusent le capitaine du navire dès qu'il arrive quelque chose...

Quand un capitaine reçoit l'ordre de charger, dans un port comme celui-là, du concentré de zinc et que c'est la première fois qu'il charge cette marchandise, comment diable peut-il décider s'il peut le faire en toute sécurité si les chargeurs ne lui donnent pas les informations et les certificats nécessaires ?

Aussi, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et pour la préservation de la cargaison, je demande que l'OMI rende obligatoire pour les chargeurs la fourniture d'informations et de certificats, sans lesquels le navire n'est pas apte à prendre la mer.

COMMENTAIRES DE L'AFCAN.

Le vœu de l'auteur du rapport est exaucé puisque depuis le 1er janvier 1994, un amendement du CH. VI de SOLAS rend obligatoire la fourniture de renseignements sur la cargaison par le chargeur.

Règle 2 Renseignements sur la cargaison

1. Le chargeur doit fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, suffisamment à l'avance pour que les précautions éventuelles nécessaires au bon arrimage et à la sécurité du transport de la cargaison puissent être prises. Ces renseignements doivent être confirmés par écrit** et par les documents de transport appropriés avant le chargement de la cargaison à bord du navire.
2. Les renseignements sur la cargaison comprennent :
 - 1 dans le cas de marchandises diverses et de marchandises transportées dans des engins de transport, une description générale de la cargaison, la masse brute des marchandises ou des engins de transport et toutes propriétés spéciales pertinentes des marchandises.
 - 2 dans le cas d'une cargaison en vrac, des renseignements sur le coefficient d'arrimage de la cargaison, les méthodes d'arrimage et, dans le cas d'une cargaison de concentrés ou autre cargaison qui peut se liquéfier, des renseigne-

- ments supplémentaires, sous forme de certificat, sur la teneur en humidité de la cargaison et sur sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport ;
- 3 dans le cas d'une cargaison en vrac qui n'est pas classée en conformité des dispositions de la règle VII/2 mais qui peut présenter un risque du fait de ses propriétés chimiques, outre les renseignements prescrits aux alinéas ci-dessus, des renseignements sur ses propriétés chimiques.
3. Avant le chargement des engins de transport à bord des navires, le chargeur doit s'assurer que la masse brute de ces engins correspond à la masse brute déclarée sur les documents de transport.
- On notera également dans la partie B, la règle 6 :*

PARTIE B DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES AUX CARGAISONS EN VRAC AUTRES QUE LES GRAINS

Règle 6 Conditions d'acceptation des cargaisons

1. Avant le chargement d'une cargaison en vrac, le capitaine doit disposer de renseignements complets concernant la stabilité du navire et la répartition de la cargaison pour les conditions normales de chargement. La méthode de présentation de ces renseignements doit être à la satisfaction de l'Administration.
2. Les cargaisons de concentrés ou autres cargaisons qui peuvent se liquéfier ne doivent être acceptés aux fins de chargement que si la teneur en humidité effective de la cargaison est inférieure à la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Ils peuvent toutefois être acceptés au chargement même si leur teneur en humidité dépasse la teneur limite susvisée à condition que soient apportés des aménagements de sécurité à la satisfaction de l'Administration qui garantissent une stabilité suffisante en cas de ripage de la cargaison, et que la structure du navire soit suffisamment résistante.
3. Dans le cas d'une cargaison en vrac qui n'est pas classée en conformité des dispositions de la règle VII/2 mais qui peut présenter un risque du fait de ses propriétés chimiques, des précautions spéciales pour la sécurité du transport doivent être prises avant le chargement.

Enfin, et comme toujours, L'ETAT DU PORT DETIENT LA RESPONSABILITE DE FAIRE APPLIQUER CES MESURES, comme le rappelle la règle 1§2 :

- 2 Pour compléter les dispositions des parties A et B du présent chapitre, chaque Gouvernement contractant doit veiller à ce que des renseignements pertinents soient fournis sur les cargaisons ainsi que sur leur arrimage et leur assujettissement, spécifiant notamment les précautions nécessaires à la sécurité du transport de telles cargaisons.

Un capitaine qui demande des informations précises ou des dispositions d'arrimage à sa convenance s'entend souvent répondre par la terre (les agents, les stevedores) qu'il est le premier à manifester de telles exigences, qu'ici on a toujours fait comme cela et qu'il n'y a jamais eu de problèmes. Et souvent aussi, au port de déchargement, lorsque l'on constate que la marchandise s'est désarrimée ou a souffert pendant le voyage, le même capitaine s'entend souvent dire "Ah ! vous avez chargé à X... ? Alors rien d'étonnant, vous êtes le Nième navire à présenter des avaries à l'arrivée !"

Mais qui écoute encore un capitaine de nos jours ? Il a pourtant quelque fois l'expérience de différentes méthodes d'arrimage/saisissage pour une même marchandise chargée dans des ports différents. Et il sait quelle est la plus efficace. D'autant qu'il est à même d'observer le comportement à la mer.

L'histoire de ce navire qui aurait pu se perdre avec tout son équipage parce que des chargeurs sans scrupules, des assureurs inconscients, des manutentionnaires irresponsables, des agents et autres "experts" incompétents ou malhonnêtes ont fait bloc contre l'avis d'un capitaine expérimenté, montre, s'il en est encore besoin, qu'une surveillance institutionnelle est nécessaire dans tous les ports.

EXTRAITS D'UN RAPPORT OFFICIEL.

A fully laden 80 000 tonnes deadweight tanker was manoeuvring to go alongside when a total power loss occurred as a result of the sea water cooling system becoming blocked. The berthing was therefore aborted and shortly afterwards, whilst being towed back to the anchorage, the tanker took a sheer to port and went aground. The ship was pulled clear after less than one hour and towed to the anchorage without further mishap. No damage was sustained and no oil pollution occurred as a result of the grounding.

Sequence of Events

In accordance with standard practice, the Master advised the Chief Engineer that the

anchorage and port approaches were in shallow water and during the final approach to the anchorage the engineers changed over from the low to the high sea water cooling suction. Ber-

thing in this particular harbour was restricted to daylight, therefore on arrival at 0130, the vessel was anchored.

The ship's draught was calculated by the Chief Officer as being 12.69 m forward and 12.72m aft. The Pilot boarded at 0730 and the ship proceeded inwards. The wind was force 2 from the north north east and the tide was flooding at 3 knots from the north. Initially the engine was on slow ahead but at 0802 was reduced to dead slow ahead. The tugs were made fast at 0808, the forward tug with a bollard pull of 30 tonnes and the after tug with a bollard pull of 10 tonnes.

The vessel arrived off the berth at 0817, the Pilot putting the engine astern, building up through slow and half to full astern to bring the ship to a stop. It was noticed that a great deal of mud was stirred up by the propeller. The Chief Engineer was called to the engine room as the deck steam condenser had overheated and was releasing a lot of steam. He found the cooling water side of the condenser was completely filled with mud. The steam supply to the deck machinery was shut down and the Master informed of the situation.

Further investigation showed that the whole auxiliary sea water cooling system, comprising the pump strainers, the main air compressor cooler, the deck steam condenser, the lubricating oil and air coolers of the two diesel generators and the turbo alternator, and all of the associated pipework was blocked. The strainers were blocked with coarse grain sand and shells, and the piping with a mixture of fine sand and mud of a clayish texture.

The Pilot continued proceedings for berthing, directing the tugs to turn the ship around through 180 degrees, to stem the tide. The tugs then held the ship in position off the berth while the engineers endeavoured to clear the blocked cooling system. The Chief Engineer kept the two diesel alternators running, despite rising lubricating oil temperatures, to maintain ship mobility. The engine was put on dead slow ahead at 0853 but at 0857 the alternators cut out, all power was lost and the engine stopped. A decision was made to abort the berthing and return to the anchorage after being told it could take up to 24 hours to clear the whole cooling system.

The larger tug was made fast through the centre lead forward to perform the tow and the smaller tug on the port shoulder to assist in maintaining the course. After proceeding only about a quarter of a mile, the ship took a sheer to port which the tugs were unable to control and at 0930 grounded forward in soft mud.

The larger tug was transferred aft to pull the ship off. The first two attempts failed when the tow line parted on each occasion, a third attempt was successful. Soundings of the fore peak indicated no ingress of water and, due to the soft

nature of the sea bed, no damage was anticipated.

The system was fully cleared by 23 00 the same night when the plant was run up and tested. The vessel subsequently berthed safely the next day, having lost about 28 hours due to the incident.

Comment.

During a recent periodic dry docking prior to the incident, all sea suction had been opened up and cleaned and a considerable amount of piping in the sea water cooling system had been renewed. The system was said to be clear on departure from dry dock. The loading was carried out in a relatively deep water port and it is therefore accepted that the system was clear before arriving off the discharge port.

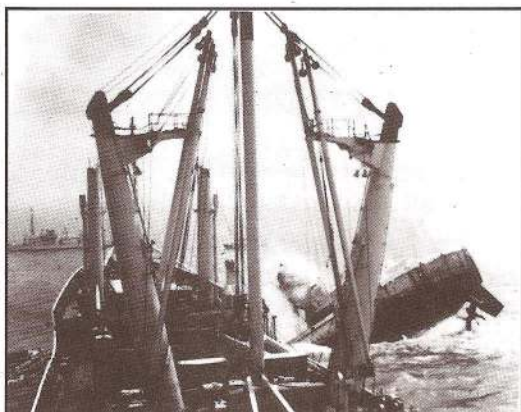
The high sea suction is situated about 28 m forward of the 5.99 m diameter propeller and 2.7 m above the keel. This location, in normal circumstances, is sufficient to prevent influx of sediment during astern movements. Although there was no entry regarding the changing over to the high sea suction, it is accepted that this was done.

Only dead slow astern and slow astern movements were used during the initial anchoring and, as there was an underkeel clearance of 6.18 m at that time it was considered unlikely that there would have been much disturbance of the sea bed. However, there was only 2.13 m UKC when the engine was run astern off the berth. The sea bed off the berth consisted of soft mud, sand and shells/shale. According to the evidence there was considerable disturbance of the sea bed. It was therefore considered that the blockage was caused by the disturbance of the sea bed off the berth.

On the day in question high water was not until 1330, a larger UKC would have therefore been available nearer to this time. However, at that time of the year, the wind freshens considerably after 0900 and, as berthing is restricted to winds below 15 knots, it could not have been programmed for later in the day. Even in the tugs had been able to push the vessel alongside it could not have been safely moored due to having no power on deck. The decision to abort berthing was therefore appropriate.

It was also considered that the Master and the Pilot were correct in not letting go the anchor to try to correct the sheer. The lack of steam to the windlass would have meant the vessel staying in that position for some time and it is possible that the ship would have swung so that the stern grounded. It was considered that the tugs were under-powered to control a ship of this size and the smaller tug has since been replaced by one of 43 tonnes bollard pull.

AIDES A LA PREVENTION DES ABORDAGES



Les textes et graphiques suivants sont extraits d'une communication de M. Xavier LEFEVRE au colloque "ORGANISATION ET CONTROLE DES FLUX DE TRAFIC" qui s'est tenu le 28 octobre 1993 au Palais du Luxembourg. Un article plus complet a paru dans la revue NAVIGATION d'octobre 1993, sous le titre "Des souris et des hommes... pour la sécurité de la navigation". En 1978, M. Xavier LEFEVRE, Docteur Ingénieur en Informatique, a créé ORION Informatique et Navigation, bureau d'études spécialisé dans la recherche et la simulation informatique de systèmes d'aides à la décision en matière de navigation civile ou militaire.

Depuis 1991, il exerce, en tant qu'Ingénieur Conseil, pour le compte de sociétés ou d'administrations intéressées par le domaine maritime.

Nous le remercions vivement de son autorisation de publier.

La rédaction

RAPPEL DES MOYENS RADAR ARPA

L'avantage immédiat de la détection radar est de pouvoir disposer, par toutes conditions de visibilité, avec une qualité plus ou moins bonne, d'une image de l'ensemble des échos présents sur la zone et de connaître leur position (gisement et distance).

Par contre, sous cette forme brute, les informations radar peuvent s'avérer rapidement difficiles à exploiter, notamment pour "suivre" les échos (évaluer leur route et vitesse) et surveiller leur évolution, ces opérations ne pouvant être effectuées qu'à l'aide d'un pointage manuel de l'écho à intervalles de temps réguliers.

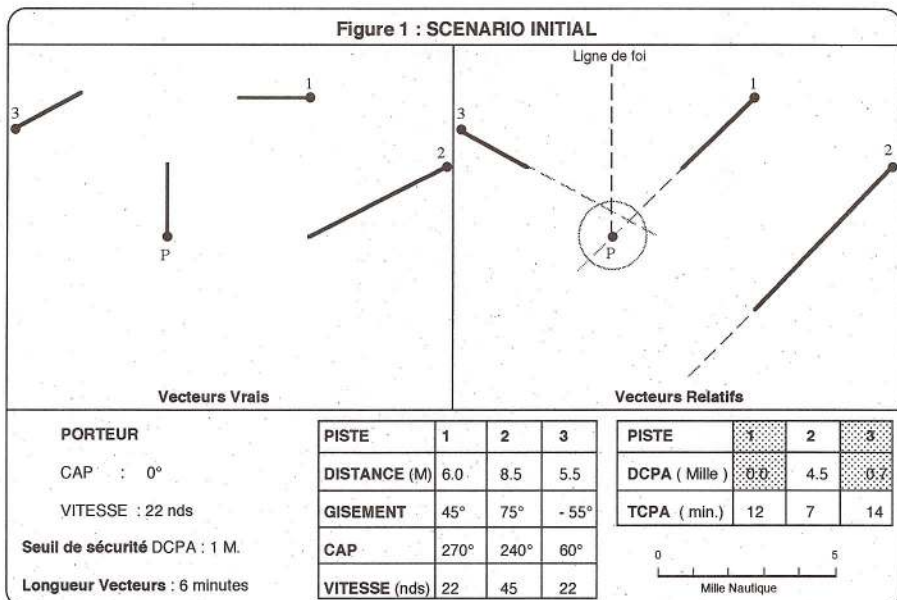
La tâche devient fastidieuse lorsque le Porteur se trouve dans une zone à trafic dense. En outre, toute modification de l'image radar :

- changement d'Echelle ou de Centre,
 - changement de mouvement (Vrai ou Relatif),
 - changement de Présentation (Nord en haut, Avant en haut, Cap en haut),
- rend inexploitable le pointage manuel des échos surveillés par le navigateur.

Apparus il y a une vingtaine d'années, les systèmes Radar ARPA ont apporté une amélioration majeure. Sans rentrer dans les détails, dans ce type de radar, c'est un calculateur qui effectue le pointage des échos en établissant des corrélations d'un tour d'antenne à l'autre.

Au bout d'un certain nombre de tours d'antenne, le calculateur aura constitué, dans sa mémoire, une **table des pistes radar** (une piste correspondant à un écho qui corrèle régulièrement d'un tour d'antenne à l'autre). Pour chacune de ces pistes, on connaît sous **forme numérique** :

- son numéro (attribué par le calculateur)
- sa position (coordonnées X, Y dans un repère cartésien centré sur l'aérien radar)
- son cap et sa vitesse actuels (VX, VY).



Il en résulte que la visualisation synthétique des différents moyens utiles au navigateur, leur commutation en fonction des combinaisons de Types de Mouvement et de Modes de Présentation est quasi immédiate sur la console de l'appareil.

Sur simple demande, le navigateur peut instantanément :

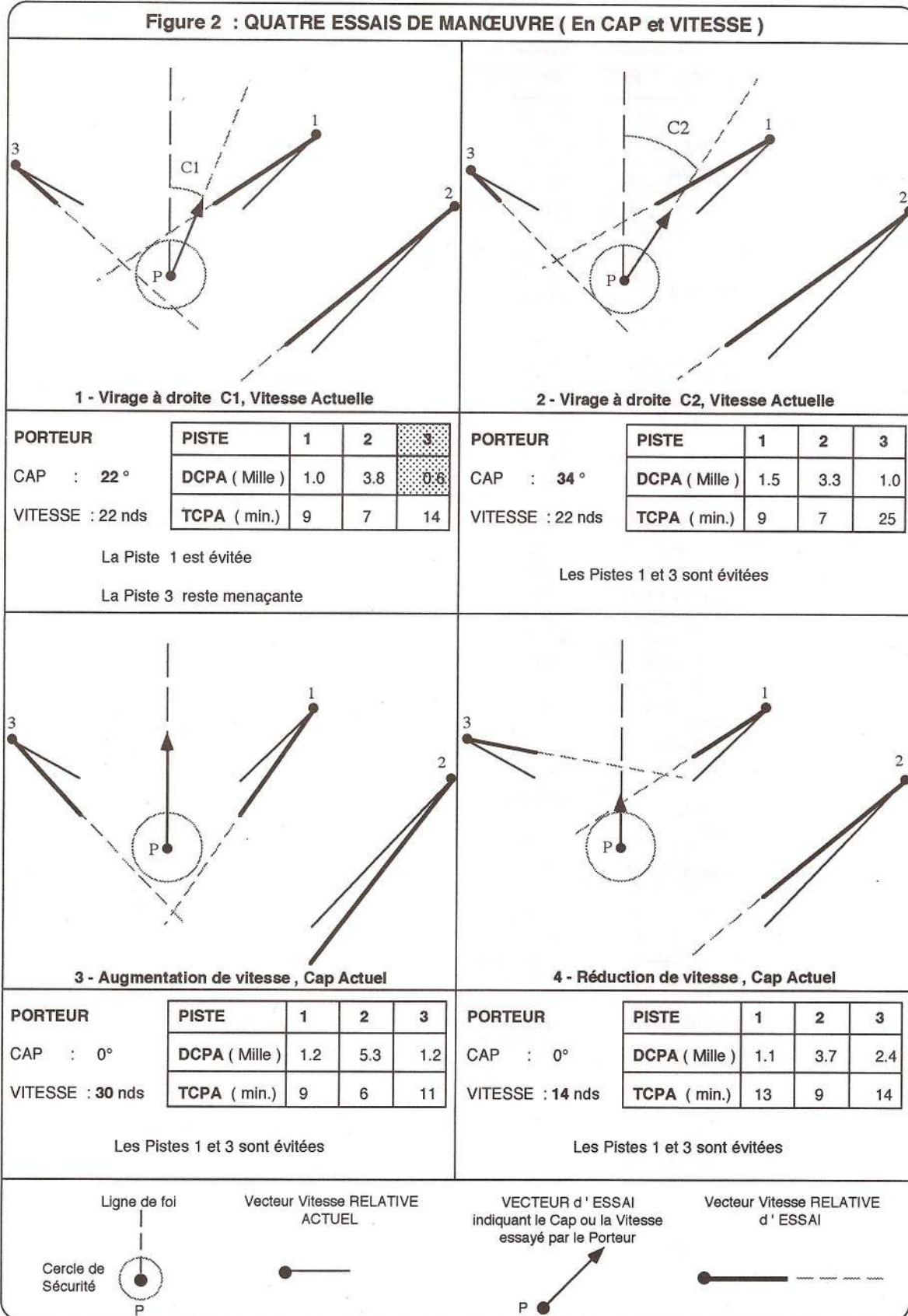
- visualiser les **positions passées** vraies ou relatives
- visualiser les **vecteurs vitesse** vraie ou relative (avec une longueur variable)
- afficher les **paramètres caractéristiques** dans un tabulaire de l'écran
- se livrer à un **essai de manœuvres** ou visualiser un **graphique de manœuvres**

Par ailleurs, le calculateur peut déclencher des **ALARMS** sonores et visuelles lorsqu'un écho devient menaçant (Distance et Temps de Passage au plus près inférieurs aux seuils de sécurité choisis par le navigateur).

ESSAI DE MANŒUVRES

Le navigateur se trouve alors devant un écran radar semblable à la figure 1 où les pistes sont représentées avec leur vecteur vitesse relative actuel.

Devant le risque engendré par la piste 1 dans 12 minutes et celui engendré par la piste 3 dans 14 minutes, le navigateur va effectuer des Essais de manœuvre dans le but de trouver une solution lui permettant d'éviter ces 2 pistes.



Le principe d'un essai de manœuvre consiste à introduire un cap et/ou une vitesse d'essai dans le calculateur de l'ARPA ; en retour, celui-ci visualise les nouveaux vecteurs vitesse relative et affiche dans le tableau les nouvelles valeurs des distance et temps de passage au plus près des pistes correspondant au cap et/ou à la vitesse essayés par le navigateur.

Il s'agit donc d'un procédé par itérations, le navigateur devant essayer plusieurs combinaisons de caps et/ou de vitesses (voir figure 2) pour choisir une solution où :

- sur l'écran, les trajectoires relatives de toutes les pistes passent en dehors du cercle de distance de sécurité fixé,

- dans le tableau, les valeurs de Distance de passage au plus près (DCPA) des pistes sont toutes supérieures au seuil fixé.

LE GRAPHIQUE "PAD" DE SPERRY

Le procédé PAD (Predicted Area of Danger) développé par Sperry consiste à visualiser, sur la trajectoire vraie de chaque piste une zone hexagonale (appelée PAD), dont la taille dépend directement :

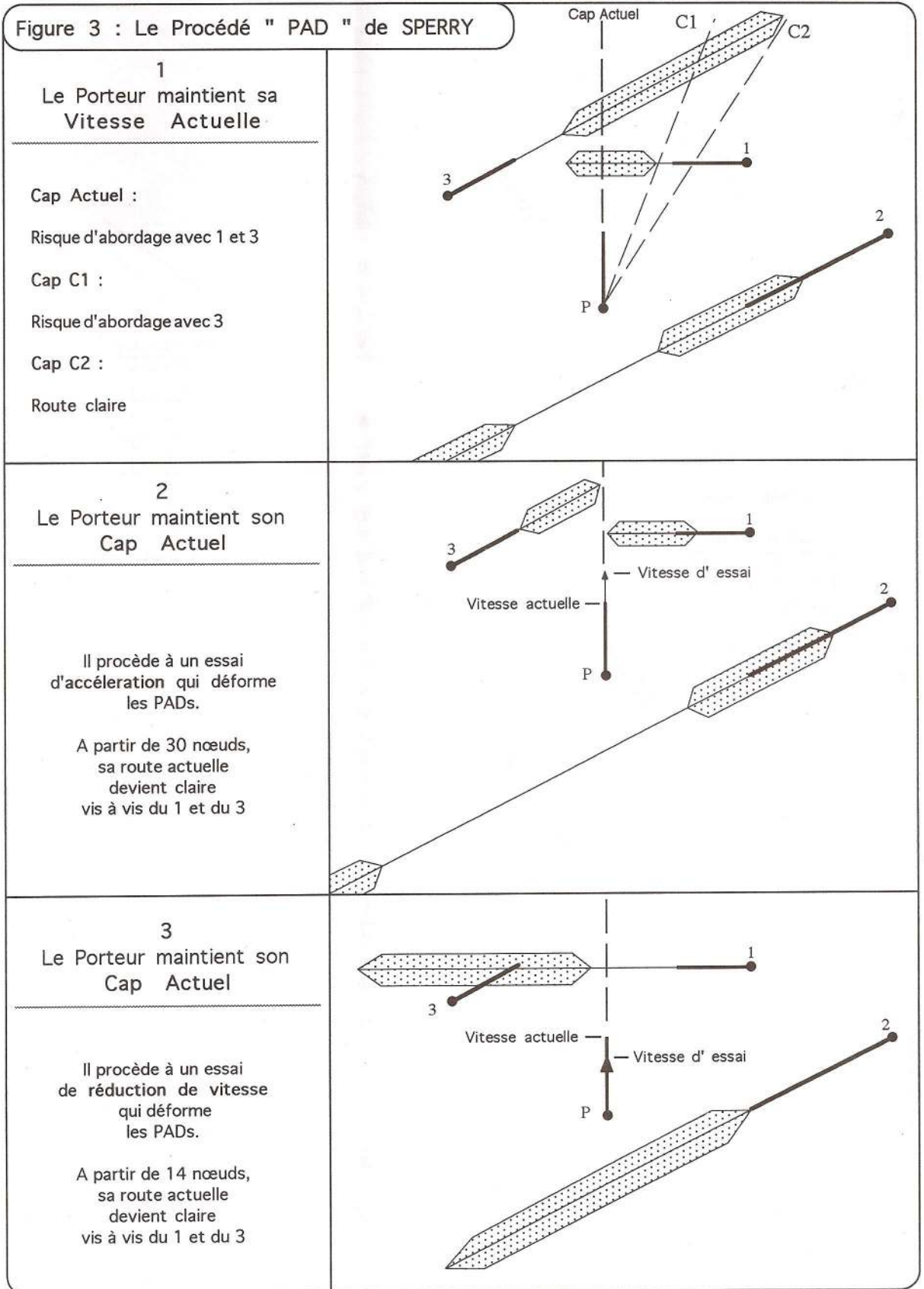
- de la distance de sécurité (RS) que s'est fixée le navigateur ;
- de la vitesse actuelle du porteur.

L'interprétation du graphique ainsi construit est très simple pour le navigateur :

- si la ligne de foi (cap actuel du porteur) intersecte le PAD d'une piste, cela signifie qu'il est en risque d'abordage avec cette piste (DCPA < RS) ;

- tout nouveau cap donnant une ligne de foi extérieure à ce PAD fera passer le porteur à une DCPA supérieure au seuil RS et lui permettra d'éviter la piste correspondante.

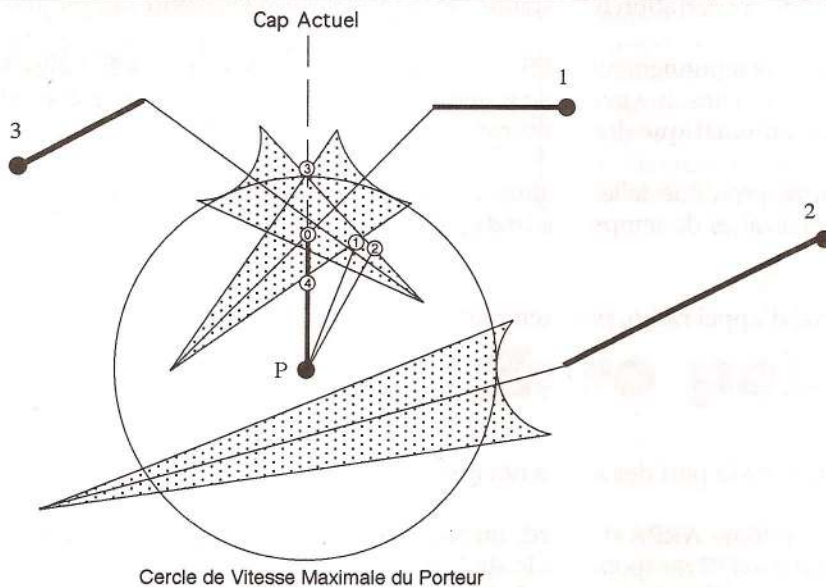
Le navigateur constate immédiatement qu'il est en risque d'abordage avec les pistes 1 et 3, puisque sa ligne de foi intersecte leur PAD (fig.3,1).



LE GRAPHIQUE "PLAGE de MANŒUVRE" d'ORION

Le procédé ORION est un graphique de **proposition de caps et/ou de vitesses**. De par sa conception, le graphique présenté au navigateur est construit en fonction de la vitesse maximale que peut atteindre son navire. Il est donc **indépendant de la vitesse actuelle** du Porteur (de l'arrêt à sa vitesse maximale, y compris, le cas échéant, d'une marche en arrière).

Figure 4 : Le Procédé " Plage de Manœuvres " d'ORION



On rappelle que ce procédé consiste à relier le vecteur vitesse vraie de chaque piste de l'entourage à la bissectrice d'un Secteur de Cap et de Vitesse Dangereux correspondant à cette piste, et dont la taille dépend uniquement de la **distance de sécurité (RS)** que s'est fixée la navigateur.

L'interprétation du graphique est très simple (figure 4) :

- si l'**extrémité** du vecteur vitesse du Porteur (cap et vitesse actuels) est à l'**intérieur** d'un secteur, cela signifie qu'il est en risque d'abordage avec la piste correspondante ($DCPA < RS$) ; si elle se trouve sur la bissectrice du secteur, le Porteur est sur la route de collision de la piste,

- toute manœuvre du Porteur (en cap, en vitesse, en cap et vitesse) amenant l'**extrémité** de son nouveau vecteur vitesse à l'**extérieur** du secteur donne une distance de passage au plus près de la piste correspondante supérieure au seuil de sécurité RS.

Ainsi les problèmes posés par le scénario de la figure 1 peuvent être directement résolus à l'aide d'une **image unique, instantanée et homogène** (toujours un secteur par piste) par le procédé ORION.

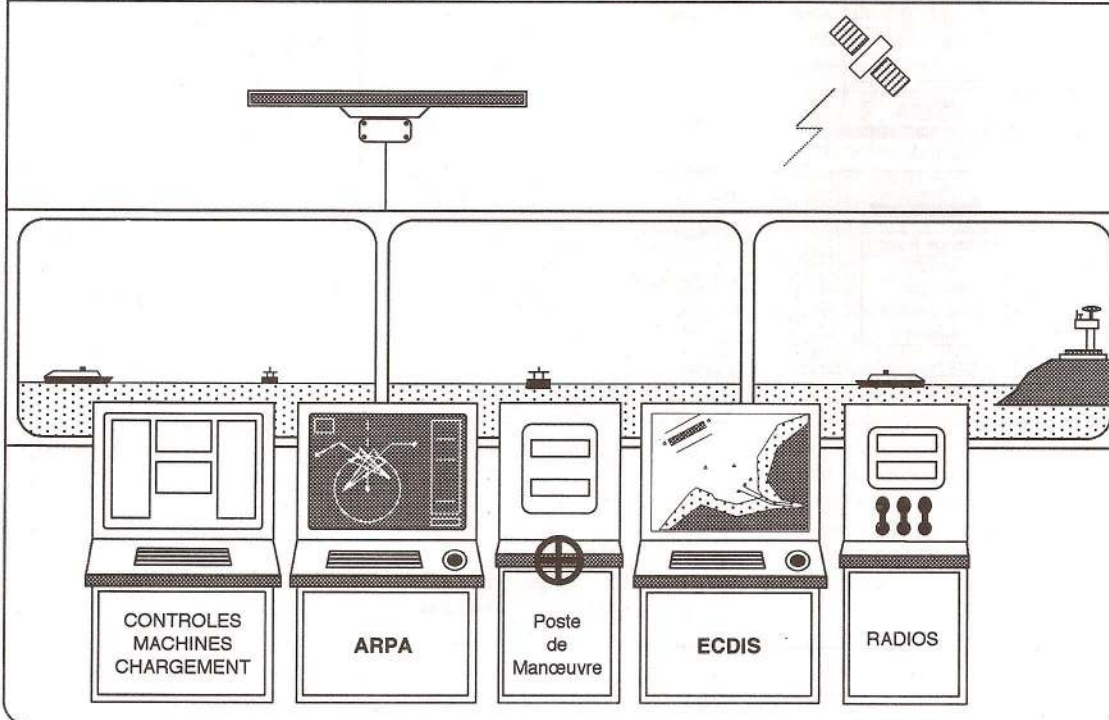
Extrémité du Vecteur Vitesse Vraie



Porteur

- | | |
|---------------------------------|--|
| ⊙ Cap et Vitesse actuels | : Risque d'abordage avec les pistes 1 et 3 |
| ① Cap C1 à Vitesse actuelle | : Risque d'abordage avec la piste 3 |
| ② Cap C2 à Vitesse actuelle | : Route claire |
| ③ Cap Actuel à Vitesse maximale | : Route claire |
| ④ Cap Actuel à Vitesse réduite | : Route claire |

Figure 5 : PASSERELLE DE NAVIGATION INTEGREE (CNC)



PERSPECTIVE D'IDENTIFICATION DES PISTES RADAR

Dans ce qui précède, nous avons vu comment les systèmes ARPA avaient récemment apporté une nette amélioration des aides à la prévention des abordages en offrant au navigateur, par toutes conditions de visibilité, de nombreux moyens d'évaluation cinématique de la situation.

Par contre, les **moyens d'identification et de concertation** restent, encore aujourd'hui, peu efficaces. Pourtant de nombreuses collisions se sont produites, non pas en raison d'une mauvaise évaluation cinématique du risque d'abordage, mais à cause d'une identification et d'une concertation inexistantes ou confuses entre les navires impliqués.

A l'époque où les systèmes de radio-positionnement (GPS, par exemple) de faible coût se généralisent sur les passerelles en offrant, en temps réel, une position absolue avec une grande précision, on peut envisager une solution moderne et sûre au problème de l'**identification automatique** des pistes radar.

Sans entrer dans les détails, le principe d'une telle solution repose sur l'utilisation, à bord de chaque navire, d'un transpondeur radio qui émettrait à intervalles de temps très brefs, aux navires de son entourage, un message codé comportant (voir figure 6)

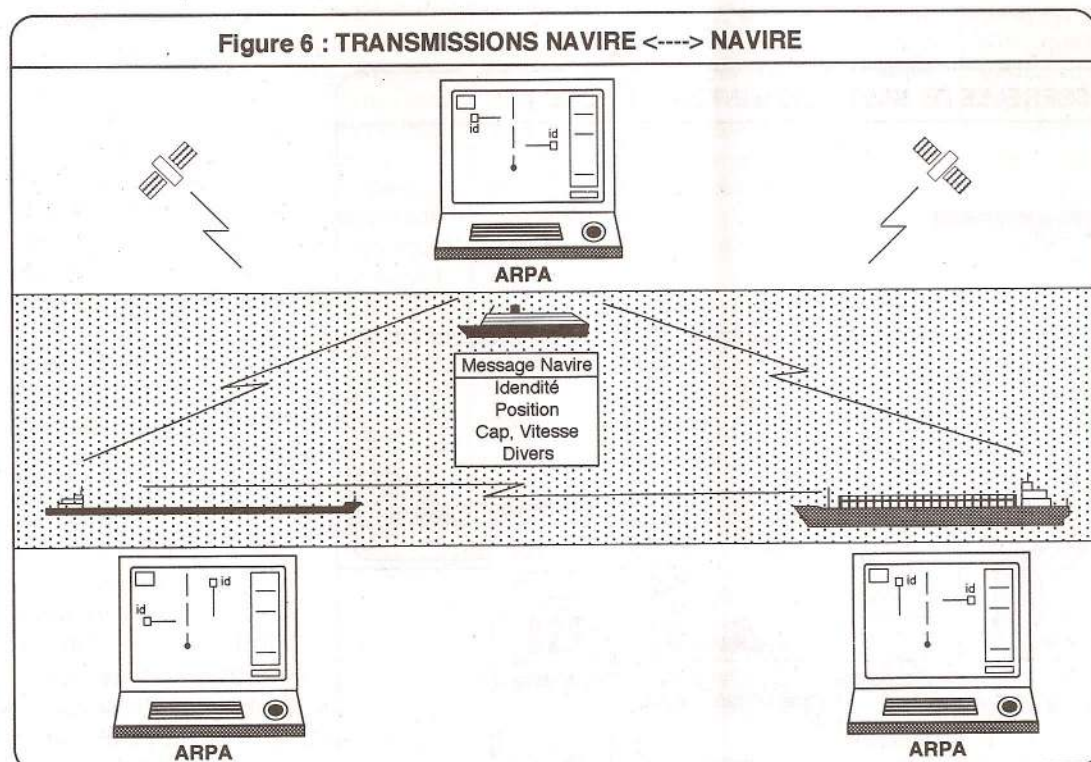
- son identité (indicatif international d'appel radio, par exemple),
- sa position (latitude, longitude),
- son cap et sa vitesse,
- des informations diverses,

et recevrait le même type de message de la part des autres navires.

En dirigeant ces messages vers le système ARPA du bord, un logiciel spécifique pourrait, en établissant des corrélations entre les positions et vecteurs vitesses "Transpondeur Radio" et les pistes radar actuellement poursuivies, afficher automatiquement l'identificateur du navire (id) au voisinage de la piste radar correspondante sur l'écran ARPA.

Le navigateur pourrait ainsi établir sans ambiguïté, **par toutes conditions de visibilité** et à tout moment opportun, une communication radio avec les navires menaçants ou pouvant le devenir.

Un tel système permettrait également de transmettre des intentions de manœuvre d'un navire vis à vis d'autres, remplaçant avantageusement les méthodes traditionnelles de signaux visuels (pavillons du code international, éclats lumineux) ou sonores (coups de sifflet, sirène de brume).



A partir de sa console ARPA, le navigateur pourrait sélectionner le navire auquel il veut envoyer son message spécifique (intention de manœuvre, demande de communication radio). Le destinataire serait prévenu par une alarme sonore et visuelle et pourrait consulter le message sur sa propre console ARPA.

Enfin, dans le message transmis par le navire, il pourrait figurer une information indiquant qu'il pratique la veille "homme seul" (OMBO).

RAPPORTS DE POSITION (SHIP REPORTING SCHEMES)

par le Cdt Michel CARON

● LA REGLE INTERNATIONALE

Le Comité de la Sécurité Maritime a examiné pendant sa 63^{ème} session du 16 au 25 mai 1994, un projet de texte d'une nouvelle Règle du Chapitre V de la Convention SOLAS relative aux comptes rendus de navires obligatoires.

Si cet amendement est adopté à la 19^{ème} assemblée de l'OMI, il pourrait être en application dès 1996.

A partir de cette date, un Etat pourra soumettre à l'OMI pour adoption ses propositions d'établissement d'un système de comptes rendus obligatoires. Un tel système devra s'appuyer sur les prescriptions de la Résolution A.648(16).

Si deux gouvernements ou plus ont un intérêt commun dans une zone particulière, ils devront établir un système coordonné et des procédures uniformes.

Les systèmes devront se doter des moyens nécessaires pour être efficaces et capables d'interaction.

Commentaires.

Comme pour les Dispositifs de Séparation de Trafic (DST), un système de comptes rendus dans les eaux internationales ne peut être obligatoire que s'il est adopté par l'OMI. Dans ses eaux territoriales, un Etat peut imposer des règles de notification. C'est le cas de la France dans la voie montante Est du DST d'Ouessant et dans les Bouches de Bonifacio. Il en est de même dans les VTS portuaires.

L'établissement d'un système de comptes rendus obligatoires implique une organisation et des moyens suffisants pour permettre le suivi effectif des navires. L'OMI n'adoptera donc que des systèmes capables de couvrir une zone particulière comme un DST. Il n'est pas question, pour l'instant, d'un système mondial de rapport de position...

La France depuis plus de trois ans s'efforce de faire adopter par l'OMI l'obligation de comptes rendus pour pouvoir l'appliquer dans les zones couvertes par ses CROSS. C'est la raison pour laquelle elle a entrepris d'en moderniser les moyens.

Les rapports de position et les notifications d'événements ne sont pas nouveaux. Citons AMVER (le plus ancien système), JASREP au Japon, AUSREP en Australie, qui sont des systèmes volontaires destinés à favoriser la Recherche et le Sauvetage (Cf le manuel de l'OMI "Merchant Ship Position Reporting Systems"). Rappelons également les "messages de dangers" (SOLAS V-2) que les navires doivent envoyer s'ils rencontrent des glaces dangereuses, des épaves (conteneurs et billes de bois, par exemple, doivent être immédiatement signalés), des tempêtes tropicales ou s'ils subissent un givrage important des superstructures. Les navires sont même tenus de signaler les vols de sauterelles...

En ce qui concerne les pertes de cargaison, la Convention MARPOL rend obligatoire le signalement de toute perte d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives en vrac et de

toutes substances nuisibles en colis (conteneurs, citernes mobiles, camions, etc.).

Le système de comptes rendus de position franco-britannique MAREP s'applique aux navires MARPOL. Il est volontaire.

Depuis le 1^{er} janvier 1994, toute perte de marchandise dangereuse (code IMDG) doit être signalée (SOLAS VII-7.1) Noter que cette obligation n'est pas assortie de sanctions alors que les manquements à MARPOL constituent des infractions et sont donc sanctionnés.

● EN EUROPE.

La Commission des Communautés européennes est très désireuse de mettre en place un système de comptes rendus obligatoires de navires sur l'ensemble des zones maritimes situées au large de ses côtes.

Dans un premier temps, elle a fait adopter par le Conseil la Directive 93/75/CEE le 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant ET transportant des marchandises dangereuses. Les prescriptions de cette directive entreront en vigueur le 5 octobre 1996.

La Directive 93/75/CEE s'applique :

- aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes transportées en vrac ou en colis dans les ports maritimes européens ;
 - aux chargeurs de ces marchandises.
- Les marchandises dangereuses sont celles énumérées dans :

- le Code IMDG ;
 - le chapitre 17 du recueil IBC (chimiques en vrac) ;
 - le chapitre 19 du recueil IGC (gaz liquéfiés en vrac) .
- Les marchandises polluantes sont :
- les hydrocarbures (annexe I de MARPOL 73/78) ;
 - les substances liquides nocives de l'annexe II de MARPOL ;
 - les substances nuisibles de l'annexe III de MARPOL.

Les obligations créées par la Directive consistent :

- pour l'exploitant d'un navire qui quitte un port d'un Etat membre à informer l'autorité de cet Etat avant l'appareillage (identité, route prévue, destination, cargaison) ;
- pour l'exploitant d'un navire quittant un port hors de la Communauté à informer l'autorité du premier port de destination ;
- pour le capitaine : remplir une fiche de contrôle ; prévenir immédiatement l'Etat membre concerné en cas d'incident ou d'événement survenus en mer ;
- pour le chargeur : fournir des renseignements précis sur les marchandises dangereuses ou polluantes ;
- pour le pilote : informer l'autorité compétente s'il a connaissance de défauts pouvant nuire à la sécurité de la navigation.

Commentaires.

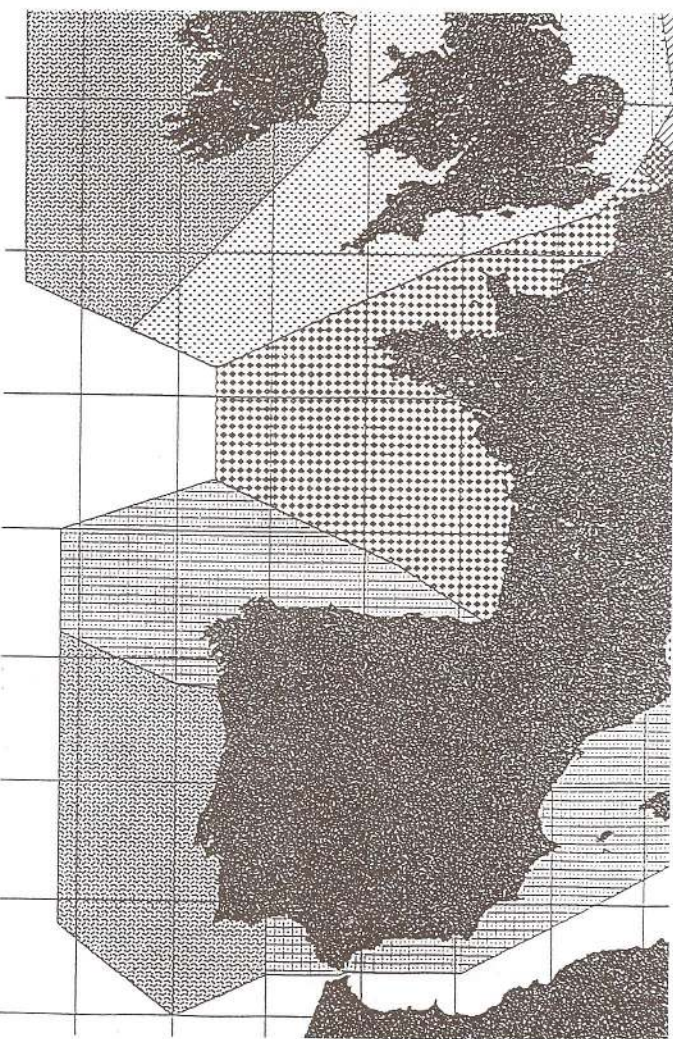
Il ne s'agit là que d'une première étape qui ne concerne que les navires touchant les ports communautaires ET transportant des dangereux ou des polluants. La Communication "Pour une politique commune de la sécurité maritime" approuvée par la Commission le 24 juin 1993, et dont le programme d'action a été rappelé en Conseil extraordinaire des Ministres des Transports et des Ministres de l'Environnement du 24 mars 1994, prévoit qu'une deuxième phase devra instaurer un système d'information obligatoire pour TOUS les navires, y compris ceux en transit.

● EUROREP.

La Commission a donc élaboré une proposition de DIRECTIVE "relative à l'établissement d'un système européen de notification des navires dans les zones maritimes des Etats membres de la Communauté". Le système a été baptisé EUROREP.

En gros et sans entrer dans les détails, EUROREP comprendra un système général de notification qui s'appliquera aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et un système de notification aux VTS qui s'appliquera à TOUS les navires de plus de 300 TJB.

Autrement dit : les navires transportant des dangereux ou des polluants devront signaler leur entrée et leurs intentions de mouvements dans la zone EUROREP. Par ailleurs, TOUS les navires devront notifier leur nom / indicatif / n° OMI / position / route dès leur entrée dans la zone de couverture d'un VTS côtier.



Cependant, pour respecter le droit international, EUROREP devra attendre l'entrée en vigueur de l'amendement au CH. V de SOLAS (voir ci-dessus "la règle internationale") pour s'appliquer d'une part aux navires en transit, et d'autre part aux navires situés dans la partie extra-territoriale d'un VTS.

Donc dans un premier temps EUROREP s'appliquera :

- à tout navire transportant des dangereux ou polluants à destination ou en provenance d'un port communautaire ou battant pavillon d'un Etat membre ;
- à tout navire pénétrant dans la partie d'un VTS incluse dans la mer territoriale d'un Etat membre (voie montante Est d'Ouessant par exemple).

Pour les autres navires, le système fonctionnera sur une base volontaire.

A noter que les systèmes de signalement nationaux ou régionaux, tel MAREP, devront être intégrés et devenir progressivement obligatoires dans le système MAREP.

La zone EUROREP s'étend jusqu'à 150 milles environ au large des côtes (jusqu'à sur le 13ème Ouest au large de l'Espagne et du Portugal par exemple). Elle comprend aussi des zones entourant les Canaries, les Açores et Madère (jusqu'à 100 milles).

L'échéancier de ces mesures européennes se présente comme suit :

- les Etats membres ont jusqu'au 13 septembre 1994 pour inclure la Directive 93/75/CEE dans leur réglementation nationale et jusqu'au 13 septembre 1995 pour mettre les systèmes (les CROSS en France) en conformité avec les prescriptions de la Directive. Celle-ci devrait prendre effet le 5 octobre 1996, trois ans après sa publication au JOCE.

- La deuxième directive devrait être présentée au Conseil des Ministres des Transports prévu le 21 novembre 1994 (à moins qu'elle ne le soit dès la réunion du 13 juin mais c'est peu probable). Cette Directive qui rendra EUROREP applicable à tous les navires de plus de 300 TJB empruntant un VTS côtier sera vraisemblablement adoptée par le Conseil, sous la présidence française qui débute le 1er janvier 1995. Elle deviendrait applicable en 1997 ;

- pour les navires en transit dans les eaux communautaires, il faudra attendre l'entrée en vigueur des amendements à SOLAS, donc pas avant 1996 ou 1997.

Commentaires.

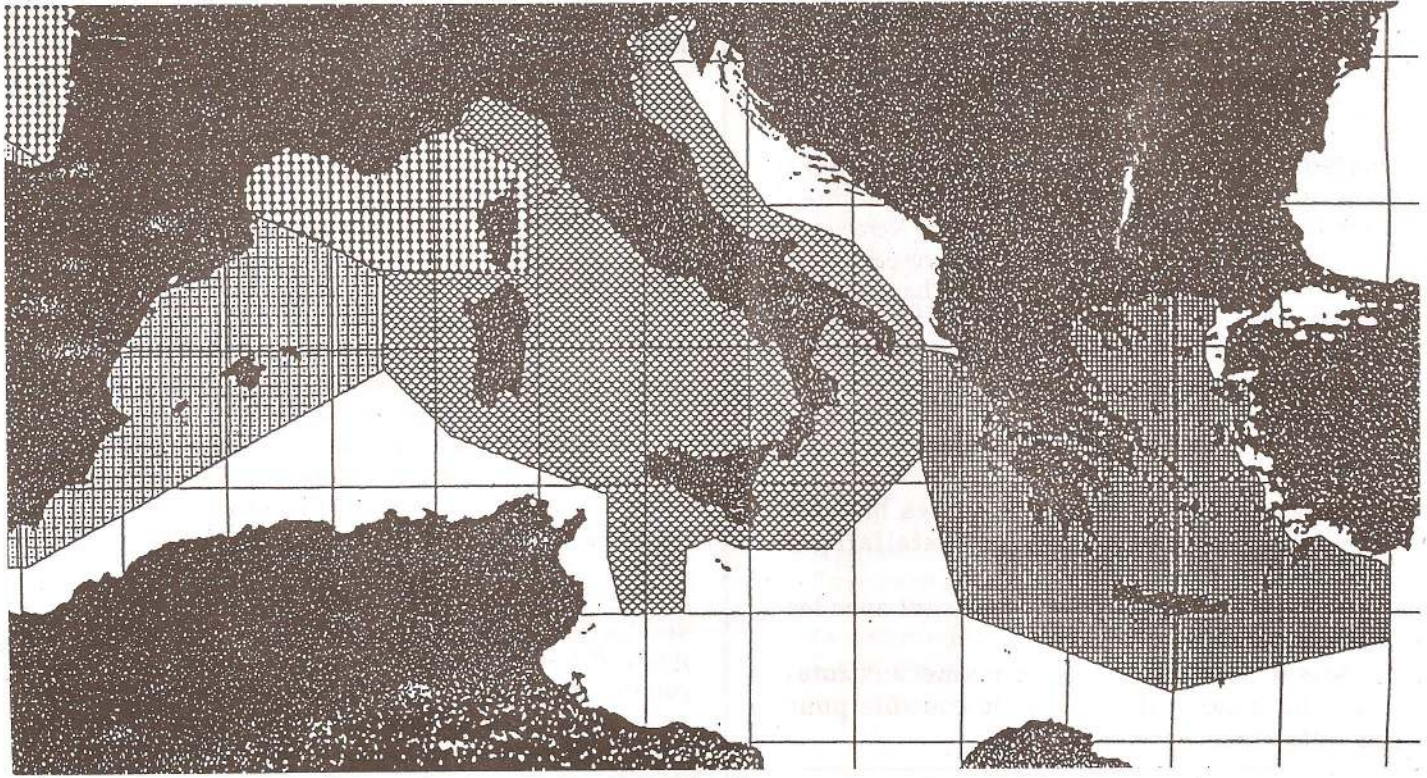
L'Article Premier de la future Directive énonce :

"L'objectif de la présente directive est d'instituer dans la Communauté un système de notification des navires en vue d'améliorer la sécurité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires".

Et dans le préambule, on peut lire que le Conseil de l'Union Européenne considère "que la connaissance en temps presque réel de l'identité, de la position et de la cargaison des navires transportant des matières dangereuses ou polluantes constitue un élément essentiel d'une action préventive efficace et permet de réduire notablement les coûts des interventions".

La question que se posent immédiatement les marins est la suivante :

"EN QUOI LA CONNAISSANCE PAR LA TERRE DE L'IDENTITE, DE LA POSITION ET DU CONTENU DES NAVIRES PEUT-ELLE AMELIORER LA SECURITE DU TRAFIC MARITIME ? COMMENT LE SYSTEME DE NOTIFICATION PEUT-IL CONTRIBUER D'UNE



MANIERE ESSENTIELLE A LA PREVENTION DE LA POLLUTION ?"

Le seul bénéfice apparent est faible : c'est de permettre une réponse plus rapide et mieux adaptée en cas d'accident de mer grâce à la connaissance immédiate de la nature des marchandises impliquées. Faut-il pour cela mettre en place une énorme organisation, aux coûts très importants ? Deux milliards d'ECUS sont destinés à aider les Etats à créer des VTS et à se doter des structures nécessaires au fonctionnement d'EUROREP.

Le dépôt obligatoire auprès d'une autorité maritime désignée du manifeste des dangereux (SOLAS CH VII, Règle 5 § 3, 4, 5 nouveaux et règle 7.1 nouvelle) permet déjà à l'Etat côtier concerné par une perte de marchandise dangereuse ou tout autre accident ou naufrage d'obtenir des renseignements sur les produits perdus. Est-il nécessaire de créer un deuxième circuit de notification ?

A qui et à quoi servira l'image en temps réel de la circulation maritime dans les eaux européennes ?

En fait et une fois de plus, "sécurité du trafic maritime" signifie "protection du littoral contre les navires" mais le souci d'accroître la sécurité des navires et la sécurité de la navigation est quasiment absente du projet de Directive.

Le seul point positif à la fois pour la sécurité du littoral et pour celle des navires réside dans l'identification de tous les navires à l'intérieur de zones dûment placées sous couverture radar, comme par exemple les zones radar des CROSS français. En effet si l'opérateur du CROSS ou du VTS côtier détecte le comportement anormal ou inhabituel d'un navire dans sa zone, il peut l'appeler et lui demander une explication. En cas de besoin, il peut l'aider à corriger sa navigation. Une telle interaction est bénéfique au navire et à la terre.

Mais le pointage de tous les navires par le Grand Ordinateur crachant ses listes sur des centaines de terminaux aveugles et muets ne fera guère progresser la sécurité du transport par mer.

S'il s'agit de promouvoir l'industrie électronique ou de contribuer à la construction des réseaux trans-européens d'information (les "autoroutes informatiques") ou de vouloir profi-

ter des développements technologiques actuels, ne vaudrait-il pas mieux mettre la priorité sur les équipements capables de réellement PREVENIR les accidents, comme les chaînes de radionavigation, l'ECDIS, les transpondeurs, le SMDSM (très en retard sur les prévisions parce que les Etats, y compris la France, ne respectent pas leurs engagements).

Et, bien évidemment, sur la FORMATION MARITIME (des écoles, des professeurs, des stages de remise à niveau, des simulateurs performants), sur le CONTROLE des navires dans les ports, sur les installations de réception des déchets des navires, sur le financement de moyens de sauvetage et d'intervention en haute mer, etc.

Pourquoi le contribuable européen va-t-il devoir subventionner un système de renseignements qui lui permettra seulement de savoir où est le danger sans que soient prises des mesures suffisantes pour le réduire fortement ?

Faut-il d'abord donner aux pompiers la liste des foyers possibles d'incendie ou faut-il en priorité prendre partout les précautions indispensables pour éviter le feu ?

Il faut les deux, bien sûr ! Mais il me paraît plus important de réduire la cause des accidents que de chercher à gagner quelques heures dans le traitement de leurs effets.

Agissons d'abord pour la sécurité des navires et pour la sécurité de la navigation car elles recèlent toutes deux une importante marge d'amélioration et donc de progrès pour la sécurité du littoral. Agir par les navires, c'est faire de la sécurité ACTIVE, alors que la connaissance du trafic n'est qu'une mesure PASSIVE, un simple mirador dans le "mur de l'Atlantique" électronique, coûteux et inefficace que la France et maintenant l'Europe sont en train de bâtir.

Dans sa présentation du projet EUROREP, la Commission des Communautés Européennes écrit :

"La connaissance du trafic des navires transportant des matières dangereuses au large des côtes des Etats membres constitue un élément essentiel de la politique commune de sécurité maritime et d'une protection effective de l'environnement marin dans les eaux européennes".

Que ce soit un élément essentiel de la "politique commune"

n'en doutons pas. Mais que ce soit un élément essentiel de sécurité maritime, sûrement pas !...

● EWTIS

EWTIS (*European Water Traffic Information System*) est un projet européen faisant partie du programme de Recherche & Développement ENS (*European Nervous System*). Il a pour objectif la construction d'un réseau télématique d'échanges de données sur les marchandises dangereuses transportées par mer ainsi que sur les renseignements relatifs à l'utilisation des installations MARPOL de réception de déchets.

CONVENTION MARPOL

- **Un navire quittant un port avec ses ballasts pleins (sans avoir utilisé les installations MARPOL mises à sa disposition),**
- **Arrivant dans le port d'escale suivant avec les ballasts vides...**
- **La base d'information EWTIS permet aux autorités de disposer d'un outil de contrôle pour ces situations.**

Il s'agit, dans le cas des IMDG, d'établir un réseau de communication entre les autorités compétentes (portuaires, de secours, de recherches en mer). EWTIS part du principe que les informations sur les IMDG sont détenues par l'autorité portuaire puisqu'il y a obligation de déclaration. Lorsqu'un navire quitte le port, ces informations sont envoyées de façon automatique vers la base de données EWTIS, accompagnées des renseignements sur le navire et son voyage. En cas de sinistre, les organismes responsables des interventions en mer interrogent EWTIS par l'intermédiaire d'un logiciel mis à leur disposition sur un micro-ordinateur.

En ce qui concerne MARPOL, le projet EWTIS vise à empêcher les déversements illicites de déchets. La procédure est la suivante : les services d'inspections dans les ports envoient via un micro-ordinateur leurs données sur le navire, l'utilisation qu'il a faite ou non des installations MARPOL, les résultats d'une inspection éventuelle (par exemple "ballasts pleins"). Ces informations peuvent être consultées par le port suivant.

Le projet EWTIS est en phase d'essai depuis deux ans (92-93) à l'initiative de six pays de l'Union Européenne : France, Pays-Bas, Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, Grèce pour lesquels LE HAVRE et ROTTERDAM ont joué un rôle moteur. L'Irlande, l'Espagne, le Portugal ont rejoint le système en 1994.

Commentaires.

Le projet EWTIS apparaît comme un système d'information capable de bien répondre aux besoins de la Directive EURO-REP en ce qui concerne le suivi des navires transportant des marchandises dangereuses, nocives ou polluantes. C'est également un des outils de la mise en place de la Directive 4812/93 (HAZMAT). Il ne lui reste plus qu'à se vendre pour passer du stage projet à celui de produit commercial.

A noter que si EWTIS traite de l'interface mer-port, il existe un système appelé PROTECT relatif à l'interface terre-port, dont l'objectif est d'automatiser les déclarations obligatoires d'IMDG à la capitainerie. PROTECT permet aussi aux agents

consignataires d'envoyer par voie électronique le manifeste des dangereux à leurs collègues du port suivant.

UN SYSTEME COMME EWTIS POUR LE SUIVI DES DANGEREUX ET LA SURVEILLANCE DES OBLIGATIONS DE MARPOL, L'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE DE TOUS LES NAVIRES DANS LES VTS COTIERS ET LE FICHIER DES CONTROLES DE NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT ME SEMBLENT LARGEMENT SUFFISANTS POUR RASSURER LA TERRE ET LUI PERMETTRE D'INTERVENIR EN CAS D'ACCIDENT, SURTOUT LORSQU'ELLE AURA PRIS TOUTES LES MESURES URGENTES QUI S'IMPOSENT POUR EN FAIRE DIMINUER LE NOMBRE.

Notons à ce propos que la Commission prépare une Directive sur les critères à considérer pour retenir les navires dans les ports de l'Union, qui sera soumise au Conseil "Transports" en novembre 1994. Cette mesure est urgente car les statistiques du Mémorandum de Paris révèlent que de plus en plus de navires sont retenus, ce qui prouve que les mauvais navires sont de plus en plus nombreux dans nos eaux et que par conséquent le système du MoU a failli en ne réussissant pas à les éliminer. Peut-être aussi les Inspecteurs sont-ils devenus plus performants ? Les statistiques ne peuvent le dire. En tout cas, en ce qui concerne les vraquiers, on constate en Europe une augmentation du nombre des affrètements de vraquiers âgés, au moment même où l'Australie a pris des mesures draconniennes pour les éliminer de ses ports...

● RTIS

Le projet RTIS (*Regional Traffic Information System*) concerne la Méditerranée. Il s'agit de constituer des bases de données sur le trafic maritime en Méditerranée pour améliorer l'information sur le trafic réel et la mettre à la disposition des participants au trafic ou des organismes intéressés par son écoulement.

Les acteurs principaux en sont les opérateurs des VTS, les autorités portuaires, les commandants de navires, les pilotes, les pêcheurs, les plaisanciers. Il s'agit en quelque sorte de projeter en permanence une image du trafic sur les écrans des services ou organismes qui sont prêts à acheter cette image. RTIS agit donc comme standard de transmission d'informations.

Comment construire l'image ? par la "gestion des mouvements", c'est-à-dire, en fait, par le suivi électronique des plans de route des navires. Le navire signale son départ, son plan de route, son ETA. Et l'ordinateur fait le reste !

Commentaires.

Alors qu'EWTIS ne se préoccupe (pour l'instant il est vrai) que des IMDG et puise ses données à terre, RTIS veut s'intéresser à tous les navires, les obliger à dresser des plans de route et à tenir informé le système de toute modification à ces plans. Système apparemment très contraignant pour les navires et particulièrement difficile à réaliser en Méditerranée à cause de la spécificité des trafics et des conditions météorologiques.

Les promoteurs du système sont persuadés que de toute façon les "plans de route" deviendront obligatoires. Ils pensent également que les aides de navigation embarquées coûtent finalement plus cher à l'industrie des transports maritimes que ne le ferait la gestion de la navigation à partir de terre... Décidément les "aiguilleurs de la mer" continuent à tricoter leurs mailles !

Michel CARON

assises nationales

MARINE
marchande



PORTS
maritimes

Compte rendu de Michel CARON

Deux cents personnes environ ont embarqué sur le BRETAGNE le 16 mai à Saint-Malo pour un aller-et-retour sur Portsmouth, à l'invitation d'Yves MARCHAND, Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande et de Jacques DUPUYDAUBY, Président du Conseil National des Communautés portuaires. Toute la journée du 16 a été consacrée à des travaux relatifs au transport maritime, aux ports et dessertes maritimes, à la sécurité de l'environnement. M. Alain GIRARD, rédacteur en chef du Journal de la Marine Marchande, effectuait la synthèse des travaux le 17 au matin, après le retour à Saint-Malo, devant le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Monsieur Bernard BOSSON, venu clôturer les Assises.

André Trochéris et Michel Caron représentaient l'AF-CAN. Ce dernier avait également mandat de représenter Jean-Claude MAUR, président de la Confédération des Associations de la Marine Marchande.

UN PLAN PLURIANNUEL.

État des lieux.

Pour cerner les besoins d'un éventuel nouveau "plan marine marchande" destiné à remplacer celui lancé en 1990 et qui arrive à expiration, le Conseil de la Marine Marchande avait demandé au Professeur Corinne JAFFEUX, agrégé des Universités de définir la place des transports maritimes dans l'économie française. Son exposé comporte donc beaucoup de chiffres dont certains méritent d'être rappelés ici.

- Sur 100 tonnes de marchandises transportées de ou vers l'étranger, 50 le sont par voie de mer. Et sur 100 tonnes transportées par voie de mer, 13 le sont par l'armement français, dont 7 sous pavillon français.

- Sur 300 millions de tonnes de marchandises ayant transité par les ports français en 1992, l'armement français a transporté 40 millions de tonnes, dont 65% concernant notre commerce extérieur. Le trafic passant par nos

ports est réalisé à plus de 85% par des navires étrangers.

- Sur 100 francs de chiffre d'affaires réalisés par l'armement français, 23 proviennent du transport de passagers, 61 de lignes régulières, 9 du vrac, 7 du pétrole, gaz et produits.

- Nos compagnies maritimes emploient près de 15 000 personnes, dont 60% de navigants. L'ensemble de l'Union Européenne compte 120 000 navigants. Rappelons qu'en 1983, la France en avait 21 000 et l'Europe 200 000.

- L'ensemble des activités engendrées par les marchandises dans les ports nécessite des centaines de milliers d'emplois.

- Parmi les 20 premiers armateurs mondiaux, classés par tonnage, on trouve quatre européens (danois, norvégien, anglais, grec). Dans le classement des cinquante

premiers armateurs de lignes régulières, il n'y a pas un seul armateur français.

- L'ensemble du tonnage contrôlé par les intérêts français n'est que le 18ème au monde, loin derrière le Japon (1er), les Etats-Unis (3ème) et le Danemark (11ème). Ces chiffres sont paradoxaux au regard de la place de la France dans le commerce mondial. "Si la marchandise ne vient pas jusqu'aux opérateurs français, c'est simplement en raison du sous dimen-

sionnement de ce secteur en France..."

Dans sa conclusion, la conférencière a rappelé le contexte favorable des années futures : "Les prévisions à l'horizon 2010, d'après le scénario médian de la croissance du PIB sont de 2,7% et 2,4% annuellement pour la production industrielle. Exportations et importations augmenteraient respectivement de 4,6 et 4,8% par an. Le monde maritime doit saisir cette croissance et la faire sienne.

Pour cela, il a besoin d'une assise macro-économique, un pouvoir politique français convaincu de la nécessité de développer le transport maritime en cohérence avec son ambition européenne.



JEAN LD, vraquier de 164 000 tpl, sous les ordres du Cdt Alain Quellennec, Sistership du Pierre (1992) et du Gérard (1994)

Des infrastructures de qualité, des compagnies maritimes françaises plus fortes et plus présentes attireront naturellement les marchandises et les passagers vers elles".

Financements.

Les intervenants suivants se sont efforcés de trouver de nouveaux moyens d'action pour la reconquête de notre position dans le secteur maritime.

Ce fût d'abord Me Jean VAN DEN ESCH, avocat, sur les incitations à investir dans le maritime puis Bruno VERGOBBI, Directeur du Port Autonome de Dunkerque, sur la reconquête des trafics portuaires.

La Loi PONS est pour l'instant la seule incitation fiscale à investir dans des "bateaux". Quatre à cinq milliards de francs ont déjà été levés par ce moyen. Mais à part les paquebots de croisière de Services & Transports, les investissements n'ont concerné que des petites unités. Par ailleurs, la Loi PONS a parfois été détournée par des fraudeurs qui n'ont cherché qu'à profiter de ses avantages fiscaux importants. Il convient donc de l'aménager pour la rendre efficace au financement de navires de commerce.

On a évidemment reparlé des QUIRATS, très anciens moyens d'investissements maritimes, surtout pour dire qu'en l'état actuel de la législation, ils étaient inapplicables aux grands navires.

Pour ceux-ci, une piste a été suggérée : la création de SICAV maritimes, sur le même principe que les SOFICA qui financent l'industrie cinématographique. Ces "SOFIMAR" seraient accessibles au grand public.

Une autre idée a été formulée : celle de l'intervention directe des chargeurs ou des industriels, comme en Allemagne, au Japon ou en Corée.

Par contre, le financement de navires de cabotage n'a guère été abordé et d'ailleurs d'une manière générale, le cabotage n'était pas à l'ordre du jour. Ce que n'a pas manqué de regretter M. Eric-Louis MELENEC, secrétaire général du G.I.E. "Armateurs Français au Cabotage" (AR FAC) au cours des débats.

Il a été évidemment question de porter à 100% la budgétisation des charges sociales des marins, mais cette prise en charge totale par la collectivité pose problème à cause du secteur de la pêche et de la conchyliculture et de l'avenir même de l'ENIM. Une étape intermédiaire a été proposée par M. Alain GIRARD dans sa synthèse : la budgétisation de la totalité des charges sociales des jeunes en formation longue. Cette mesure pourrait les concerner jusqu'à l'âge de 35 ans. Elle pourrait aussi s'appliquer aux sédentaires.

Les ports maritimes.

Le Directeur du PAD met en avant les résultats obtenus à Dunkerque depuis la mise en œuvre, réussie, de la réforme de la manutention pour démontrer la nécessité d'achever cette réforme dans TOUS les ports français et

singulièrement à Marseille et au Havre, ports pour lesquels les représentants des chargeurs présents aux Assises ont ensuite fait part de leur inquiétude et de leur mécontentement. Dunkerque, qui n'a subi aucun arrêt de travail depuis deux ans, a enregistré une progression de 24% de ses trafics de diverses en 1993 et à nouveau 20% de croissance sur ces mêmes trafics sur les quatre premiers mois de 1994.

M. VERGOBBI ne considère pas pour autant que les performances de la manutention soit un atout spécifique pour un port mais il identifie trois atouts spécifiques des ports français :

- excellentes infrastructures qui leur garantissent une très bonne accessibilité nautique ;

- le statut des ports autonomes qui confère à ces éta-

blissements la large autonomie qui leur permet de répondre rapidement aux nécessités de trafics nouveaux ;

- les situations financières saines des établissements portuaires.

Quelles sont alors les voies de reconquête des trafics ?

- l'assouplissement des règles de la domanialité publique pour favoriser l'investissement dans les zones portuaires ;

- une approche industrielle de l'exploitation portuaire qui permette l'installation de véritables opérateurs de terminaux, à l'instar de ce qui existe à Hambourg par exemple, qu'ils soient chargeurs ou armateurs ;

- l'amélioration de la desserte des ports qui est le troisième volet de la réforme portuaire après la réforme de la manutention et la réforme de la domanialité. Il ne s'agit pas seulement des dessertes routières, ferroviaires ou fluviales, mais également de la mise en place de dispositifs opérationnels capables d'accroître la compétitivité des transports de pré - ou post - acheminement.

- Une harmonisation des procédures à l'échelon européen est également nécessaire.

En effet, s'il existe bien une uniformité de support juridique, les modalités d'application sont totalement différentes. Récemment par exemple, sept conteneurs de poissons déchargés à Dunkerque sont arrivés à Boulogne six jours après le huitième conteneur du lot qui, pour des raisons techniques, avait été déchargé à Anvers en remport de Dunkerque. Les contrôles phytosanitaires, effectués en application de la réglementation européenne, demandent 24 heures à Anvers et une semaine à Dunkerque... Chacun sait que la rentabilité commerciale est

SEPT URGENCES POUR LE CCAF

M. Edouard BERLET, Délégué Général du Comité Central des Armateurs de France, a pris la parole pendant les débats et a notamment énuméré les priorités suivantes pour une action forte et urgente :

1. améliorer la prise de conscience du caractère stratégique du transport maritime auprès des pouvoirs publics.
2. Développer la compétitivité de la flotte française.
3. Renouveler la flotte française et drainer l'épargne vers l'investissement maritime.
4. Rééquilibrer la politique communautaire, actuellement trop libérale, par une politique de soutien, par une politique en faveur de la sécurité, par une politique globale d'amélioration des aides et interventions dans le secteur de la flotte.
5. Renforcer les quirats maritimes.
6. Améliorer la sécurité.
7. Développer les relations avec les organisations professionnelles de chargeurs.

beaucoup plus forte au Bénélux qu'en France, surtout chez les fonctionnaires, et l'harmonisation n'est pas pour demain !

PORTS ET DESSERTES MARITIMES.

M. Alexis GOURVENNEC, Président de la BAI/Britany Ferries, est venu raconter l'histoire de cette compagnie maritime créée par des paysans bretons et montrer le rôle qu'elle a joué dans le désenclavement breton. A l'écouter, il était tentant de mesurer toute la différence, dans l'efficacité, entre un entrepreneur comme lui, inventeur de travail donc fournisseur d'emplois, créateur de richesses, moteur permanent du développement économique, et les hommes politiques, prompts à s'attribuer les mérites de réalisations qu'ils n'ont pas imaginées et sur lesquelles, en définitive, ils ont bien peu d'influence...

Alexis GOURVENNEC en a profité pour s'élever violemment contre le projet d'une passerelle pour transbordeurs à Brest, projet qu'il a qualifié de stupide et qui "ne peut pas faire de bien à Brest mais peut faire du mal à la BAI".

Ensuite le Professeur Madeleine BROCARD, de l'Université du Havre, a fait un exposé sur les "ports maritimes et les réseaux de transport", puis M. Marcel LIABASTRE, maire de Honfleur, a parlé de "collectivités territoriales et domanialité portuaire". La place nous manque pour traiter ces sujets qui ne sont pas vraiment dans la sphère d'intérêt de l'AFCAN.

SECURITE ET ENVIRONNEMENT.

Le vice-amiral DUPONT-NIVET, Chef de la division "opérations" à l'Etat-Major de la Marine, a traité de "sécurité de la navigation et environnement littoral".

L'amiral a d'abord rappelé qu'il s'était produit dans les médias "un changement de portage en faveur de l'environnement", alors que dans les milieux maritimes, on était

jusqu'ici habitué à mettre en priorité la sauvegarde de la vie humaine. Et de citer le dernier exemple typique : l'abordage à l'entrée du Bosphore, qui a fait 34 victimes parmi les marins, victimes pratiquement ignorées des médias qui ne se sont intéressés qu'à la pollution.

Rappelant les trois domaines de la sécurité : la sécurité portuaire, la sécurité des navires, la sécurité de la navigation, le conférencier prévient qu'en tant que représentant de la marine nationale, il va traiter seulement la sécurité de la navigation. Il rappelle donc le rôle des préfets maritimes, des CROSS, des moyens d'intervention, l'éloigne-

ment du trafic pétrolier, l'obligation de se signaler, la mise en demeure, etc., sujets fort bien connus des lecteurs d'AFCAN-INFORMATIONS et qu'il n'est donc pas utile de développer dans ce compte rendu.

En réalité, le marin militaire a parlé de ce qu'il connaît le mieux et de la tâche qui est la sienne, non pas la sécurité de la navigation à proprement parlé, mais la sécurité du littoral face aux dangers du trafic maritime. Il a donc parlé du renforcement des moyens des CROSS mais pas du nécessaire renforcement des moyens des Affaires maritimes pour le contrôle des navires dans les ports.

La conclusion de l'amiral DUPONT-NIVET mérite cependant d'être citée :

"POUR FINIR, JE DIRAI QUE (...la sécurité) DEPEND DE LA QUALITE DES EQUIPAGES, C'EST-A-DIRE DE LA QUALITE DES GENS QUI SONT CHARGES DE MENER SUR LA MER DES ENGINS QUI, QU'ON LE VEUILLE OU NON, PRESENTENT UN RISQUE POUR L'ENVIRONNEMENT ET QUE CE N'EST PAS DE TERRE QUE L'ON REGLERA INDEFINIMENT TOUS LES PROBLEMES".

Madame VAUCLARE s'est exprimée ensuite sur la "qualification des personnels à terre" et a fait part des craintes que lui inspirait l'absence actuelle de recrutement car, la pyramide des âges chez les sédentaires étant ce qu'elle est, le seuil sera rapidement atteint au-delà duquel apparaîtront de graves problèmes de formation à des métiers qui restent très spécifiques. Elle a rappelé que 15% des personnels sédentaires ont un niveau bac + 5

(contre 8% en moyenne nationale) et 15% seulement ne sont pas diplômés.

Le Cdt FRITSCH a traité du niveau des brevets internationaux, qu'il faut traduire en réalité par "dévalorisation des niveaux".

Première cause de cette dévalorisation : les effets de la concurrence internationale qui, selon lui, a "forcé les armateurs qui souhaitaient survivre à réduire leurs coûts d'exploitation et donc à réduire les effectifs et à rechercher des marins bon marché".

Deuxième raison : les pays fournisseurs de cette main-d'œuvre n'ont pas pu, ou voulu, assurer la formation de leurs ressortissants. Et comme ils ne veulent pas se priver d'une entrée substantielle de devises, ils continuent d'inonder le marché d'une main-d'œuvre mal préparée.

Les certificats et brevets délivrés n'offrent aucune garantie car d'une part on ne peut savoir sur quelle formation ils s'appuient et d'autre part on sait que des Etats en délivrent sans vérifier les compétences des demandeurs.

N'oublions pas enfin les "maning managers" qui n'hé-



PROVENCE, 285 365 tpl, sous les ordres du Cdt Hubert ARDILLON.
Mis en service en janvier 1994.

sitent pas à parer leurs candidats à l'embarquement de "brevets" parfaitement falsifiés...

Puis, argumentant sur le fait que la flotte vieillit, que les exigences de qualité s'accroissent, que la grande majorité des accidents sont dus à des erreurs humaines, le Cdt FRITSCH plaide pour une révision en profondeur de la convention STCW et pour une participation active de la France dans cette refonte. Il prêche l'extension de la polyvalence, "spécialité française" et termine en proposant d'utiliser le BCMOM pour fournir des marins dûment qualifiés hors de nos frontières.

Enfin, le monde de l'assurance maritime s'exprimait par l'intervention de Nicolas CHAMBON sur les "qualifications et assurances". A l'appui des statistiques désormais bien connues qui montrent toute l'importance du facteur humain dans les accidents, l'assureur a annoncé qu'il tenait de plus en plus compte de la qualification (de la sous-qualification !) des équipages pour évaluer le risque à assurer et donc le montant des primes. Hélas cette pratique entraîne une spirale perverse : si la prime d'assurance augmente, l'armateur cherche à diminuer ses autres coûts... et emploie un équipage encore meilleur marché et donc encore moins qualifié. Faut-il alors refu-

ser d'assurer le navire ?

Il est assez remarquable que ce soit finalement le représentant des assureurs qui ait plaidé avec le plus de conviction pour l'emploi de bons équipages à bord des navires. Les pertes financières importantes subies par les assureurs ne sont évidemment pas étrangères à cette prise de position, un peu tardive il faut bien le dire.

A propos de formation des équipages, le Cdt THOMAS, Directeur de la flotte de Brittany Ferries, n'a pas manqué, au cours des débats, d'égrotter l'enseignement maritime français à propos de l'entraînement physique de ses élèves à la sécurité. "Pas un ENMM, pas une école d'apprentissage, ne possède une installation de mise à l'eau d'embarcation ou de toboggan. La BAI dépense 9 millions par an pour donner à ses équipages un complément de formation, y compris en anglais et en y incluant le personnel hôtelier qui ne passe pas par une école maritime". Et sur les certificats de compétence, le Cdt THOMAS va jusqu'à dire que la France est en train de glisser dans la complaisance puisqu'elle a pris les dispositions administratives nécessaires pour délivrer ces certificats sans mettre en place les moyens de formation adaptés !...



COMMENTAIRES

La toute première constatation qui s'impose à la fin de ce conclave est que l'ensemble du monde maritime français est conscient que les transports maritimes vont mal et que la marine marchande française est mourante. Et l'ensemble du monde maritime français est d'accord pour dire qu'il faut tenter une ultime intervention pour sauver la moribonde.

Voilà des années que les bons docteurs se penchent ainsi à son chevet et prescrivent toujours à peu près les mêmes remèdes : aides de l'Etat, exonérations de charges, équipages réduits et bon marché, incitation à l'investissement, etc., mais la délivrance des médicaments prend du retard et l'état de la malade ne cesse d'empirer.

L'examen au "scanner" des Assises a-t-il amélioré le diagnostic et modifié l'ordonnance ?

L'idée de réunir les ports et la flotte, comme sont réunis dans le même ministère l'Equipement et les Transports, n'est pas mauvaise en soi. On peut espérer que la réforme portuaire - dans dix ans ! - portera ses fruits et un ensemble national portuaire dynamique ne peut être que favorable à une flotte de commerce nationale. Mais s'il est vrai que la France a besoin de ports pour son commerce, les ports peuvent faire vivre la France sans une flotte marchande nationale. A condition, certes, d'en payer le prix, fort, et en devises.

Le consensus existe cependant pour affirmer la nécessité d'une marine marchande française d'une capacité suffisante. On ne peut pas dire que ces "Assises de la mer" aient entendu jaillir des idées neuves et fracassantes pour relever la marine marchande du niveau bas où elle végète. Il est vrai qu'une partie de la traversée s'est effectuée dans la brume. Le financement "comme au cinéma" laisse heureusement espérer que le prochain festival de la Marine marchande se déroulera à Cannes !...

La deuxième constatation que les marins présents aux Assises ont particulièrement ressentie, c'est justement l'absence des marins dans la préoccupation des intervenants. Comme si, là aussi, le consensus était parfait : une flotte sous contrôle français, oui, mais des navigants français, pas nécessairement, surtout s'ils s'obstinent à vouloir être payés plus cher que les Indiens ou les Croates. On s'est bien un peu préoccupé de la formation des officiers, ou plus exactement du coût de leur formation, mais les marins d'exécution c'est fini, comme rayés de la matricule. Il est tout à fait remarquable que le seul marin de commerce du panel d'intervenants, ex-capitaine d'armement, ait traité du niveau des brevets, c'est-à-dire des brevets étrangers, car ce sont bien les officiers étrangers qui intéressent désormais les armements français.

Ce fait a été mis en lumière également par l'intervention dans les débats de Roger COURLAND, président de l'ANAC, qui a rapporté les difficultés croissantes qu'il rencontrait pour placer des officiers français comme lieutenants sur des navires français. Il a d'ailleurs été le seul dans l'assistance à intervenir pour défendre les navigants français.

Finalement c'est le Ministre, aiguillonné par le souci politique d'améliorer la protection de l'environnement marin en Europe, qui a le plus parlé de formation et de qualification de personnels navigants et sédentaires. Et de la carrière des officiers. Et dans la même perspective de sécurité, il a été pratiquement le seul à évoquer le contrôle renforcé dans les ports, la lutte contre la complaisance ayant été à peine effleurée pendant les débats.

Autre sujet ignoré : EUROS, et même l'Union Européenne dans son ensemble. Comme si les acteurs maritimes français n'y croyaient pas du tout. Il est vrai que les armateurs ne veulent du "pavillon" EUROS que s'il est encore plus avantageux que Kerguelen et s'il n'exige qu'un ou deux Français...

Attendons maintenant que se concocte un nouveau plan marine marchande dans le silence des cabinets ministériels. Mais ne rêvons pas. Il n'y aura pas de remède miracle. La marine marchande ne peut vivre qu'en gagnant de l'argent. Pour l'instant elle essaie par tous les moyens d'en perdre le moins possible.

Michel CARON

L'INTERVENTION DE BERNARD BOSSON

Venu clôturer les travaux des Assises sur le BRETAGNE, le Ministre a notamment déclaré :

"Le grand enjeu actuel, c'est le plan Marine Marchande engagé en 1990 et qui arrive au terme de cinq ans d'existence qu'il s'était fixé, ce qui concerne toutes les mesures autres que celles relatives aux ajustements de cotisations patronales. Un nouvel ensemble de règles doit être mis en œuvre.

(...) Je suis pour ma part partisan d'un ensemble diversifié de mécanismes de soutien à la marine marchande pour tenir compte de la diversité des activités qu'elle exerce. (...)

Si j'ai bien compris vos préoccupations dominantes sont :

- de renforcer la compétitivité de l'armement français,
- de moderniser et rajeunir la flotte en fournissant des meilleures conditions à l'investissement maritime.

Je tiens à dire tout de suite que je suis également prêt à accueillir favorablement la contribution que le Conseil Supérieur de la Marine Marchande peut apporter à l'élaboration d'un contrat de progrès qui associerait l'Etat, les armateurs et les organisations représentatives et qui fixerait des objectifs et des conditions pour la flotte française dans les années qui viennent.

Je voudrais aussi mettre l'accent, comme l'a fait votre rapporteur, sur la nécessité d'une formation et d'une qualification des personnels navigants et sédentaires de très grande qualité.

Alors que beaucoup d'experts annoncent une pénurie au niveau mondial de navigants qualifiés dans un certain nombre de fonctions, dans cette perspective, la formation

maritime et la qualité de cette formation doivent être une préoccupation constante pour l'Etat mais aussi pour les entreprises".

Le Ministre évoque alors les difficultés rencontrées par les élèves pour effectuer des stages embarqués et les solutions provisoires qui ont été admises. Il affirme son attachement à voir l'Etat et les armateurs réfléchir à toutes les mesures qui faciliteraient l'exécution du cursus des élèves et favoriseraient le déroulement de carrière des officiers.

A propos du contrôle dans les ports, M. BOSSON a rappelé l'accord intervenu entre les cinq pays riverains de la Manche et de la Mer du Nord (France, Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) pour que ces contrôles soient partout efficaces et menés en harmonisation pour éviter toute distorsion de concurrence.

"Nous essaierons d'être à cinq le laboratoire de ce que doit être ensuite la politique des Douze. Nous ferons tout pour faire avancer le pavillon EUROS, notamment au cours de la présidence allemande qui commence le 1er juillet puis de la présidence française à partir du 1er janvier 1995".

Sur les ports, le Ministre réaffirme la volonté du gouvernement de faire aboutir la réforme votée par le précédent gouvernement. Il a d'ailleurs rendu hommage au courage politique de ses prédécesseurs, J.Y. LE DRIAN et Ch. JOSSELIN (ce dernier était présent à la clôture des Assises). Puis il s'est félicité du vote sur la domanialité intervenu la veille au soir à l'Assemblée Nationale. Pour lui, les investissements privés seront dorénavant accueillis sur le domaine public portuaire dans de bonnes conditions et sans que le domaine public ne cesse de l'être.

Le premier car-ferry monocoque français à grande vitesse a été baptisé le 17 mai à Saint-Malo par Madame Bernard BOSSON.

L'EMERAUDE, du type Corsaire-6000, est long de 67 m et peut embarquer 400 passagers et 42 voitures. Vitesse : 35 nœuds.

Il est en ligne entre Saint-Malo et les Iles anglo-normandes.



La course des navires rapides est lancée : la SNCM a commandé un "Corsaire 11000" au chantier LEROUX & LOTZ de Saint-Malo pour sa liaison Nice-Corse (550 passagers, 148 voitures, 37 nds), tandis que Corsica Ferries commandait un monocoque rapide de dimensions semblables dans un chantier italien, également pour la liaison NICE/BASTIA.

Pas de quartier pour les Aff. Mar. !

READAPTATION DES SERVICES.

Plusieurs facteurs ont amené les Services Extérieurs de la Marine Marchande, à partir de 1982/83, à évoluer :

- la fonte de la flotte de commerce ;
- l'informatisation qui a réduit considérablement les tâches administratives des quartiers ;
- la montée en puissance des corps techniques (CROSS, Centre de Sécurité) ;
- la déflation générale des effectifs dans l'Administration française ;
- la décentralisation qui déconcentre l'administration vers les départements et les régions.

Les Affaires Maritimes (AM) se retrouvent alors avec trop d'échelons : national, régional, départemental, quartiers, stations.

Première étape : en 84/85, création des Directions départementales.

Deuxième phase, toujours en cours d'évolution : création en 1985 d'un Corps d'Attachés des AM, au même niveau que celui des OCTAM. On a alors un Corps de Direction (les Administrateurs) et deux Corps d'encadrement, un Corps civil (les Attachés) et un Corps militaire (les OCTAM). Parce qu'il n'y a pas de place pour deux Corps d'encadrement, et sous la pression des "civils" qui depuis toujours réclament la démilitarisation des AM et l'accès au Corps de Direction, le principe de la suppression ou de l'adaptation des OCTAM a été retenu récemment. Pour l'instant il est question d'affecter principalement les OCTAM dans les CROSS.

Par ailleurs, était créé en 1992 le Corps des Inspecteurs des AM (les IAM) qui regroupe des anciens Attachés, le personnel civil de catégorie A du ministère et un certain nombre de Techniciens-Experts contractuels qui ont été intégrés aux IAM après examen.

La Direction départementale étant en place, il faut maintenant réorganiser les quartiers en se calquant sur l'échelon administratif des sous-préfectures. C'est ainsi qu'en 1995 seront créés, à titre expérimental, quatre ARRONDISSEMENTS confiés, l'un à un Administrateur, l'autre à un OCTAM, et deux à des IAM.

Ainsi se dessine la future administration des AM : sous la Direction régionale, un Administrateur Directeur départemental, qui délèguera une partie de ses attributions aux "Chefs d'arrondissements", dont la plupart, dans un avenir plus ou moins lointain, seraient des IAM.

DEMANTELEMENT.

A cette réforme de longue haleine est venue se superposer l'évolution politique récente qui a attaché la Marine Marchande aux Transports et la Pêche à l'Agriculture.

Le risque est donc réel de voir les différents services rendus aux populations maritimes par les Affaires Maritimes tomber dans les attributions de l'Équipement, de l'Agriculture, de l'Environnement, de l'Inspection du Travail, etc. Nous risquons d'y perdre la qualité de "généralistes" des Administrateurs, capables d'avoir une vision globale des problèmes "MER".

Autre effet de la normalisation : perte de la connotation maritime des fonctionnaires des AM qui seront recrutés par les concours administratifs généraux. Même problème pour les

IAM dont le recrutement sur concours administratif rend difficile la candidature des navigateurs.

Ce remaniement va manifestement diminuer la présence des AM sur le littoral, par suppression des "stations", comme le montre la création des "Unités de Surveillance Littorale" (USL), au niveau départemental.

La situation est évidemment beaucoup plus préoccupante pour la Pêche que pour le Commerce. En particulier, le système des visites annuelles de sécurité des navires de pêche est appelé à disparaître au profit de contrôles inopinés par les USL.

L'excédent actuel des effectifs dans les quartiers va être réaffecté à la plaisance, à l'environnement, à l'inspection du travail.

LES TMC.

C'est désormais un juge professionnel qui préside le Tribunal Maritime Commercial, assisté d'un Administrateur, d'un IAM et d'un marin. Il en résultera sans doute un durcissement des jugements rendus. Faut-il s'en plaindre ? Sans doute pas, car l'important était de conserver notre tribunal pour y être jugés par des gens capables d'apprécier les circonstances de l'événement maritime et les actes de chacun des intervenants. Les capitaines et les marins français ne peuvent pas à la fois réclamer davantage de sécurité, de qualification des personnels, de qualité et souhaiter une grande indulgence pour leurs fautes. Rappelons que la répression de la pollution est traitée par les Tribunaux de Grande Instance selon une loi extrêmement sévère pour les capitaines français.

Ce toilettage du TMC lui a rendu sa crédibilité mais ne risque-t-il pas d'être à nouveau menacé par la fonte des effectifs des AM ?

En effet, une enquête nautique demande beaucoup de travail et de soins, qui viennent s'ajouter aux tâches habituelles... et un Administrateur peut hésiter à l'ouvrir d'autant que les procédures (Code DPMM, 1926) en sont extrêmement lourdes. A noter que le Nouveau Code Pénal n'affecte pas le CDPMM qui en est indépendant.

De même, comme l'a rappelé un récent arrêt de la Cour de Cassation, le Code du Travail Maritime se suffit à lui-même, c'est-à-dire que si la CTM ne prévoit rien, il ne faut pas se référer au Code du Travail terrestre. Un toilettage s'impose si l'on ne veut pas voir des marins dans des situations exhorbitantes.

CDPM et CTM : beaucoup de capitaines actuellement s'interrogent sur les moyens disciplinaires dont ils disposent encore et sur les procédures qu'ils peuvent entamer vis à vis des marins étrangers embarqués sur les navires français immatriculés aux TAAF. En théorie, c'est évidemment la Loi du pavillon - donc la loi française - qui s'applique. Mais en pratique de quels pouvoirs dispose le capitaine face à la société étrangère qui fournit la main d'œuvre suivant un contrat passé avec l'armateur du navire ? Pour l'instant, il navigue en plein flou juridique.

Michel CARON

Nota : La question de la discipline à bord et de l'autorité du capitaine sur des personnels dont la formation, la culture et la motivation peuvent être très différentes des siennes est suffisamment préoccupante pour que l'AFCAN ait décidé d'en étudier tous les aspects. Merci de bien vouloir lui faire part de vos expériences, remarques et suggestions.

DICTIONNAIRE ANGLAIS/FRANÇAIS DES TERMES NAUTIQUES

de J.C. GONIN

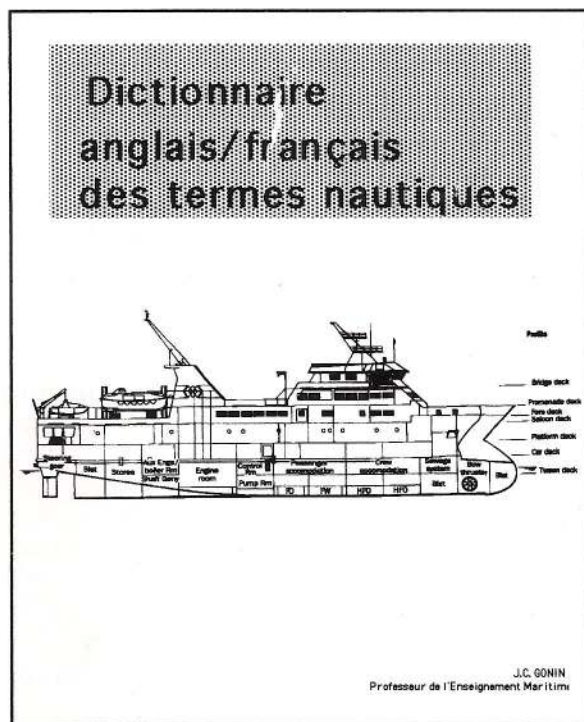
Parmi les nombreux défis que doivent ou devront relever les navigateurs francophones de cette fin de siècle, il en est un qui présente une importance toute particulière : la maîtrise de la langue anglaise.

Dans un passé relativement proche, celle-ci était essentiellement limitée aux domaines de communications "externes" terre/navire et navire/navire. Aujourd'hui, en plus de ces fonctions traditionnelles, l'existence d'équipages cosmopolites, le flot d'informations à gérer en langue anglaise, rendent indispensable une bonne maîtrise de cette langue.

Dans ce contexte vient de paraître un ouvrage qui pourrait se révéler bien utile à bon nombre de navigateurs. Il s'agit d'un dictionnaire classique bilingue (anglais/français) des termes nautiques réalisé et édité par un Professeur de l'Enseignement Maritime de l'ENMM de St Malo responsable du département d'anglais de cet établissement.

Cet ouvrage se veut pratique, complet et relativement peu onéreux. Il comporte environ 30 000 entrées couvrant tous les domaines techniques d'exploitation du navire sans oublier les vocabulaires de la pêche, de la voile traditionnelle et de la plaisance. A partir d'une base lexicale générale, le lecteur peut trouver, pour chaque terme, les significations techniques correspondantes. Signalons enfin que ce dictionnaire sera périodiquement révisé et remis à jour pour tenir compte de l'évolution de ce vocabulaire.

En vente au prix de 170 F librairies DOMBRE (LE HAVRE), MARITIME - LE YACHT (av. de la Gde Armée - Paris 75016), OUTREMER (rue Jacob - Paris 75006), LE FAILLER (RENNES), DIALOGUES (BREST), MARITIME (ST MALO), BEAUMONT (NANTES), LES CHEMINS DE LA MER (MARSEILLE), MARITIME & TECHNIQUE (TOULON) et auprès de l'auteur (ENMM de ST MALO, rue de la Victoire, 35412 ST MALO CEDEX).



LE "SEA SPEAKING"

Notre ministre de la culture a décidé de partir en guerre contre le "FRANGLAIS"... Au risque d'être taxé de ringardise, j'approuve ce projet, car sans être un spécialiste, on ne comprend même plus certains articles de revues...

Et pourtant notre métier est fait de commerce international et celui qui n'y parle pas et n'écrit pas cette langue, ne peut plus prétendre l'exercer dans des conditions normales de sécurité et de rentabilité. Et c'est pourtant ce qui se passe.

On assiste à la venue sur les navires marchands de nombreux ressortissants des anciens pays de l'EST et du SUD-EST ASIATIQUE, pour lesquels la langue anglaise - le parler maritime - semble avoir été suivie et apprise comme une "option" dans les écoles de navigation qu'ils ont fréquentées. On peut penser qu'ils seront capables d'améliorer "sur le tas" leur "SEA SPEAKING", mais j'en doute.

Alors imaginer sur nos passerelles, lors d'une situation tendue, un Commandant français pour lequel l'anglais n'est pas la langue naturelle, et un officier bulgare qui ne comprend pas, ni le terme, et bien souvent le sens de ce qu'on lui demande... Un problème de communication peut entraîner un accident grave. Tout le monde sait cela.

Alors je me prends à imaginer les solutions à ce problème :

PRIMO, faire monter à la passerelle un officier français lors des situations critiques - je crois que nos Armateurs commencent à prendre cette situation au sérieux.

SECUNDO, n'embarquer que des officiers et du personnel francophones, et ça devrait être possible.

TERTIO, n'avoir qu'un équipage réduit de français hautement compétents... sur des navires adaptés et adapter les équipages aux besoins ponctuels du navire.

Les JAPONAIS ont bien compris cette solution.

Le choix est urgent quand on parle de SECURITE et non plus seulement de défendre le FRANÇAIS.

Cdt YVONNOU
Vice-Président de l'AFCAN



SOMMAIRE DES PRINCIPAUX ARTICLES PUBLIES DANS AFCAN-INFORMATIONS

(N° parus : 1988 (1 à 4), 1989 (5 à 8), 1990 (9 à 12), 1991 (13 à 16), 1992 (17 à 20), 1993 (21 à 24), 1994 (25, 26...))

LE METIER DE CAPITAINE

Le capitaine international,	A. Troch�ris,	n° 1
Navigation internationale,	M. Salvy,	n° 8
L'AFCAN pour tous les capitaines,	A.L. Yvonnou,	n° 9
The masters' role in collecting evidence		n° 9
Le Mérite maritime,	J. Bernard,	n° 9
Ship management,	J.D. Precious,	n° 10
Responsabilité du capitaine,	J.P. Declercq,	n° 12
La responsabilité du capitaine marchand,	J.P. Declercq,	n° 14
Le capitaine est-il bien assuré ?	J.P. Declercq,	n° 16
Le commandant,	M. Caron,	n° 17
Dossier "management", "certification",		n° 18
Le subr�cargue,	J.P. Declercq,	n° 19

FORMATION MARITIME

La formation du capitaine de demain,	A. Troch�ris,	n° 3
Formation maritime... et évaporation,	A. Troch�ris,	n° 6
Points de vue : université de la mer,	M. Caron,	n° 2
enseignement maritime,	J.D. Troyat,	n° 6
futurs capitaines,	A.L. Yvonnou,	n° 8
Formation commerce dans les EMA,	M. Caron,	n° 12
Révision de STCW,	A. Troch�ris,	n° 24 & 25
Embarquement des élèves,	A. Troch�ris,	n° 26

NAVIGATION

Routage d'un navire marchand,	A.L. Yvonnou,	n° 2 & 3
Routages météorologiques,		n° 25
Météorologie embarquée	A.L. Yvonnou	n° 26
La prévision du temps,	M. Jarraud	
	et J.F. Geylen,	n° 4
Carte marine,	N. Pasquet,	n° 8
Questionnaire sur carte électronique,	A.L. Yvonnou,	n° 7
Carte �lectronique,	A.L. Yvonnou,	n° 11
Développement de l'ECDIS,	page 20,	n° 25
Navigation à proximité de l'Antarctique,	M. Soviche,	n° 7
Le passage du N.-E.,	A. Veyser,	n° 16
S.H.O.M. : organisation générale,	T. Le Bihan-Pennanros,	n° 12
Collaboration SHOM/AFCAN		n° 25
Le "squat" des navires,	A.L. Yvonnou,	n° 14
La tenue des navires amarrés,	Y. Le Laurant,	n° 20
Report non sollicité de position,	A. Janex,	n° 20
Navigation de précision,	A. Merceur,	n° 20
Navigation à vitesse élevée,	A. Trousse,	n° 23
Visibilité réduite (règle 19),	L. Sauteur	
	et J. Brandon,	n° 23
Le naufrage du BRAER,		n° 25
Rapports "M.A.R.S." (incidents de navigation), à partir du		n° 19

SECURITE - PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

S.M.D.S.M.,	J.D. Troyat,	n° 2
S.M.D.S.M.,	M. Yvol,	n° 17
SARSAT-COSPAS,		n° 3
A.R.I.S. (identification des navires),	A.R. Hochet,	n° 6
Sécurité des navires Ro-Ro,	Capt. Colson,	n° 6
Mesures de sûreté sur les car-ferries,	J.M. Thomas,	n° 8
Pour une garde côtière,	M. Bougeard,	n° 1 et 11
Sauvetage en mer (dossier),		n° 13
Contrat d'assistance,	Y. Le Gouard,	n° 13
Moniteur de vigilance, page 8,		n° 15
Contrôle Centralisé de la Navigation,		n° 15

Passerelle en solo, OMBO		n° 15, 16, 23
Navigation sophistiquée et sûre,	A. Trousse,	n° 23
Détecteur de vigilance (essais),	P.Y. Jaunatre,	n° 24
Sécurité... Sécurité... (synthèse),	M. Caron,	n° 24
Conteneurs en pontée (dossier),		n° 25
Sécurité du bord, au port,	M. Caron,	n° 26
MARPOL, Annexe V,	Y. Charlot,	n° 8
Pollution des mers,	M. Caron,	n° 10
Répression : extension Loi 5 juillet 1983,	M. Caron,	n° 10
Renouvellement de la flotte pétrolière,	A.L. Yvonnou,	n° 18
Commission "pétroliers" de l'AFCAN,	A.L. Yvonnou,	n° 21
Stages de formation FRANSHIP,	G. Adam,	n° 25

CONTROLE DE LA NAVIGATION

"Aiguilleurs de la mer",	M. Caron,	n° 12
Report non sollicité de position,	A. Janex,	n° 20
Système de Trafic Portuaire (VTS)		n° 21
Shore based pilotage, page 30,		n° 21
Les CROSS : Circulation en Manche,		n° 22
Rapports de position,	M. Caron,	n° 26

SUJETS TECHNIQUES

Marine Marchande et télématique,	R. Pincent,	n° 2
Transport de gaz liquide,	Y. Cauchy,	n° 5
La VHF "placebo",	J.D. Troyat,	n° 6
L'informatique à bord des navires,	Fr. Pisot,	n° 8
L'armement du navire du XXI� siècle,	Troch�ris et Caron,	n° 9
Conception technique d'un navire à équipage minimum,	B. Le Guen,	n° 10
Radars d'aujourd'hui et de demain,	M. Carpentier,	n° 11
Glossaires des sigles utilisés en affrètement,		n° 11
Eclairage des passerelles,	P. Massein,	n° 15
Les problèmes des vraciers,		n° 16, 17, 21, 26
Pétroliers 3-E,	Y. Le Gouard,	n° 21
Embarcation de sauvetage en chute libre, A. Piette,		n° 23
Centre d'étude et de pratique de la survie, Y. Chauty,		n° 24

SUJETS JURIDIQUES OU COMMERCIAUX

Passagers clandestins (convention sur),	J. Loiseau,	n° 5
Passagers clandestins (dossier),	Caron, Loiseau,	
	Troch�ris,	n° 20
Pavillon européen, EUROS, etc.,		n° 7 et n° 8
Pour une police des assurances,	J.D. Troyat,	n° 8
Patrimoine et vieux gréements,	M. Caron,	n° 20
Le droit à réparation,	M. Caron,	n° 20
Chiffres clés de la pollution par hydrocarbures, page 24,		n° 20
Activités fluviomaritimes,	P. Massein,	n° 22
Exonération de responsabilité (affaire HEIDBERG),		n° 24

SANTE

Guide médical de bord,	M. Caron,	n° 5
Aide médicale en mer,	G. Kerignard,	n° 5
Stage de formation médicale,	J. Munier,	n° 23
Les chroniques "Santé"	du Cdt P. Massein :	
- perturbation des rythmes biologiques,		n° 2
- mouvements du navire et efficacité de l'équipage,		n° 2
- phénoménologie du sommeil,		n° 4
- sommeil et vigilance,		n° 5
- somnifères, tranquillisants et marine marchande,		n° 6
- paludisme,		n° 13
- SIDA,		n° 22
- toxicomanie,		n° 22