

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 27 - SEPTEMBRE 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

CCAF : Orientations stratégiques	3
Points de vue	4 et 5
Divers courriers	6
Révision de STCW	10
Le liberty de l'armada	11
Rapports du MARS	12
L'incroyable armada	15
Les réseaux transeuropéens	20
Sécurité maritime et Parlement	22
Single buoy mooring	30
Flânerie sur Seine	31
«Pétroliers de la honte»	32
C.I.S. de Concarneau	35

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 :

PORT-JOINVILLE, transport de produits raffinés.
12 981 tpl ; lancé en 1993 pour VOT (Soflumar).

ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Le dernier numéro d'AFCAN-INFORMATIONS présente dans un encadré de la page 34 les SEPT URGENCES POUR LE CCAF. Une erreur de transcription affecte le point 5 : il faut lire "renforcer les filières maritimes" et non pas les quirats (qui sont traités au point 3). Nous profitons de cette rectification pour reproduire les textes développant les points 5 et 6 tels qu'ils ont été publiés par le CCAF.

◆ RENFORCER LES FILIERES MARITIMES.

Enjeu.

- Les ports français, la flotte de commerce et les marins français sont confrontés à des enjeux communs :
- La diminution de l'emploi maritime risque d'altérer gravement le potentiel de compétences du secteur et de faire définitivement disparaître le savoir-faire nécessaire au fonctionnement des entreprises. Cette diminution s'inscrit dans un contexte général de pénurie d'officiers et de marins qualifiés.
- La contraction de la branche d'activité maritime en-dessous d'un certain niveau ne lui permettra plus de conserver les moyens nécessaires au financement des fonctions d'intérêt collectif (formation, etc.).
- La prospérité des ports français dépend de leur compétitivité propre. Elle est également liée à celle de l'armement français. La desserte de nos ports par des armateurs français impose souvent aux armements concurrents d'assurer cette desserte. Sans un armement français fort, les armateurs étrangers ne sont plus soumis à cette contrainte et regroupent leurs activités dans des ports concurrents. L'évolution de la situation au Havre à la suite de l'abandon de la desserte de l'Atlantique Nord par la Compagnie Générale Maritime est à cet égard significatif.
- En outre, le transport maritime s'appuie sur de nombreuses activités, telles que la banque, l'assurance, les sociétés de classification, les chantiers, etc. Les répercussions négatives d'un affaiblissement de l'armement français se feraient ressentir de façon cumulative sur ces activités.

Actions :

- Agir en vue d'une mise en œuvre complète et rapide de la réforme de la manutention portuaire et d'une réduction des charges portuaires pénalisantes pour les armements français.
- Développer l'attractivité des métiers de la marine marchande pour répondre à la pénurie d'officiers et de marins qualifiés.
- Assurer une formation de qualité des officiers grâce notamment à une professionnalisation accrue à certains niveaux (niveau II notamment).
- Déterminer un nombre minimal et maximal d'officiers et de marins qualifiés pour assurer le maintien des filières françaises de formation et vérifier l'adéquation avec les besoins des armateurs.

- Négocier des contrats de partenariat au sein de la filière maritime (ports, armements, manutention, remorquage, lamanaage, chantiers navals).
- Prendre les mesures nécessaires à la pérennité de certaines fonctions (chef-mécanicien, etc.).

◆ AMELIORER LA SECURITE.

Enjeu :

Le développement de la sécurité du transport maritime est prioritaire compte tenu du poids croissant de ce mode de transport dans les échanges internationaux, de l'augmentation de la part des marchandises dangereuses et de la nécessité de contribuer à la sauvegarde de l'environnement.

En outre, l'amélioration de la sécurité des navires contribue à la résorption de la surcapacité en favorisant la disparition des navires sous normes.

Actions :

- Assurer une répartition claire des rôles entre :
 - l'Organisation Maritime Internationale, responsable de l'édition de la réglementation internationale,
 - les Etats signataires du Memorandum de Paris et l'Union Européenne responsables du contrôle et de l'application exemplaire des règles,
 - l'échelon national comme niveau de proposition et de contrôle.
- Agir prioritairement en vue d'une application correcte, concertée et non discriminatoire des conventions existantes de l'OMI.
- Réaffirmer la responsabilité de l'Etat du pavillon dont le rôle ne doit pas être réduit par le renforcement des missions d'inspection de l'Etat du port.
- Préconiser une publication du résultat des contrôles.
- Favoriser le développement des procédures de qualité et leur prise en compte dans les contrôles de conformité aux réglementations internationales.
- Développer les actions de formation à la sécurité dans les écoles de la Marine Marchande.
- Développer les actions communes avec les organisations de chargeurs en vue d'un développement de la sécurité.
- Travailler au rapprochement des réglementations de transport terrestre et maritime des marchandises dangereuses.

ORIENTATIONS STRATEGIQUES

1. Améliorer la prise de conscience du caractère stratégique du transport maritime.
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.
5. Renforcer les filières maritimes.
6. Améliorer la sécurité.
7. Développer les relations avec les organisations professionnelles de chargeurs.

Sécurité

L'Union européenne fait un petit pas

LES ministres des Transports des Douze ont adopté le 13 juin deux directives sur la formation des équipages et les sociétés de classification ainsi qu'un règlement sur les pétroliers à ballast séparé.

Les trois législations devront entrer en application au plus tard le 1er janvier 1996, mais le Parlement européen doit encore être consulté et peut introduire des amendements. Toutes trois font partie du programme d'action pour la sécurité maritime que les Douze avaient adopté le 8 juin 1993. Mais passer aux décisions concrètes applicables dans douze pays aux traditions différentes prend évidemment du temps.

La directive sur les équipages prévoit que tous les gens de mer embarqués sur un bateau immatriculé dans un pays membre devront être détenteurs d'un brevet délivré ou reconnu par l'État, attestant qu'ils ont suivi une formation ou qu'ils ont une expérience conforme aux normes fixées par la Convention STCW de l'Organisation maritime internationale de 1978, amendée en 1991. En outre le personnel de certains navires transportant des produits dangereux ou certaines catégories de marins affectés à des tâches de sécurité devront connaître une ou des langues étrangères.

L'Italie, le seul pays à ne pas avoir de pavillon bis, a joué le trouble-fête en exigeant que la directive s'applique à tous les bateaux battant pavillon communautaire quel que soit le lieu d'immatriculation. Mais c'était lutter en vain contre la volonté presque unanime des Douze d'exclure leur pavillon de complaisance. Les Kerguelen, Ile de Man, Bermudes et Féroé, pour n'en citer que quelques-uns, sont hors du champ d'application de la directive qui perd ainsi beaucoup de sa substance.

L'autre directive adoptée le 13 juin fixe les critères de taille, d'expérience et d'indépendance que devront remplir les sociétés habilitées par un État membre à inspecter et agréer les navires. Un exemple: l'organisme devrait classer au moins 1000 navires océaniques de plus de 100 tjb. A la demande de la Grèce, les petites sociétés seront néanmoins habilitées à travailler sur le marché national. Au bout d'une période d'essai de trois ans, elles pourront même exercer dans toute la Communauté.

Enfin pour mettre en œuvre la résolution de l'OMI sur les pétroliers à ballast séparé, qui présentent moins de risques pour l'environnement, les Douze ont décidé de réduire les taxes portuaires et de pilotage qui leur sont appliquées. Deux solutions optionnelles sont prévues. Soit le volume des ballasts sera déduit du tonnage qui sert de base au calcul des redevances, soit celles-ci seront diminuées d'un montant forfaitaire de 17%. L'Allemagne et les Pays-Bas qui appliquent déjà des réductions de respectivement 15% et 10% disposent d'un supplémentaire pour adopter le taux commun.

Catherine GOYBET

Point de vue

«Pas de sécurité sans marins»

Le commandant Caron, de l'AFCAN (*), estime qu'en matière de sécurité, la défense passive prônée par l'Union européenne devrait faire place à une sécurité active visant les hommes, leur formation et les navires.

«S UR le plan de la sécurité, deux phénomènes affectent la flotte de commerce mondiale: l'existence d'un trop grand nombre de navires sous-normes et l'embarquement, y compris sur des navires en bon état, de personnels non qualifiés.

« Personne n'ignore plus que les navires immatriculés sous pavillons de complaisance ont le plus fort taux d'accident et que, d'une manière générale, 80% des accidents sont dus à des erreurs humaines.

« Il est donc facile de comprendre que la lutte contre les navires dangereux et l'embauche de marins qualifiés offrent deux champs d'action très prometteurs pour la sécurité maritime.

« Une politique de sécurité doit embrasser à la fois la sauvegarde de la vie humaine en mer, la protection de l'environnement marin et la fiabilité des transports. Elle constitue un vaste ensemble relevant du droit et de la technique et peut s'articuler en trois volets: la prévention, le sauvetage, la réparation des dommages.

« De toute évidence, la prévention est primordiale: l'élimination des risques d'accidents, ou pour le moins leur diminution au niveau raisonnable de toute activité humaine, doit être l'objectif prioritaire d'une politique de sécurité.

L'action des États

« Poussés par leur opinion publique, les politiques ont donc l'ambition d'améliorer la sécurité des transports maritimes.

« Les capitaines de navires font preuve cependant d'un certain scepticisme devant l'une des premières mesures communautaires, le plus spectaculaire sans doute et en tout cas très coûteuse pour le contribuable européen, qui consiste à créer «un système européen de notification des navires», baptisé EUROREP, obligeant, très schématiquement, tous les navires à signaler leur position, route et cargaison à l'intérieur d'une zone qui commence 150 milles environ au large des côtes des États-membres. A notre avis, le pointage de tous les navires par un grand ordinateur qui crachera ses listes sur des centaines de terminaux aveugles et muets, ne fera guère progresser la sécurité maritime. Il s'agit là de défense passive.

« Nous pensons que la priorité devrait porter sur la sécurité active, c'est-à-dire sur les navires et sur les marins.

« Il faut doubler ou tripler le nombre des inspecteurs de navires et leur fournir les moyens budgétaires suffisants pour que l'impact de leur travail soit rapidement lisible dans les statistiques du MOU, non pas par l'augmentation du nombre des navires retenus, mais au contraire par leur diminution qui traduira l'effet dissuasif d'une action rigoureuse.

« Mais c'est pour les hommes que l'Union européenne doit avoir la politique la plus rigoureuse. Le meilleur des navires devient un engin dangereux s'il est conduit par des personnels incompetents. Il est tout à fait regrettable que les ministres réunis le 13 juin aient exclu les pavillons-bis, dont le Kerguelen, du champ d'application de leur directive sur la formation des marins.

« Il faut, au contraire, consacrer des moyens financiers importants au recru-



Alain Le Duff

tement et à la formation de navigants européens. Il faut obliger les opérateurs et les utilisateurs de navires à employer en majorité des marins communautaires sur certains trafics comme le transport de passagers en Europe, le cabotage intra-communautaire, le trafic à l'importation comme à l'exportation de produits pétroliers, de gaz, de produits chimiques et de toute autre substance particulièrement nocive, dont il faudrait dresser la liste.

« A cause de la protection de l'environnement, devenue une aspiration majeure des peuples du continent européen, il n'est plus possible de raisonner seulement en terme de concurrence et de rechercher pour le transport maritime les prix les plus bas. Il n'est plus possible, en période de chômage endémique, de permettre que le travail que nous savons bien faire soit donné à des gens qui le font mal pour simplement réduire le coût de la main d'œuvre.

« C'est à l'ensemble des populations de l'Union d'accepter de combler le différentiel des coûts pour pouvoir jouir dans la zone Europe de transports maritimes de qualité.

Plus de marins en «plan» ?

« L'importance économique et stratégique des transports maritimes et le fait que leurs entreprises, bien que travaillant sur le marché international, soient soumises à des contraintes nationales, ont toujours amené les armements à réclamer des aides à leur gouvernement.

« En France, le récent document du CCAF, présentant les demandes de soutien que les armateurs souhaitent voir prises en compte dans le prochain plan marine marchande, s'inscrit dans cette

démarche constante. Ils demandent donc des allègements de charge, des mesures fiscales, des incitations à l'investissement dans le maritime et proposent quelques autres axes d'actions propres à redynamiser toute la filière.

« La sécurité n'est pas l'objet d'un long développement, le CCAF se déclarant satisfait des actions des pouvoirs publics dans ce domaine.

« Quant à la main d'œuvre maritime, tous les doutes sont permis quant à la volonté des armateurs français de maintenir un volant significatif de navires français. Devant la menace de pénurie de marins qualifiés, il est bien question d'une action européenne et d'une action nationale pour favoriser le recrutement des jeunes et préserver nos filières de formation, mais il est difficile de trouver dans ces «orientations à moyen terme» des armateurs, un engagement quelconque à maintenir leurs effectifs de nationaux.

« Le projet EUROS a été complètement vidé de sa substance par les armateurs européens qui se sont vigoureusement opposés à l'obligation d'embarquement de marins communautaires et qui ont obtenu que sur un navire de plus de 12000 tonneaux de jauge brute par exemple, ils n'aient l'obligation d'embarquer qu'un capitaine, trois officiers et un élève européens.

« Le paradoxe est évident entre les discours des pouvoirs publics, très axés sur la sécurité et le comportement des armateurs qui, dans le court terme, recherchent avant tout la réduction de leurs coûts d'exploitation.

« Les décideurs politiques feraient bien de s'inquiéter de ce paradoxe et d'orienter les ressources budgétaires disponibles vers la sécurité active, élimination des mauvais navires et embauche de marins qualifiés, plutôt que vers une lourde structure d'observation du trafic, qui n'a pas besoin du regard de la «terre» pour s'écouler harmonieusement.

(*) Association Française des Capitaines de Navires

Arrêtons le massacre

par Francis Vallat *

MARINES marchandes européennes en dégringolade... Il y a des moments où l'on a vraiment du mérite de ne pas s'abandonner à la colère, et cette mauvaise conseillère. Et pourtant l'Eglise enseignait autrefois qu'il pouvait y avoir de « saintes colères », telle celle qui eut pour résultat de chasser ces marchands du Temple qui n'étaient que des « affairistes » sans foi ni loi !

Aujourd'hui j'ai le sentiment que rien - vraiment rien - ne justifie plus le silence devant le gâchis objectif et la démission résignée qui menacent l'avenir maritime national et européen. Comment est-il possible que les préoccupations légitimes du court terme obèrent à ce point les chances réelles du moyen et du long terme ? Comment justifier - moralement, économiquement, socialement, stratégiquement - l'immobilisme coupable de l'Europe alors que demain ceux qui seront les « maîtres du jeu » dans le commerce international seront à l'évidence ceux disposant à la fois :

- d'une part d'une flotte de commerce suffisante ;
- et d'autre part de ces personnels navigants et sédentaires qualifiés que certains dans le monde « jettent » aujourd'hui (parfois par contrainte... en France aujourd'hui par exemple) comme s'il s'agissait d'une marchandise avariée et non d'un atout dans la compétition de demain

Car il n'est pas vrai que l'évolution actuelle soit inéluctable, comme il n'est pas vrai que les responsabilités de chacun soient les mêmes face au désastre qui menace nos forces vives, humaines et matérielles. C'est d'autant moins vrai que le sursaut nécessaire est encore possible pour peu qu'on en décide, et pour peu que les États d'Europe, dont la France, ne laissent pas sacrifier les filières nationales d'investissement et de formation sur l'autel de la démagogie, du manque de vision, de la facilité et du (faux) alibi des (fausses) « économies » immédiates.

Il est en effet clair qu'il y a plus qu'une nuance entre d'un côté l'employeur ou le représentant syndical qui font tout ce qu'ils peuvent pour « limiter la casse » afin de pouvoir préserver l'outil et faire repartir la machine dès que les circonstances seront plus favorables ; et de l'autre l'employeur ou le représentant syndical qui par idéologie irresponsable ou intérêt « de boutique » à courte vue jouent avec « bonne conscience » la politique du pire. Il est encore plus clair qu'il y a une différence entre d'un côté des gouvernants qui refusent d'assumer l'essence même du pouvoir (gouverner c'est prévoir) se résignant au terrorisme intellectuel du « tout est fichu » ou de l'ultralibéralisme pervers ; et de l'autre des gouvernants, hélas isolés, qui cherchent à s'appuyer - que ce soit place Fontenoy ou ailleurs - sur les mutations actuelles pour maintenir le socle de navires et d'emplois permettant, le moment venu, l'indispensable et possible renouveau maritime de nos pays...

Moralisme facile dira-t-on, puisque les marchés d'aujourd'hui justifient la « grande lessive » en cours... Mais non ! C'est l'inverse ! C'est se taire sans trop se regarder soi-même qui serait confortable, et c'est passer sous silence les chances de demain qui serait criminel... et irréaliste ! Il faut en effet être sourd et aveugle pour ne pas entendre le ministre Bosson, pourtant européen convaincu et qui fait vraiment tout ce qu'il peut, s'effarmer de ce qu'il voit et de ce qu'il entend à Bruxelles ou ailleurs. Il faut soigneusement oublier que même un journal anglo-saxon (et donc très libéral) comme le Lloyd's List, a récemment qualifié « d'utterly outrageous » (littéralement « choquant à gueuler ») l'arrivée inutile de Chinois sur les ferries du Transmanche. Il faut surtout être d'une singulière mauvaise foi, et d'une très coupable incompréhension, pour ne tirer aucune leçon des quatre observations ci-dessous :

a) L'invocation incantatoire du libéralisme absolu est au moins aussi dangereuse que le protectionnisme. Les vrais libéraux savent que des règles sont nécessaires, sans lesquelles c'est la jungle où « le

plus voyou dévore le plus honnête », où « le gros mange le petit », et où « la mauvaise monnaie chasse la bonne ».

b) C'est aux États réellement libéraux de veiller aux règles du jeu et non l'inverse. Sinon la concurrence loyale, clé du libéralisme à visage humain, ne sera jamais garantie. Et ceci d'autant que l'Europe institutionnelle et bruxelloise, ivre de son pouvoir et de slogans ultra libéraux venus des lobbies mieux organisés du Nord, a « disjoncté » dans le maritime comme dans d'autres domaines. La dérégulation tous azimuts, anti-libérale par définition, ne peut ni ne doit être un idéal « en soi » !

c) Le fait de défendre ses chances avec vigueur, surtout dans le monde que nous voulons ouvert, est normal. Ne pas le faire tout en proclamant une Europe sociale, c'est jouer la lettre contre l'esprit, c'est devenir en toute bonne conscience asocial puis antisocial (et n'est-ce pas d'ailleurs ce constat qui a inspiré le futur remplacement du GATT par l'OMC : Organisation mondiale du commerce, dont la philosophie est d'arriver à tenir compte, au nom de l'homme, des « efforts sociaux » faits par chaque pays, naturellement en fonction de son degré de développement).

d) Les États-Unis - phare reconnu du monde libéral - ont raison, et non pas tort, de ne plus vouloir transiger avec leurs intérêts essentiels, en tout cas sur le plan de la flotte de commerce (les chantiers navals c'est une autre histoire). On sait en effet que pour des raisons stratégiques (militaires, économiques et sociales) ils veulent disposer d'un minimum élevé de navires battant leur pavillon et sont en passe d'imposer au monde une augmentation phénoménale de leurs taxes portuaires pour contribuer aux coûts correspondants.

Or que fait l'Europe...?

Elle fait l'inverse, offrant à ses concurrents go-guenards le spectacle de ses divisions internes, et surtout renonçant chaque jour un peu plus à la base de sa solidité vis-à-vis du reste du monde : à savoir la notion de « Marché Commun », remplacé presque totalement par celle de « Zone de libre échange ». (C'est d'ailleurs pour cela qu'aujourd'hui triomphent les anti-européens de toujours, tout heureux du cadeau qui leur fait d'une inefficacité chronique qui dépasse leurs espérances !).

Au maritime l'archétype de cette inanité est Euros, dont la mouture actuellement en discussion (de deux à trois officiers européens par navire selon la taille) est à la fois **idiot, irresponsable, coupable et hypocrite**.

- **Idiot** : comment ferait-on en effet pour former ce reliquat d'officiers d'ici quelques années, quand toutes les filières de formation auraient disparu si ce système était appliqué ? Disparaîtrait définitive venant s'ajouter à celle déjà criante et plus que préoccupante de certains échelons intermédiaires (lieutenants, officiers mécaniciens, etc). **ÇA NE PEUT PAS MARCHER !**

- **Irresponsable** : irresponsable à l'heure où l'on sait que le monde (malgré les licenciements européens en cours) manque et manquera de 15 000 officiers par an jusqu'à l'an 2000... et s'avère déjà incapable de fournir à suffisance des marins qualifiés (pompiers, électriciens, frigoristes, etc). Même les Grecs n'y arrivent plus !!! Irresponsable de surcroît à l'heure où justement les exigences légitimes de qualité et de sécurité font que la compétence des équipages et l'homogénéité culturelle des rapports bords/sièges redeviennent des impératifs d'avenir en même temps que des antidotes propres à stériliser enfin la gangrène des diverses « complaisances » et « sous-traitances ». Irresponsable enfin puisque, pour résumer, cette convergence de l'exigence de qualité et de la rareté des bons professionnels redonne à la vieille Europe, si elle veut bien faire l'effort de s'en saisir, une bonne partie des clefs de maritime.

- **Coupable** : coupable car la faute morale des dirigeants européens est grande vis à vis des professionnels expérimentés et surtout des jeunes de nos pays, souvent bien formés et passionnés de leur métier, mais découragés par un langage, un comportement, une absence d'action qui les convainquent de plus en plus - bien à tort vu les enjeux commerciaux et sociaux en cause - que la « marine marchande » c'est un métier à la fois secondaire et de plus en plus réservé au tiers-monde ! Coupable surtout car les mesures à prendre (de type américain ou autre) sont vraiment peu coûteuses à l'aune de ce que perdraient les États ou la communauté européenne : dans l'immédiat si l'option zéro se réalisait ; dans le futur s'ils se mettaient sous la coupe des pays qui - eux - auront su réagir à temps et saisir leur chance.

- **Hypocrite** : hypocrite enfin car il n'est pas un dirigeant européen, à fait de la question, qui ne confirme en privé cette chance ainsi que le côté raisonnable des moyens nécessaires pour mettre en œuvre. Seulement voilà, il est plus simple de ne pas poser le problème trop ouvertement, de consentir au vertige suicidaire des chiffres d'aujourd'hui, et de gérer sans trop de vagues sociales la perte d'un atout-maître dont les électeurs sont inconscients et auxquels les acteurs maritimes eux-mêmes, découragés à la longue, semblent se résigner de plus en plus.

Que faire ?

Contrairement à ce qu'on pourrait croire les solutions sont connues et chiffrées. Tant les administrations nationales qu'européennes en connaissent le coût acceptable et la faisabilité. Alors cassons la langue de bois et rappelons à nos idéologues de tout bord, aux ultras du libéralisme aussi bien que du protectionnisme, que « qui fait l'ange fait la bête », que l'immobilisme est la pire des politiques, et que tout gouvernement qui s'y adonne est indigne de sa fonction.

L'Europe de l'UE ?... Impossible à l'évidence de compter dessus aujourd'hui, paralysée qu'elle est par ses querelles internes, ses oppositions Nord-Sud, ses complexes vis-à-vis des pôles libéraux asiatiques et américains qui n'hésitent pourtant pas - eux - à lui montrer leurs biceps.

Les États ? C'est à l'évidence sur eux qu'il faut aujourd'hui se concentrer. Or nous avons la chance d'avoir dans notre pays un ministre et un ministère « de tutelle » (celui de la place Fontenoy) qui est conscient des enjeux. Le tout est qu'il arrive à se faire entendre dans notre France plus terrienne que maritime, et où les politiciens aiment trop à se considérer comme à part de la « société civile ». Ça devrait lui être possible puisque son « patron », le chef du gouvernement se dit « préoccupé » de la survie et du redémarrage de notre flotte de commerce, et puisque d'autres présidentiables ont annoncé qu'il s'agissait pour eux d'un combat prioritaire.

Alors c'est à nous d'exiger - les patrons, les syndicats, les écoles, les « supporters » -, que cette équipe « qui sait » dégage enfin les crédits correspondant au sauvetage (d'abord), au développement (ensuite), de nos navires et de nos navigants.

Messieurs les gouvernants, nous vous demandons seulement d'écouter notre ministre chargé de la mer et l'ensemble des représentants de la communauté maritime nationale. Les actions qu'ils recommandent tous ensemble ne représentent que l'équivalent de quelques kilomètres d'autoroute, et ce pour que la maritime marchande « rapporte » demain beaucoup plus au pays. Nous ne sommes pas des mendians mais des sentinelles : **A VOUS DE JOUER, CETTE FOIS-CI IL N'Y A PLUS D'ATERMOIEMENT POSSIBLE**, et il faut que les bonnes décisions soient prises pour la prochaine session budgétaire.

Francis VALLAT

* *Président directeur général de Van Ommeren Tankers (Softumar).*



AFN



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

Monsieur Charles PASQUA
Ministre de l'Intérieur
Place Beauvau
75008 PARIS

Le 20 juin 1994

Monsieur le Ministre,

Comme vous le savez certainement, nos Capitaines sont d'une efficacité remarquable dans la lutte contre l'immigration clandestine, ce qui les classe parmi les meilleurs auxiliaires de la Police de l'Air et des Frontières, bien que l'assistance de ce service leur soit généralement refusée dans nos ports français.

Vous comprendrez alors que nous ayons été scandalisés d'apprendre que vos services infligeaient deux fois 10 000 F d'amende à un armateur (Compagnie DELMAS) pour évocation de 2 passagers clandestins.

Vous savez pourtant que les navires ne sont pas conçus pour assurer convenablement la détention d'un prisonnier. Nous notons aussi que vos services ont fait montre de négligence en ne s'assurant pas que le navire était équipé de local carcéral ni que le Capitaine ou un membre de l'équipage avait bien reçu la formation normalement exigée pour la garde des prisonniers.

Cette amende, bien qu'infligée à l'armateur (face à la concurrence étrangère est-il besoin que l'Etat en rajoute) n'en engage pas moins la responsabilité du Capitaine.

C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, nous vous demandons de rapporter cette sanction, afin que nos Capitaines puissent à nouveau, en hommes responsables, regarder en face leur armateur. On ne peut salir ainsi nos collègues.

Nous espérons une suite favorable à notre juste requête et vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments respectueux et dévoués.

Commandant Yves CHARLOT
Secrétaire Général

MINISTRE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DIRECTION DES LIBERTES PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES
SOUS-DIRECTION DES ETRANGERS
ET DE LA CIRCULATION TRANSFRONTIERE

LTB/ECT/2/N° JCG9
P. AZZOPARDI/524
TEL. 49.27.36.65

27 JUL. 1994

REF.
AFFAIRE SUIVIE PAR

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettre du 20 juin 1994, vous vous êtes étonné de la mise en cause de la responsabilité des transporteurs maritimes dans le cas où un navire accoste dans un port français avec à son bord un passager clandestin qui, au cours de l'escale, s'évade du navire.

Je vous rappelle qu'aux termes de l'article 20 bis de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945, l'entrepreneur de transport aérien ou maritime qui débarque sur le territoire français, en provenance d'un autre Etat, un étranger non ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne et démunni du document de voyage et, le cas échéant, du visa auquel il est soumis à raison de sa nationalité, est punie d'une amende d'un montant maximal de 10 000 francs.

En outre, les motifs d'exonération sont limitativement énumérés par la loi. L'amende n'est pas infligée lorsque l'étranger qui demande l'asile a été admis sur le territoire ou si sa demande n'était pas manifestement infondée d'une part, lorsque l'entrepreneur de transport établit que les documents requis lui ont été présentés au moment de l'embarquement ou lorsque les documents présentés ne comportent pas un élément d'irrégularité manifeste d'autre part.

En l'espèce, s'agissant de l'évasion de passagers clandestins, force est de constater la carence du contrôle du navire au départ et l'entrée consécutive sur le territoire français d'étrangers en situation irrégulière, que précisément la loi s'attache à punir. Les conditions d'exonération n'étant par ailleurs pas réunies, c'est à bon droit que la responsabilité de l'armateur est mise en cause dans cette hypothèse.

Les entreprises de transport maritimes, régulièrement concernées par le problème des passagers clandestins, doivent au premier chef participer au contrôle en amont de l'immigration auquel incite l'article 20 bis précité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur Yves CHARLOT
Secrétaire Général de l'Association française

des capitaines de navires
B.P.1114
76063 LE HAVRE CEDEX

L'administrateur civil
adjoint au sous-directeur des étrangers
et de la circulation transfrontière
Didier HOUQUET

CLANDESTINS

La réponse du Ministère de l'Intérieur à notre lettre du 20 juin est bien la confirmation du refus de la Police française à venir en aide à un capitaine, confirmation qu'il est plus facile de punir les victimes (Armateurs et Capitaines) et confirmation de la volonté d'ignorer la loi qui considère le clandestin comme auteur d'un délit.

A quand une loi sérieuse qui fasse qu'on en finisse avec ces dérobades et que la justice, à défaut de la police, puisse appliquer ?

Cdt Y. CHARLOT

Les travaux de notre Groupe de Travail sur les clandestins ne sont poursuivis activement cet été dans la perspective de la session parlementaire d'automne qui devrait voir les députés et sénateurs examiner de nouveaux textes législatifs relatifs à l'immigration clandestine. Dans ce but l'AFCAN a adressé la lettre reproduite page 8 présentant un projet de loi au Garde des Sceaux, Ministre de la Justice. Un courrier similaire a touché les députés et sénateurs "maritimes". (voir page 33)

Les attestations de navigation sous pavillon étranger ou sur bâtiment français battant pavillon de complaisance ne peuvent être prises en considération pour l'avancement dans la réserve des officiers de la marine marchande (BTI 3/93). Source : Bulletin CIRAM-Brest.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Journée Georges RIPERT, au Sénat, le 13 juin 1994.

Cette journée, sous la présidence du professeur Pierre BONASSIES de l'Université d'Aix-Marseille III, était très riche en sujets développés et pouvait surprendre un Capitaine tant certaines questions étaient approfondies du point de vue juridique et paraissaient oublier qu'il était question de navires et du métier de la mer.

Ainsi, question qu'un Capitaine ne s'est jamais posée : qu'est-ce qu'un navire ?

Autre question : les marchandises en pontée ; quand on sait que sur un porte-conteneurs, 55% du fret est sur le pont et que personnellement, les seules avaries aux marchandises en conteneurs arrimés en pontée que j'ai eu à connaître étaient des avaries caractéristiques d'avaries de cale, à savoir : mouille par condensation et contamination par odeurs.

Et maintenant que l'on construit des porte-conteneurs ouverts sans panneaux de cale, peut-on encore parler de pontée, alors que le conteneur le plus exposé aux intempéries est peut-être celui arrimé en fond de cale ?!

Un sujet nous intéressait particulièrement pour son actualité : les clandestins.

Le Commandant MALBEC, de la Compagnie DELMAS était certainement la personne la plus qualifiée en France pour parler de ce problème, et il a été écouté avec le plus grand intérêt.

Cet exposé devait être logiquement complété par un représentant de l'Administration qui devait parler du rôle de l'Administration. Et nous pensions enfin savoir quelque chose à ce sujet.

Sans grand étonnement, nous avons appris que l'Administration ne souhaitait pas s'exprimer sur le sujet... la dérobade habituelle.

Il est vrai qu'il était difficile d'expliquer certaines bavures, et dans une assemblée de juristes, expliquer que l'on se concoctait des règlements qui permettraient de faire fi des lois, que le droit du Prince permettait d'é luder des questions, et qu'en poursuivant les victimes (Capitaines et Armateurs), l'Administration était plus tranquille que si elle poursuivait le délinquant (le clandestin).

Remarquable exposé de Madame ODIER du CCAF sur les quirats, le sujet semble d'une importance énorme pour notre Marine Marchande, car c'est sans doute le seul montage financier qui restera pour renouveler une flotte déjà trop vieille. Tout cela dépend de l'Etat qui gère l'imposition des revenus quirataires. Va-t-on trouver une volonté politique d'avoir une Marine Marchande ?

Voici donc un court et très incomplet résumé de cette journée, je pense que nous y reviendrons lorsque nous aurons les textes des conférenciers.

Ce genre de journée devrait être réédité régulièrement tous les ans ou tous les deux ans, et je ne peux que souhaiter que notre Association avec de nombreux Capitaines participe à ces travaux pour comprendre les mécanismes juridiques et en tirer des leçons, et pourquoi pas rapprocher le droit maritime des métiers maritimes.

Commandant Y. CHARLOT

ALG/NGG 94W-n° 58

Direction des Gens de Mer et
de l'Administration Générale

Sous-Direction des Gens de Mer

Bureau de l'Education Maritime

N° 0546 GM/2

Affaire suivie par Mlle Le Goaster

Tél : 1 44 49 83 32

Monsieur le Secrétaire Général,

Vous avez appelé mon attention sur les conditions d'application de l'arrêté du 11 février 1994 relatif à la revalidation quinquennale des titres de formation professionnelle maritime pour les officiers français sous pavillon étranger et qui ne sont plus identifiés auprès d'un quartier des Affaires Maritimes.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ces officiers peuvent produire à l'appui de leur demande de revalidation une attestation d'embarquement de la compagnie qui les emploie même si cette navigation n'est pas validée par l'ENIM.

En ce qui concerne l'aptitude physique, le fait d'être inactif au regard de la réglementation française n'interdit pas au marin de passer une visite médicale devant un médecin des gens de mer en Métropole ou Outre-Mer.

En tout état de cause, il n'est pas prévu de dérogation aux dispositions de la réglementation française prises en application de la Convention Internationale de 1978 sur la formation des gens de Mer, de délivrance des brevets et de veille signée par la France.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur le Secrétaire Général
Association Française
des Capitaines de Navires
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

Le Directeur des Gens de Mer
et de l'Administration Générale
Alain BOROWSKI

UNITE - SECURITE



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES
BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél 35.53.07.13 - Fax. 35.53.10.07.

Monsieur Pierre MEHAIGNERIE
Ministre d'Etat
Ministère de la Justice
13, Place Vendôme
75001 PARIS

Le 5 août 1994

Monsieur le Gardé des Sceaux,

Des événements récents relatés dans la presse sont venus rappeler à l'opinion publique l'acuité des problèmes posés par l'embarquement de passagers clandestins.

L'Association Française des Capitaines de Navires et ses homologues étrangers sont préoccupés depuis des années par cette pratique qui engendre tant de difficultés et fait même parfois courir un risque non négligeable aux équipages.

La loi du 17 décembre 1926 relative au Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande prévoit, certes, dans son article 74, la possibilité de poursuivre les clandestins embarqués sur des navires français, ainsi d'ailleurs que toute personne ayant favorisé leur embarquement ou leur débarquement. Toutefois, l'échelle des peines encourues ne permet pas aux autorités judiciaires d'avoir une action efficace.

De plus, la tentative d'embarquement - telle celle consistant à s'introduire dans un conteneur en attente de chargement sur un terminal portuaire - n'est pas visée par la loi du 17 Décembre 1926.

Nous pensons donc qu'il conviendrait d'envoier la création d'un nouveau texte permettant de faire de l'embarquement et de la tentative d'embarquement clandestins des délits aisément répréhensibles. La meilleure approche serait, nous semble-t-il, de pouvoir étendre les possibilités d'action non seulement à l'ensemble des navires français ou étrangers en escale dans un port français, mais également à tous les moyens de transport.

Nous vous soumettons en annexe un projet de texte pouvant être à même d'atteindre cet objectif.

Le bien-fondé de cette proposition reste à examiner par les services de la Chancellerie et c'est pourquoi, Monsieur le Gardé des Sceaux, nous vous transmettons ce courrier dans l'espoir qu'il retiendra votre attention.

Dans cette attente nous vous prions de croire, Monsieur le Gardé des Sceaux, à l'assurance de notre très respectueuse considération.

Commandant Jean-Daniel TROYAT
Vice-Président

UNITE - SECURITE



AFCAN



Monsieur Bernard BOSSON
Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Saint-Malo, le 29 août 1994

Monsieur le Ministre,

Plusieurs Commandants de navires, membres de notre association, nous font part de leur souci concernant la sécurité de leurs équipages lors d'escales dans des ports algériens. Ils connaissent tous les quelques précautions élémentaires à prendre dans des pays peu sûrs mais, ici, il s'agit de prévenir des attaques perpétrées dans le but de tuer des citoyens français.

Nous pensons qu'il serait souhaitable de mettre en place une cellule de réflexion afin de pouvoir proposer des mesures permettant de limiter les risques encourus par nos officiers et marins. Il serait opportun que participent à ce groupe de travail, outre les armateurs, des représentants qualifiés des ministères de la Défense et de l'Intérieur.

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

Commandant Jean-Daniel TROYAT
Vice-Président

CC : M. Vincent BOLLORE, Président du CCAF

PROPOSITION DE LOI CONCERNANT LES PASSAGERS CLANDESTINS

L'utilisation ou la tentative d'utilisation d'un moyen de transport quelconque pour entrer sur ou sortir du territoire français sans autorisation du propriétaire ou du gestionnaire dudit moyen de transport sont punies d'une amende d'un maximum de francs français et d'un emprisonnement d'un maximum de deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera d'un maximum de francs français et l'emprisonnement d'un maximum de ans.

Toute personne qui a favorisé l'utilisation ou la tentative d'utilisation d'un moyen de transport quelconque pour entrer sur ou sortir du territoire français à l'insu du propriétaire ou du gestionnaire dudit moyen de transport est punie d'une amende d'un maximum de francs français et d'un emprisonnement d'un maximum de deux ans. Le maximum de ces deux peines sera toujours prononcé à l'encontre des personnes qui se seraient groupées pour faciliter l'utilisation ou la tentative d'utilisation d'un moyen de transport quelconque dans les conditions ci-dessus énoncées.

ESCALES EN ALGERIE

On se rappelle qu'au début de juillet, sept marins italiens ont été égorgés pendant leur sommeil à bord de leur navire, le LUCINA, au mouillage d'attente de Jijel (Djendjen).

Le 21 juillet le CCAF avait adressé une lettre à ses adhérents pour leur communiquer les recommandations du Ministère des Transports et rappeler quelques consignes de prudence.

Le 1er septembre, le CCAF a adressé une autre circulaire à ses adhérents dont il nous a transmis copie pour faire suite à notre courrier du 29 août (ci-contre).

Lettre du 21 juillet (extraits)

La situation en Algérie impose l'observation de règles de sécurité. Les bâtiments marchands français faisant escale en Algérie se doivent donc de respecter des consignes de prudence strictes et notamment celles qui suivent :

- Il est souhaitable de prévenir l'ambassade de France à Alger huit jours avant la date prévue d'arrivée à quai du bâtiment (...) (sur la télécopie n° 19 213 2 69 22 31) avec copie aux services de la Direction de la Flotte de Commerce (...).
- La durée de séjour dans le port doit être aussi brève que possible et limitée à la seule durée nécessaire aux opérations commerciales.
- Les visites à terre de l'équipage sont totalement à déconseiller, à l'exception de celles qui sont indispensables : ravitaillement, formalités, etc.
- Les réceptions à bord de personnes algériennes, en dehors des contacts purement professionnels, sont à proscrire.
- En dehors des opérations portuaires, les échelles de coupée doivent être remontées, les portes d'accès au bord cadenassées et, si possible, une surveillance du quai à partir de l'intérieur effectuée. Le maintien au port des quarts à la mer constitue à cet égard une contribution appréciable à la sécurité du bord.
- Autant que faire se peut, une ligne téléphonique permettant d'alerter les services de police doit être installée à l'arrivée à quai.
- Dans tous les cas, il doit être tenu le plus grand compte des recommandations de prudence données au bord par les autorités de la police algérienne.
- Il vous est par ailleurs recommandé d'examiner les conditions dans lesquelles les P and I Clubs seraient amenés à intervenir en cas d'embarquement des épouses et membres de la famille.

Il nous paraît nécessaire qu'une sensibilisation particulière soit effectuée auprès des équipages sur ces questions.

Je vous prie de croire (etc.)

Edouard BERLET

COMITE CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

47, Rue de Monceau
75008 PARIS

Le 1er septembre 1994

Objet : Situation en Algérie

Mesdames, Messieurs,

Comme suite à une lettre du 21 juillet dernier, je vous communique les éléments complémentaires suivants que m'adresse le Ministère des Affaires Etrangères.

1 - Les autorités algériennes s'emploient à renforcer la sécurité des ports en prêtant une attention particulière aux navires étrangers. Des dispositifs militaires ont été mis en place à terre à Alger, Oran, Annaba, Arzew et Skikda, et des dispositifs de surveillance des plans d'eau et de la rade de ces ports sont en cours d'installation.

2 - Lors de l'entrée en rade, le pilote remettra au commandant du navire une fiche récapitulant l'ensemble des consignes. Il lui communiquera également la fréquence permettant une liaison radio («talkie-walkie») avec les autorités du port et la police. Enfin, le personnel algérien du port ayant accès aux navires (dockers, équipes de nettoyeurs...) fait l'objet d'une surveillance, et sera équipé de badges, comme l'avaient demandé certains armements français.

3 - Les autorités algériennes demandent pour leur part qu'en sus des consignes de sécurité à l'intention des navires français desservant l'Algérie (cf. ma lettre du 21 juillet), une surveillance par le bord lui-même soit effectuée lors des interventions d'équipes algériennes à bord et à quai. La durée des escales doit évidemment être réduite au minimum. Il convient également d'être particulièrement vigilant à l'égard des tentatives d'infiltrations de clandestins (le port d'Arzew est en particulier cité par les autorités algériennes sur ce point).

4 - Compte tenu de ce qui précède et des informations dont nous disposons, le port d'Alger peut être considéré comme le plus sûr. Viennent ensuite :

- Oran, Annaba, Skikda et Arzew

puis : - Mostaganem.

Les ports de Bejaia, Tenes, Dellys et Djendjen (Jijel) sont en revanche totalement à éviter.

J'appelle cependant votre attention sur le fait que cette évaluation des niveaux relatifs de sécurité des ports algériens ne peut être considérée comme certaine, et qu'elle est susceptible d'évoluer très rapidement en tel ou tel endroit. Il est donc souhaitable que vous vous renseigniez, en particulier auprès de notre Ambassade à Alger, avant chaque desserte envisagée.

5 - Il serait très souhaitable qu'à l'issue de chacune de ces dessertes, le rapport d'escale concernant la sécurité rédigé par le commandant soit adressé systématiquement aux autorités françaises (Ambassade de France à Alger et Direction de la Flotte de Commerce en particulier) et au CCAF ainsi que certaines entreprises le pratiquent déjà. Un contact étroit avec notre Ambassade à Alger est de manière générale très conseillé. L'expérience montre en effet que les observations transmises par ce biais sont immédiatement prises en compte par les autorités algériennes.

Sans qu'il soit besoin d'insister, le Ministère des Affaires Etrangères attire l'attention sur le caractère risqué des déplacements en Algérie, les consignes ci-dessus n'offrant pas de garantie de sécurité.

Nous vous prions d'agréer (etc.).

Le Délégué Général,
Edouard BERLET

REVISION DE STCW-78*

Les travaux de la 26ème session STW*

par le Cdt A. TROCHERIS

Afin d'avancer les travaux et de permettre à un maximum de délégués de participer à la session, l'OMI avait décidé de réunir le groupe de travail intersession pendant la semaine du 4 au 8 juillet et la session elle-même du 11 au 16. Cette solution avait l'inconvénient d'empêcher les délégués de travailler sur les propositions des groupes de travail avant de participer à la session et surtout cette organisation ne laissait pas aux délégations la possibilité de communiquer et de discuter avec leurs gouvernements respectifs les propositions et les résultats du groupe de travail.

La délégation Française était composée de Messieurs Groleau, sous-Directeur des Gens de Mer, Schindler, Administrateur des Affaires Maritimes permanent à l'OMI, Gonin Professeur de l'Enseignement Maritime, et de moi-même.

Les bases de travail étaient naturellement les documents produits par les administrations des différents pays, mais aussi les textes préparés par le groupe des consultants principalement en ce qui concerne l'élaboration de la nouvelle convention et les spécifications des standards de compétence (STCW 26/1/3 annexes 1, 2 et 3). La révision de la convention comporte l'adjonction d'un code dont la partie "A" traitera des standards obligatoires et la partie "B" sera un guide de recommandations. Outre la révision de la convention de 1978 le programme de la session comportait 19 autres points dont le facteur fatigue (point 7) et l'OMBO (point 8) pour lequel fut créé un groupe de travail dont j'ai fait partie.

REVISION DE LA CONVENTION STCW DE 1978 :

Les consultants avaient préparé des projets d'amendements à l'annexe de la convention de 1978 ainsi qu'une liste des spécifications des standards de compétence concernant les trois niveaux : "Direction" (Commandant, Chef, Seconds) - "Opérationnel" (Lieutenants) - "Support" (Personnel d'exécution). A mon avis, l'utilisation de ces nouveaux termes dans l'organisation à bord dénote déjà un certain glissement vers une nouvelle hiérarchisation se rapprochant de ce qui se fait à terre.

Les discussions sur ces textes ne provoquèrent pas de dissensions majeures quoiqu'on puisse par exemple s'étonner que la stabilité ne fasse pas partie des connaissances demandées au responsable de la manutention. Par contre d'énormes divergences apparurent, quand on en vint aux discussions sur la composition des brevets, entre les partisans inconditionnels d'un découpage maximum en standards de compétence, et les partisans, comme la France, d'un regroupement de différents standards pour la constitution d'un brevet. Un brevet "de base" aux niveaux Direction et Opérationnel devrait contenir un minimum de connaissances : en navigation, en manutention, en contrôle de différentes opérations nécessaires à la conduite du navire pour le pont, et pour la machine en mécanique, électricité, électronique, hydraulique, etc. A ces connaissances de base pourraient se superposer d'autres compétences qui ajouteraient de la valeur au brevet initial. La délivrance d'un brevet "de base" pont ou machine nécessiterait

d'avoir accompli six mois de navigation dans la fonction. Un officier pourrait donc cumuler les brevets de base pont et machine ainsi qu'un certain nombre d'autres standards de compétence.

Tout ceci montre surtout combien il sera difficile de trouver un accord lors de la prochaine session.

Par ailleurs la France avait présenté trois documents de travail :

- Le "26/4/15" dans lequel elle donne sa conception de la révision actuelle et précise qu'il est nécessaire de regrouper les fonctions, leur découpage risquant d'entraîner une diminution de la qualification, ainsi qu'une trop grande spécialisation qui compliquerait la constitution des équipages.

- Le "26/4/16" donne une définition du "service à la mer" : Service approuvé dans une fonction déterminée.

- Le "26/4/17" propose des définitions pour Capitaine, Officier, Second, Officier polyvalent, Elève officier, Personnel d'exécution, Compagnie.

La prochaine réunion intersession aura lieu fin novembre, il faut que tout soit terminé en 1995 pour la conférence du Comité de la Sécurité Maritime. Les délégations confrontées à cette urgence ont certainement du mal à appréhender l'énorme bouleversement engendré par cette révision. Certains pays ont mis en place d'énormes moyens humains. Pour nous il est certainement flatteur de constater qu'un délégué français vaut quatre américains mais restons modestes.

QUELQUES POINTS PARTICULIERS :

☞ Limitation des brevets en fonction de la jauge.

La révision de la convention a fait ressortir le problème de la limitation des compétences en fonction de la jauge. Le nouveau système n'ayant aucun lien mathématique direct avec l'ancien, plusieurs pays ont demandé que l'on décide d'équivalences notamment pour les jauges clef de 200 à 1 600 tx. Les équivalences respectives de 500 à 3 000 ont été avancées mais la décision a été remise à la prochaine session.

☞ O.M.B.O. : Officier seul sur la passerelle de nuit.

Un groupe de travail s'est réuni pendant cette session pour étudier les rapports sur les essais effectués avec un seul homme sur la passerelle de nuit. Ces rapports étaient présentés par le Danemark, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et le Vanuatu.

L'intention de ces pays et principalement de l'Allemagne et du Danemark était de démontrer que les essais réalisés étaient satisfaisants et que l'on allait pouvoir penser à une normalisation de cette procédure. Dans le groupe de travail et ensuite en séance plénière de nombreux pays se sont déclarés opposés à cette pratique. La France en particulier a réaffirmé son opposition ainsi que l'Australie, le Canada, la Grèce, l'Espagne, ICFTU (International Confederation of Free Trade Unions), la Russie et les USA. Le consensus est donc loin d'être acquis. Le Rapport du groupe de travail sera soumis à la 40ème session du sous-comité NAV.

Afin d'éviter tout esprit sexiste, il a été décidé de remplacer le terme "one man" par "Sole watch keeping".

STCW-78 : Standards of Training, Certification and Watchkeeping. Convention internationale de 1978 sur les Normes de Formation des gens de mer, de Délivrance des brevets et de Veille.

STW : Sub-committee on Standards of Training and Watchkeeping. Sous-comité des Normes de Formation et de Veille.

Les travaux sur la convention de 1978 vont donc se poursuivre afin que tout soit réglé au milieu de l'année prochaine. Il est à peu près certain que l'on va aller vers des changements importants dans la délivrance et dans la conservation des brevets ainsi que dans la hiérarchisation à bord. Les notions de Capitaine, Second, etc., vont sans aucun doute évoluer puisque l'on n'aura plus à proprement parler un brevet de Capitaine mais des "standards" de compétence permettant d'exercer la fonction. A mon avis la distinction pont-machine va peu à peu disparaître pour faire place à une organisation différemment hiérarchisée. Pour éviter l'anarchie dans la composition des équipages il faut certainement, comme le préconise la France, un regroupement obligatoire de certains standards de compétence.

Mais un point de cette nouvelle organisation reste inquiétant : il s'agit du "contrôle des compétences" :

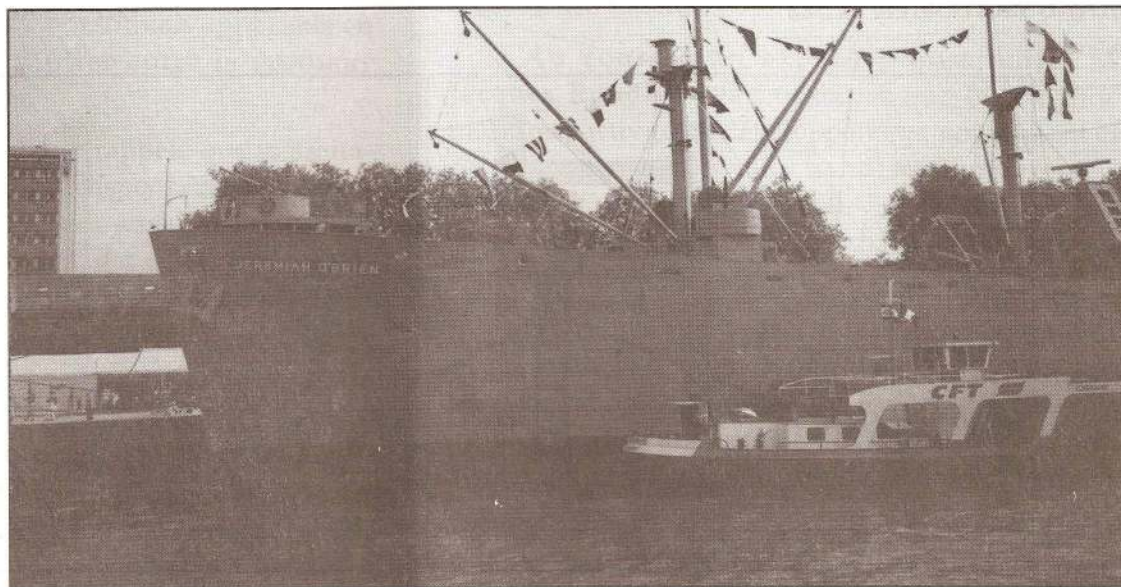
Comment sera-t-il effectué ? par qui ? Si le contrôle est effectué par l'Etat du port ne pourra-t-il pas être utilisé comme moyen de pression ? Comment un officier déclaré incompétent redeviendra-t-il compétent ? Dans un regroupement, quel sera l'effet de la perte d'une seule compétence ?

La rapidité avec laquelle l'O.M.I. a voulu traiter cet énorme problème n'a peut-être pas laissé suffisamment de temps à la réflexion et à l'analyse de conséquences qui ne sont pas évidentes.

A. TROCHERIS - 22 août 1994

Le «liberty» de l'Armada effectue un complément de soute à Rouen le 15 juillet.

(Photo Odette TIFINE)



SS JEREMIAH O'BRIEN

Type : Liberty ship

En service depuis 1943

Construction : New England ship building corporation, South Portland, Maine.

Propriétaire : National Liberty ship Memorial

Port d'attache : San Francisco

Dimensions : longueur 135 m

Construit en seulement 57 jours, le Jeremiah O'Brien est le seul liberty ship encore opérationnel dans le monde. Il est le seul survivant des 5 000 navires de l'armada de la liberté qui débarquèrent les troupes du jour "J" de 1944. En tout, il fit onze voyages entre l'Angleterre et la Normandie. En 1946, il fut désarmé et affecté à la flotte de réserve de la Défense Nationale, dans la baie de Suisun en Californie. En 1979, il fut restauré par des mécènes pour servir d'exemple aux générations futures et déclaré Témoin de l'Histoire Nationale par le Congrès en 1980.

Il porte le nom de O'Brien, le premier commandant de vaisseau à s'engager dans la guerre d'indépendance américaine.

L'ARMADA DE LA LIBERTE.

La plus grande manifestation du genre au monde, qui s'est déroulée à Rouen et un peu au Havre, a attiré 9 à 10 millions de personnes ; la France deviendrait-elle un pays maritime ?

Grands et petits voiliers, vieux gréements, navires de guerre, et puis le "JEREMIAH O'BRIEN", le dernier Liberty Ship au monde, armé d'une cinquantaine de vétérans, âge moyen 71 ans ; entre l'Angleterre et la France, ce navire qui était déjà présent en 1944, a passé 2 mois d'une fantastique tournée.

A Rouen, c'est notre collègue COLE qui a fait toute l'escale à bord pour aider l'Equipage à organiser les visites ; il a effectué un travail formidable que m'a rapporté M. CURTIS, membre de l'Equipage chargé des relations extérieures. Pendant les visites au Havre, il y a eu en permanence 3 ou 4 Capitaines

AFCAN à bord, plutôt à la passerelle pour assurer les explications et guider les visiteurs.

Nous avons eu confirmation de l'excellent travail du Commandant COLE à Rouen, lorsque M. CURTIS m'a dit : "Ce matin, lorsque j'ai vu arriver des gens avec la même cravate (AFCAN) que M. COLE, j'ai su que tout marcherait bien".

Choquée par les difficultés financières de l'Equipage pour acheter le combustible du retour aux USA, notre Association informait, dès le 15 juillet, la CGM, consignataire du navire au Havre, qu'elle participerait pour 2 500 F aux frais de soutage ; somme modeste, mais représentant tout de même 1% du budget annuel ; beaucoup d'entre nous ont débuté leur carrière sur ce genre de navire, c'est le musée qui est venu à nous et nous nous sommes sentis solidaires de ces vétérans bénévoles.

Le 20 juillet, la CGM donnait un cocktail à bord du "JEREMIAH O'BRIEN" et offrait à l'Amiral PETERSON, une maquette du dernier Liberty exploité par la Compagnie : le DOMFRONT.

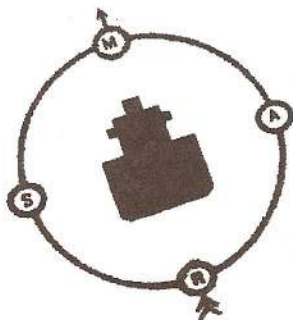
Invités à ce cocktail, les Commandants CHARLOT, CHENNEVIERE, ERNAULT et KEROUANTON, après avoir félicité l'Amiral PETERSON pour la sauvegarde de ce navire et nous avoir fait rajeunir, offraient en remerciement à l'Amiral et au Capitaine du navire la cravate de notre Association et à l'invitation de la CGM, remettaient officiellement le chèque de l'AFCAN.

Notre Association était reçue le lendemain par l'Amiral PETERSON avec les personnes qu'il souhaitait remercier, en les réunissant avec l'Equipage au complet pour une photo souvenir.

Ce navire est magnifiquement entretenu à San Francisco, peut-on suivre cet exemple en France ?

Commandant Y. CHARLOT

Nota : Les difficultés financières pour le soutage ont été résolues par la participation de la CGM et de la ville du Havre.

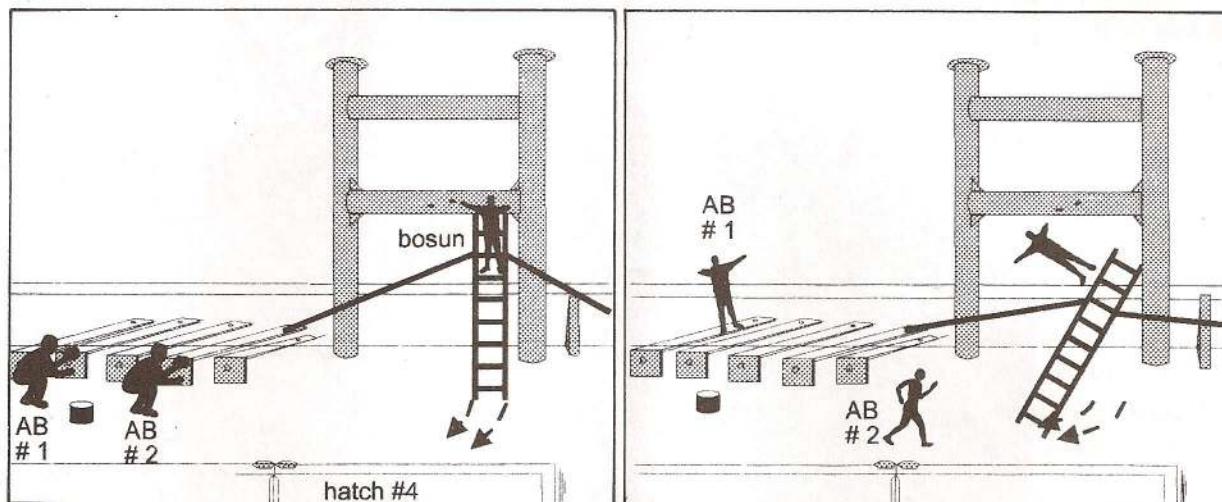


All reports should be sent directly to :
 Capt. R Beedel FNI, 17 Estuary Drive, Felixstowe, Suffolk IP11 9 TL England

International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

MARS 94011 Safety at Sea

Off Japan. Daytime. Light winds.



Un bon dessin vaut mieux qu'un long discours. Ces deux croquis décrivent un accident mortel : le ripage de l'échelle a précipité le bosco par dessus bord. Deux jours de recherche par le navire et par l'Organisation du Sauvetage maritime japonais n'ont pas permis de le retrouver.

L'échelle n'était saisie que longitudinalement. On voit le matelot n°1 essayer d'alerter la passerelle tandis que l'autre court vers l'arrière pour larguer une bouée-couronne. Les bouées du couronnement arrière n'étaient pas en place... et celles du pont des embarcations étaient amarrées à poste.

Une visite attentive des lieux par l'officier responsable, le réflexe de toujours travailler en sécurité, l'amarrage efficace de l'échelle, le port d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité, une seule de ces précautions suffisait à éviter le drame.

MARS 94013 The Officer of the Watch

South China Sea. Night time. Good visibility.

An LNG carrier in ballast was on passage from Japan. At around 0445 the Chief Officer observed a ship coming on the port bow and showing a green light. The target was plotted from about 12 miles off. ARPA confirmed the target was on a steady collision course. When the ship was about 6 miles off, and observing that she was still on a steady collision course, the Chief Officer called ship "x" on the Aldis Lamp. The exchange, quoted below, then took place on VHF :

LNG This is the LNG carrier calling your attention with the Aldis Lamp. How do you receive me ?
 Ship "x" Yes, I receive you loud and clear.
 LNG Good morning, what is your intention ?
 Ship "x" My intention is to sail.
 LNG Yes, I know that your intention is to sail, but do that safely, because if your are sailing like now, you are a danger to other vessels. So change your course as soon as possible.
 Ship "x" Yes sir, but what way do you like.
 LNG To starboard of course, and at least 25 degrees, to pass behind us.
 Ship "x" I will do sir.

One minute later ship "x" changed course when about 4,5 miles distance - and then :

Ship "x" Is it OK like this sir ?
 LNG Yes, as long as you pass behind us.
 Ship "x" Are you the Chief Officer, sir ?
 LNG Of course I am, and I suppose that you also are the Chief Officer ?
 Ship "x" No sir, I am the AB on watch.
 LNG Where is your Chief Officer ?
 Ship "x" He is sleeping sir, because as you know, here at open sea there aren't many problems.
 LNG Very clever opinion, because as you can see, just now you are creating problems for another vessel and are a danger to navigation. Anyhow, bon voyage and good-bye.
 Ship "x" Many thanks sir. Bon voyage and good-bye.

You may say that the situation was defused in a polite and kind manner.

ROUGE / BLANC / ROUGE sur une ligne verticale ? C'est évidemment un navire à capacité de manœuvre restreinte [27 b)i]... jusqu'à ce que ces feux virent au VERT / BLANC / VERT.

En fait vous avez observé le côté babord d'un plaisancier de moins de 20 mètres faisant route au moteur (ou voile et moteur) qui portait à la fois, avec son feu de route blanc, ses feux de côté et son fanal tricolore en tête de mât. Ayant changé de route il vous a montré ensuite son côté tribord présentant ainsi cette imprévue combinaison vert/blanc/vert.

S'il avait marché seulement à la voile, il vous aurait sûrement montré ROUGE sur ROUGE, comme un navire pas maître de sa manœuvre.

Porter tous ses feux pour être plus visible semble être hélas une pratique de plus en plus courante et qui mériterait sans doute une campagne d'explication dans le milieu de la plaisance.

A la suite de la publication de ce rapport du MARS, le Cdt R. Beedel a reçu la lettre suivante d'un lecteur :

"Etant moi-même plaisancier, j'ai lu avec intérêt le rapport 94019 mais aussi avec un certain embarras.

Je dois d'abord confesser qu'il est en effet très fréquent de voir porter ces feux incorrects. Puis-je suggérer qu'en plus d'une action éducative des plaisanciers, il soit procédé à quelques modifications techniques ?

En effet, il semble que sur certains bateaux, branchements et commandes ne permettent pas de montrer les feux corrects. Par exemple, sur certains, il n'est pas possible d'allumer le feu de route sans allumer aussi le fanal tricolore de tête de mât. Sur beaucoup de navires de plaisance, le patron a le libre choix des feux qui lui semblent appropriés. Toutefois quelques constructeurs disposent les commandes des feux de telle sorte qu'une sélection soit nécessaire selon que l'on veuille utiliser le fanal tricolore ou les feux de côté et le feu de poupe. Le feu de poupe ne peut être allumé que si l'on a choisi l'option "feux de côté". Cette disposition empêche également de montrer deux feux de poupe. (...)

L'AFCAN rappelle qu'un navire à voiles faisant route peut également montrer en tête de mât ROUGE sur VERT visibles sur tout l'horizon. Toutefois ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal tricolore.

MARS 94024 Manque de... réflexion

Dans la brume Mer du Nord et Manche

La lettre suivante écrite par un pilote hauturier chevronné veut attirer l'attention sur les réflecteurs radar des plaisanciers. On verra qu'elle pose aussi un tout autre problème, celui de la vitesse dans la brume.

Je viens de piloter un gros porte-conteneurs rapide de Hambourg jusqu'à la station de pilotage au large de Brixham. Il s'agissait d'un PC de la quatrième génération, 270 m. de long, 21 nœuds de service. Pour ce type de navires, pas le plus grand, ni le plus rapide. Une passerelle très bien équipée avec entre autre un ARPA en 10 cm et un radar classique sur 3 cm. Equipage sud-coréen et pavillon panaméen. Un bon navire.

Pendant toute la traversée, visibilité comprise entre 0,5 et 1 mille, suffisante pour me permettre de naviguer *full speed*, comme me l'avait demandé les armateurs dans le but d'assurer le convoi de Suez en conformité avec le programme du navire.

Pas de problèmes de Hambourg à Dungeness.

Après Dungeness, j'ai rencontré des pêcheurs, comme toujours ! Mais sans problèmes là encore, si ce n'est leurs habituelles routes imprévisibles. Tous ces navires de pêche sont équipés de bons réflecteurs radar donnant d'excellents échos à partir de huit milles.

Un peu plus loin vers Beachy Head, je vis soudain sortir de la brume un grand yacht suivi peu après de plusieurs autres. Mon radar n'avait détecté aucun d'eux.

Il ne fait pas de doute que ces plaisanciers ont eu la chance qu'un pilote hauturier ait été à bord de ce porte-conteneurs pour assurer la veille. Si moi ou l'un de mes collègues n'avait pas été là, étant donné les normes de veille habituelles des officiers asiatiques, il y aurait probablement quelques bateaux de plaisance en moins à naviguer dans la Manche...

Il est heureux que les armateurs de ce porte-conteneurs exige un pilote hauturier sur tous leurs navires dans les eaux européennes.

AFCAN : La présence d'un bon réflecteur radar sur les petits navires est évidemment souhaitable. Mais ce gros porte-conteneurs à 21 nœuds dans la brume ne pose-t-il pas une toute autre question ? celle de savoir si les exigences commerciales peuvent justifier ce comportement.

En fait tous (enfin presque !) les navires maintiennent leur vitesse dans la brume. N'est-il pas vrai ?

Les commentaires des navigants sur ce sujet seraient fort appréciés.

MARS 94026 PILOTAGE A LA GITE

Guyane

Alors que nous aurions dû appareiller une heure et demie avant la PM pour assurer la marée de jour, le pilote n'est arrivé que quarante minute avant, à cause d'une panne de la pilotine. Manquer cette marée nous aurait fait perdre vingt-quatre heures car il n'est pas recommandé de descendre de nuit à pleine charge alors que 80% des bouées du chenal ont disparu.

C'était par un après-midi brumeux et l'alignement du chenal principal devint rapidement invisible après que le navire, en avant-demi, se soit placé en route sur l'axe de sortie. Privé de bouées, le pilote semblait quelque peu perdu.

N'ayant plus de repaires visuels pour placer le navire au milieu du chenal, au grand étonnement du commandant, il s'accroupit près du barreur pour surveiller l'indicateur de gîte placé sur la cloison ! Il resta quarante-cinq minutes dans cette position, se relevant seulement de temps en temps pour se dégourdir les jambes, jusqu'à ce qu'on aperçoive la bouée n° 2. Le commandant mit l'officier de quart à pointer la position du navire par GPS et par radar et réussit ainsi à descendre son navire sans toucher. Jamais l'aiguille de l'inclinomètre ne fut dérangée... Dès que la pilotine apparut, le pilote s'empressa de débarquer, chaleureusement remercié pour sa remarquable prestation.

ndlr : ce pilotage en surfant sur la vase n'étonnera pas les "écraseurs de crabe" ni les capitaines qui ont eu le privilège de fréquenter certaines rivières au lit étroit et moëlleux ! Mieux vaut alors se montrer attentif aux réactions intimes du navire (gîte, acculement, vitesse, vibrations, réaction de la barre, vague arrière, etc.) que de demander au GPS de vous placer à 20 ou 30 mètres près. Quant aux échos radar sur les palétutu, les palétuviers...?).

La planète M.A.R.S.



Combinaison de travail, casque (et sa jugulaire), gants, chaussures, harnais de sécurité : un bon visa pour l'échafaud.

D'octobre 1992 à avril 1994, le MARS a reçu 87 rapports. Les incidents le plus fréquemment rapportés concernent les navires dont les routes se croisent et dans la plupart des cas le problème est dû à un refus de priorité du navire venant de babord. Sur 31 cas de navires dont les routes se coupent, 21 rapports se plaignent du navire non privilégié qui ne s'est pas écarté de la route du navire privilégié ou qui ne l'a pas fait de bonne heure et franchement. Et dans la plupart de ces cas, c'est la manœuvre du navire privilégié qui a permis d'éviter l'abordage.

Une quarantaine de rapports couvrent presque tous les problèmes qui peuvent être rencontrés à la mer : accidents corporels, incendies, échouements, pannes d'instruments, ripages de cargaisons, amarrages, navires de pêche, navires de plaisance. Un courrier des lecteurs s'est instauré dans la revue SEAWAY qui commente les différents rapports publiés. Un tel échange de vues sur des sujets touchant la sécurité permet une prise de conscience des problèmes qu'elle pose et contribue à l'améliorer.

IL EST DONC IMPORTANT D'ALIMENTER LE "SYSTEME INTERNATIONAL DE PUBLICATION DE RAPPORTS", EN MATERIAUX SUSCEPTIBLES DE RECEVOIR UNE TRES LARGE AUDIENCE.

L'organisation est désormais mondialement connue et reçoit des rapports du monde entier. Ceux qui sont publiés dans SEAWAY sont réédités en France (par AFCAN-INFORMATIONS), aux Pays-Bas et en Allemagne.

IF YOU HAVE ANY INCIDENTS WHICH WOULD BE OF INTEREST TO OTHERS PLEASE SEND THEM TO : Captain R Beedel FNI 17 Estuary Drive Felixstowe Suffolk IP11 9TL England.

Note de l'AFCAN : nous renvoyons nos lecteurs à la présentation du MARS que nous faisons dans le n° 20 (décembre 1992) d'AFCAN-INFORMATIONS ; pages 21, 34 et 35. Nous leur rappelons que la rédaction des rapports n'est pas l'exclusivité des commandants. Vous pouvez envoyer vos rapports en anglais directement au Cdt Beedel. Vous pouvez également l'adresser à l'AFCAN en lui demandant de faire suivre. Enfin vous pouvez nous adresser un rapport en français en nous précisant si vous désirez ou non le faire parvenir au MARS. Dans l'affirmative nous pouvons en assurer la traduction.

1995 : L'INCROYABLE ARMADA

Yann LE GOUARD

"5 000-boîtes"

En l'espace de deux ans et demi, on s'attend à la mise en ligne d'une quarantaine de porte-conteneurs de 5 000 boîtes, compte tenu des commandes fermes et de celles qui sont imminentes. Analyse.

Ce qui aurait relevé de l'utopie il y a seulement cinq ans est aujourd'hui réalité. Les porte-conteneurs de 5 000 boîtes arrivent en masse, et ce dès l'hiver prochain. Ils s'affirment même comme les nouveaux navires étalons de cette fin de siècle, au moins sur les lignes est-ouest reliant Asie, Europe et Amérique du Nord. Au dernier compte (juillet 1994), on relève 36 de ces navires en commande ferme. Au vu des programmes annoncés par certains opérateurs, il faut s'attendre à une quinzaine d'autres commandes dans un futur plus ou moins proche.

Les 36 navires actuellement contractés seront presque tous livrés en 1995/96, à la cadence moyenne d'un toutes les trois semaines. Et encore ce chiffre n'est-il pas définitif car des compagnies telles que le danois Maersk ou les coréens Hyundai et Hanjin ont pu s'allouer de la cale dans les propres chantiers de leur groupe. Ils peuvent ainsi annoncer en dernière minute des navires programmés depuis des mois dans le plan de charge du chantier (voire déjà commencés). Ils seront donc livrés en un temps record, à la (demie) surprise des concurrents. C'est l'un des avantages liés à la possession d'un chantier... Finalement, ce sont une quarantaine de ces géants qui pourraient voir le jour au cours des deux années qui viennent.

Petite précision, les capacités nominales annoncées de ces navires s'échelonnent de 4 800 à 4 970 EVP. Tout se passe comme si le chiffre de 5 000 constituait un butoir psychologique que personne n'ose franchir. Parmi les derniers navires annoncés figurent justement les deux unités de 4 970 EVP de Hanjin, contractées en juin. Néanmoins, la commande par Hyundai d'une série de cinq navires de 5 047 EVP paraît imminente. On sait pourtant que ces navires pourront emporter plus de 5 000 boîtes grâce à un plan de pontée supplémentaire (soit 500 EVP de plus), même s'il s'agit de boîtes légères. Cette pratique

désormais courante explique aussi pourquoi des unités de 4 000 EVP sont parfois données pour 4 400 EVP. Cela est vrai pour toutes les tailles de navires.

Signalons aussi que les cinq overpanamax de 4 340 EVP construits en Allemagne en 1988 pour les American President Lines (APL) sont aujourd'hui donnés pour 4 848 EVP par la compagnie américaine. Leur capacité a été poussée à l'extrême en acceptant un sixième plan de pontée. Ces navires peuvent cependant être jumboisés (cela a été prévu dès leur commande) pour en faire d'authentiques 5 000 boîtes le cas échéant.

La course à la capacité.

Cela dit, il est intéressant de connaître ce brutal engouement pour ces navires gigantesques. On sait que plusieurs grands transporteurs internationaux mènent bataille depuis quelques années pour être parmi la douzaine de méga-transporteurs qui contrôleront les échanges intercontinentaux à la fin du siècle. Pour rester dans la course, il faut avoir de l'appétit, beaucoup d'appétit. Il faut gagner des parts de marché, quitte à perdre de l'argent à certains moments ou sur certaines lignes surchargées de navires.

C'est cette voracité qui explique un bien curieux paradoxe : jusqu'à ces derniers mois, les tarifs de transport pratiqués sur certaines dessertes clés, telle que Europe/Etats-Unis ou dans une moindre mesure Europe/Asie, étaient si bas qu'ils engendraient des pertes pour les compagnies de transport. Surcapacité ? Oui, provoquée par la mise en ligne de nombreux gros navires neufs, tant en propriété que loués. C'est pour ces derniers que réside le paradoxe. Les sociétés propriétaires de ces navires loués ont tiré de substantiels bénéfices.



Le BV-6000 (6 036 EVP)

fices de ces locations, et elles vont continuer à en tirer pour quelques temps. Pourquoi ? Parce que les compagnies de transport, voulant à tout prix accroître leurs parts de marché et donc les volumes transportés, s'arrachent ces portes-conteneurs de location, dont certains dépassent les 3 000 boîtes. Précisons que la majorité de ces navires de location sont affrétés auprès des armements allemands de quiritaires (Kommanditgesellschaft, ou KG), les fameuses "compagnies de dentistes".

On comprend dès lors que cette course passe par la mise en ligne de navires d'exploitation économique, donc de gros navires qui permettent des économies d'échelle. Comparativement, un navire de 5 000 boîtes consomme moins de fioul que deux navires de 2 500 boîtes. De plus, ils seront conduits par une quinzaine d'hommes, comme les 2 500 boîtes. Il faut bien sûr être à même de remplir toute une noria de navires de 5 000 boîtes dévalant à cadence hebdomadaire dans les ports. Sur des relations telles qu'Asie/Etats-Unis ou Asie/Europe, les volumes transportés aujourd'hui permettent de remplir de telles norias.

Des norias à grand débit.

A titre de comparaison, une noria Asie-Europe assurée par huit navires de 5 000 EVP circulant à 25 nœuds équivaut, en terme de capacité de transport, à cinq norias alignant chacune 20 cargos classiques des années 60 (10 000 tPL et 15/16 nœuds). Au passage, mentionnons le fait que ces huit porte-conteneurs génèrent quelque 120 postes embarqués alors que la centaine de cargos qu'ils remplacent nécessitaient quelque 4 000 postes.

Les dessertes Asie/Etats-Unis sont traditionnellement assurées par des norias de cinq ou six navires, selon que le sud-est asiatique (Singapour) est touché ou non. Les dessertes Asie/Nord Europe le sont par des norias de huit ou neuf navires, selon le nombre de ports servis et la vitesse des navires. Dans un cas comme dans l'autre, les compagnies seront quasiment tenues de s'associer en méga-alliances. Pourquoi ? Simplement pour offrir une vaste palette de départs à leurs clients et résister face aux concurrents.

Ces alliances vont déjà bon train depuis quelques années (Maersk/P&O sur Asie-Europe, Sea-Land/P&O/OOCL/Maersk sur Europe-Etats-Unis, Maersk/Sea-Land sur Asie-Etats-Unis,

APL/OOCL sur Asie-Etats-Unis, Hapag-Lloyd/NYK/Neptune Orient Lines en service pendulaire Asie-Etats-Unis-Europe, CMA/NYK/Yang Ming sur Asie-Méditerranée, etc.). A travers ces alliances, les partenaires chargent sur un groupe de norias spécifique à un secteur. A titre d'exemple, les Neptune Orient Lines (Singapour) offrent six départs hebdomadaires d'Asie vers les Etats-Unis en participant à deux alliances différentes. Sur chacun des six services, les rotations portuaires diffèrent. Certaines n'ont même aucun port en commun. A travers cet exemple, on mesure l'intérêt des alliances.

quelques années. De tels navires exigent de préférence la présence de quatre portiques à haute cadence de travail (jusqu'à 60 boîtes à l'heure sur certains modèles à double chariot, un chariot "navire" relayé par un chariot "quai"). Le tirant d'eau en charge de ces navires s'établira à 13 mètres, les souilles suivent... Côté logistique sur parc, il sera nécessaire de conserver une fluidité maximale grâce à une ronde bien établie de straddle carriers, le transfert quasi-immédiat sur feeder (Europe-Asie), ou sur trains-blocs géants (Etats-Unis).

Les compagnies qui vont mettre en ligne des unités de 5 000 EVP vont, pour



Le maxi des panamax : longueur 292,20 m - largeur 32,20 m. 4 038 EVP. La largeur "Panama" autorise 13 conteneurs par rangée, tandis que, pour l'instant, les «over panamax» en prennent 16.

Des méga-alliances.

Elles vont maintenant changer d'échelle. Une première méga-alliance est en cours de négociation sur le trajet Asie-Europe. Elle regroupera l'américain APL, l'OOCL (Hong Kong), les Mitsui-OSK Lines, Nedlloyd, la CGM et la Malaysian International Shipping Corp. Cette alliance débouchera sur la mise en place de norias utilisant des 5 000 boîtes aux côtés de norias utilisant les unités existantes de 3 500/4 500 EVP. Aux cinq unités de 5 000 EVP commandées par Mitsui-OSK devraient s'ajouter les cinq overpanamax de 4 340 EVP des APL (gonflés à 4 848 EVP par adjonction d'un sixième plan de pontée), qui seront vraisemblablement transférés du Pacifique sur la liaison Asie-Europe quand entreront en ligne les douze 5 000 boîtes de l'alliance transpacifique APL/OOCL.

Quid des terminaux ? Pas de problème de ce côté. Les terminaux adaptés aux futurs géants fleurissent depuis

certaines, remettre à plat la planification des rotations, en réduisant le nombre d'escalas. Sur la liaison Nord Europe-Asie, on peut penser que trois ports seront retenus en Europe quand une première noria de 5 000 boîtes sera mise en place. Bien qu'aucune annonce ne soit encore faite quant au choix de ces ports, il est certain que les discussions doivent aller bon train entre compagnies et portuaires. Tarifs, fiabilité, qualité et permanence des prestations seront décisives. Les infrastructures routières et ferroviaires pèseront aussi dans les choix. L'emplacement géographique jouera aussi. Le Havre a, à ce titre, une belle carte à jouer en tant que premier port à l'import ou dernier à l'export pour le range nord européen.

Petite note pour clore ce chapitre : 5 000 conteneurs de 20 pieds (soit six mètres) représentent l'équivalent de 2 500 semi-remorques, soit une file ininterrompue de 40 km en les plaçant pare-chocs contre pare-chocs !

PRINCIPAUX OPERATEURS.

Ce tableau établit la liste des trente principaux opérateurs de porte-conteneurs, avec la capacité totale des navires qu'ils alignent. Sont pris en compte les porte-conteneurs de plus de 300 EVP, cellulaires ou non, les rouliers-porte-conteneurs, les rouliers purs de long-cours et les grands cargos polyvalents.

Précisons qu'il s'agit des navires opérés, et non de ceux en propriété. Sont donc inclus les affrétés auprès d'autres armateurs et sont exclus les navires en propriété qui sont frétés à l'extérieur. Seul ce type de classement est représentatif. A titre d'exemple, la CMA n'apparaîtrait pas si l'on tenait seulement compte des navires en propriété (la CMA ne possède que deux navires pour 4 500 EVP), alors qu'elle vient d'entrer dans le "top-20"... Notons aussi que l'ensemble

de la flotte mondiale accumule 3,1 millions d'EVP répartis à bord de quelque 2 800 navires de plus de 300 EVP (chiffre excluant les vraquiers porte-conteneurs ne travaillant pas actuellement sur des trafics conteneurisés). A la suite de chaque opérateur apparaît le nombre de porte-conteneurs de 5 000 EVP en commande (commandes fermes) et ceux qui sont programmés (annonces faites mais commandes non passées). Ces chiffres sont arrêtés à fin juillet 1994.

Opérateur	Nationalité	E V P	fermes	prog.
1 Maersk	Danemark	180 000	6	4
2 COSCO	Chine	160 000	-	-
3 Evergreen	Taiwan	156 000	5	5
4 Sea-Land	Etats-Unis	122 000	-	?
5 Nippon Yusen Kaisha	Japon	121 000	3	2
6 P & O C.L.	Royaume-Uni	93 000	-	?
7 Nedlloyd	Pays-Bas	88 000	-	?
8 Hanjin C.L.	Corée	85 000	2	4
9 Mitsui-OSK Lines	Japon	81 000	5	?
10 Kawasaki Line	Japon	71 000	-	?
11 American President L.	Etats-Unis	71 000	6	?
12 Zim C.L.	Israël	63 000	-	-
13 Hapag-Lloyd	Allemagne	63 000	-	?
14 Orient Overseas C.L.	Hong-Kong	61 000	6	?
15 Yang Ming Line	Taiwan	56 000	-	?
16 Hyundai	Corée	55 000	3	5
17 Neptune Orient Lines	Singapour	54 000	-	?
18 Mediterranean Shg Co	Suisse	53 000	-	-
19 United Arab Shg Co	Pays Arabes	46 000	-	-
20 Cie Maritime d'Affr.	France	42 000	-	-
21 Cie Générale Maritime	France	37 000	-	?
22 DSR	Allemagne	35 000	-	-
23 Norasia	Malte	34 000	-	-
24 Cho Yang Line	Corée	33 000	-	-
25 SCAC-Delmas-Vieljeux	France	32 000	-	-
26 Senator Linie	Allemagne	32 000	-	-
27 Contship	Royaume-Uni	27 000	-	-
28 Hamburg-Sud	Allemagne	24 000	-	-
29 Wan Hai	Taiwan	23 000	-	-
30 Baltic Shipping Co	Russie	22 000	-	-
Total		2 020 000	36	>20

DES 5 000 BOITES : POUR QUI ?

Le tableau met en relation l'importance actuelle des grands opérateurs avec les commandes passées pour des 5 000 boîtes, ainsi que les commandes probables à court terme. On constate que le plus grand transporteur mondial Maersk Line, va encore conforter sa position. En sus des six unités de 5 000 boîtes commandées, Maersk attend aussi une série de quatre panamax de 4 000 boîtes. En outre, la compagnie

danoise devrait commander une seconde série de 5 000 boîtes.

On note trois absences notables dans le domaine des 5 000 boîtes : celles de Sea-Land, de P&O et de COSCO. La flotte de Sea-Land devient âgée et il faut s'attendre à des commandes importantes. Comme à l'habitude, c'est au dernier moment que la compagnie américaine dévoilera ses plans. Notons que Sea-Land a commandé cette année quatre unités panamax de 4 000 EVP au Japon. Le britannique P&O gonfle sa flotte depuis quelques temps, avec la mise en ligne de cinq unités de 4 000

EVP et deux autres à livrer prochainement. P&O a cependant des "idées" sur de possibles unités de 6 000 EVP.

Quant au chinois COSCO, c'est une volonté délibérée de ne pas commander d'aussi gros navires. Pour le moment, le principal souci de COSCO, c'est de servir le commerce extérieur chinois, pas de dilapider les devises au demeurant rares dans ce pays eu égard à sa population. La notion de service public attachée à la compagnie chinoise ne motive pas la mise en ligne d'unités de 5 000 EVP, même si les nouveaux ports chinois qui germent ici et là permettront de les accueillir.

UN APPORT CONSEQUENT.

Globalement, ces 36 navires de 5 000 boîtes apporteront une capacité supplémentaire de 180 000 EVP. Pour énorme que soit ce chiffre, il faut le placer dans un contexte plus global, avant de tirer des conclusions hâtives.

Le tableau ci-joint permet d'apprécier la situation (à fin juillet 1994, tableau réalisé à partir de l'inventaire complet de la flotte mondiale de porte-conteneurs, rouliers, cargos polyvalents, etc.). Nous avons retenu ici les seuls navires de plus de 2 500 boîtes car ceux-ci sont typiques des norias est-ouest sur lesquelles vont se placer les nouveaux arrivants.

A la lecture du tableau, on mesure l'ampleur du mouvement. Le carnet de commandes des porte-conteneurs de plus de 2 500 EVP atteint 38% de la capacité en service ! Compte tenu que la très grande majorité de ces navires seront livrés dans les trente mois, il faut s'attendre à un accroissement de 1 088 000 à 1 504 000 EVP, soit une progres-

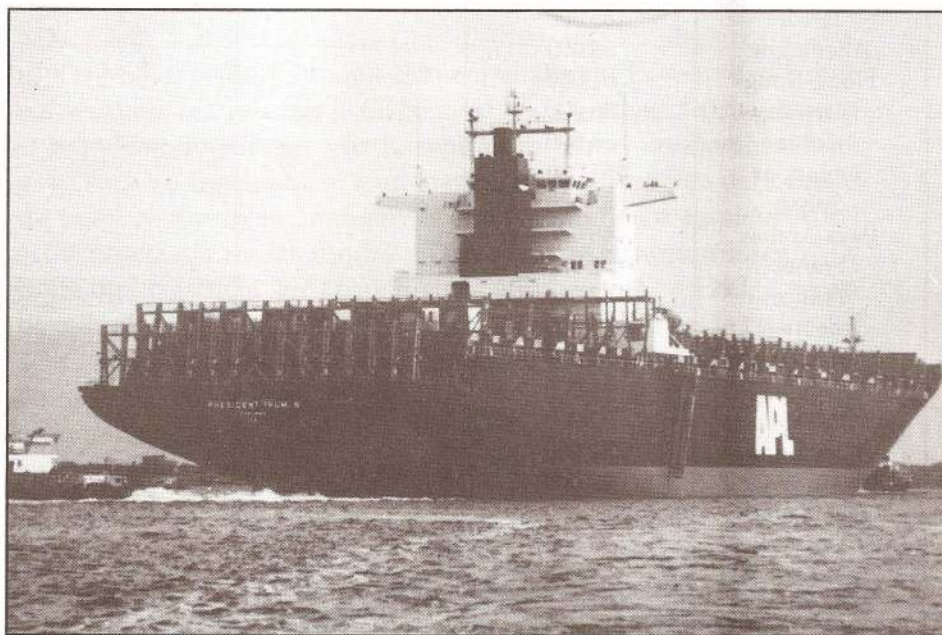
Précisons aussi qu'on ne démolit pas de porte-conteneurs pour l'instant. On ne devrait pas assister dans le court terme à une vague de démolitions comme il y en a eu au pétrole ou au vrac dans les années 80. A cela trois raisons. D'une part, les porte-conteneurs vieillissent relativement bien. Ils souffrent moins que d'autres classes de navires (la marchandise n'attaque pas la coque comme au pétrole ou au vrac). D'autre part, les prix de remplacement sont élevés (90/100 millions de dollars pour les navires de 4 000 à 5 000 EVP). Enfin, les rares porte-conteneurs vendus trouvent aussitôt preneur et à bon prix. Si les acheteurs ne sont pas légion, les vendeurs sont rares. Quelques compagnies achètent immédiatement les

importante à l'examen des taux de remplissage des navires. Cela mène à penser que les 8% de progression annuelle seront dépassés cette année et sans doute les années suivantes, du fait de la reprise économique aux Etats-Unis et en Europe et au boom asiatique qui se prolonge sans fléchir.

On constate aussi de visu que la plupart des navires entrant ou quittant actuellement les ports nord européens en provenance ou en direction d'Asie sont à 100% de leur capacité (constatation faite sur des navires au premier port touché à l'import et au dernier à l'export). D'autre part, les ports de Hong Kong et Singapour (les plus grands du monde pour des conteneurs) vont réaliser cette année un trafic proche de 11 millions d'EVP chacun contre 9 millions en 1993. Cette fulgurante progression reflète la vitalité économique du sud-est asiatique. Malgré les livraisons successives de terminaux immenses, la saturation apparaît. C'est à tel point vrai qu'à Hong Kong, environ deux millions d'EVP seront traités cette année "dans le courant", c'est-à-dire par transbordements directs en rade grâce à des barges à conteneurs dotées de grues.

Cela dit, certains des navires des tranches basses (2 000/3 000 EVP) pourraient rejoindre des itinéraires secondaires tels que certains trajets inter asiatiques ou nord-sud, ou encore être transférés sur des circuits de collecte/distribution (feeding) à grande échelle.

Ajoutons aussi qu'il navigue 740 unités de 1 000 à 2 500 EVP, dont 425 affichent de 1 000 à 1 500 EVP. Pour cette tranche, on compte 118 unités en commande, dont 58 pour les 1 000/1 500 EVP. L'ensemble de la flotte mondiale des unités de plus de 1 000 EVP atteint 2,2 millions d'EVP pour un carnet de commandes frisant les 600 000 EVP. A cela, il faut ajouter quelque 850 porte-conteneurs de 300 à 1 000 EVP, 300 vraquiers porte-conteneurs travaillant actuellement sur des trafics non conteneurisés et près d'un millier de cargos polyvalents d'un port en lourd supérieur à 12 000 tonnes et aptes à emporter plus de 300 EVP.



Le Président Truman est le premier overpanamax, livré en 1988.

Capacité 4340 EVP. Il peut être jumboisé à 5000 EVP.

Rappelons que le CGM-Normandie, livré en 1992 a une capacité de 4419 EVP.

sion de l'ordre de 38% sur 2,5 ans ! Face à un tel chiffre, on est en droit de se demander si le marché connaîtra un essor suffisant pour absorber la nouvelle capacité.

En vérité, cet apport supplémentaire est théorique car les navires de 5 000 EVP sont des overpanamax de largeur généreuse. Cette grande largeur leur confère une excellente stabilité de forme, avec la conséquence qu'ils profiteront mieux de cette capacité que les panamax. En outre, ces navires seront plus rapides que leurs aînés (24/25 nœuds au lieu de 21/23 nœuds), ce qui ajoute encore à leur potentiel de transport. La progression est donc plus importante qu'il n'y paraît en raisonnant en chiffres bruts.

navires en vente. En tête de ces acheteurs : la Mediterranean Shipping Co et le grec Costamare. Les seuls porte-conteneurs disparaissant du marché sont ceux achetés par l'US Navy pour des besoins stratégiques (cette année, l'US Navy a acheté trois unités de 3 000 EVP de la Maersk Line).

Le transport conteneurisé connaît une croissance annuelle de l'ordre de 8%, partagé entre la croissance des échanges et le passage au conteneur de trafics conventionnels. Il s'agit là d'un chiffre global. Il faut distinguer les grands trafics est-ouest et les autres trafics. Bien qu'il soit difficile de connaître la progression des trafics est-ouest, il faut bien admettre qu'ils connaissent une progression

Capacités	En service	En cde
4 500/5 000 EVP	0	36
4 000/4 500 EVP	39	27
3 500/4 000 EVP	46	18
3 000/3 500 EVP	97	11
2 000/2 500 EVP	159	10
Total navires	341	102
Total EVP	1 088 000	416 000

LES CONSTRUCTEURS ET LES NAVIRES.

Qui va construire ces navires de 5 000 EVP ? A question pertinente réponse informée : 27 ont été contractés dans des chantiers japonais (Mitsubishi, IHI, Mitsui, Imabari) et coréens (Hyundai, Daewoo, Samsung, Hanjin), six au Danemark et trois en Allemagne. Les six unités contractées au Danemark sont l'affaire du chantier "Maersk" tandis qu'en Allemagne, le chantier HDW a hérité de trois des six unités commandées par les American President Lines.

Comme nous l'avons dit, ces navires fileront 24 ou 25 nœuds. Cette vitesse sera imprimée par un unique moteur diesel. De tels moteurs sont des versions adaptées des plus gros modèles des trois fabricants de moteurs lents : MAN-B&W, Sulzer et Mitsubishi. La puissance unitaire s'établit de 65 000 à 75 000 ch selon les modèles. C'est bien entendu pour réduire les délais d'acheminement (les "transit times") que de telles vitesses sont retenues. C'est là une des clés du succès face à une clientèle de plus en plus exigeante sur ce plan. Il est aussi tenu compte dans le calcul de cette puissance d'un pied de pilote pour combler d'éventuels retards (la "sea margin").

Les Allemands, qui mènent le jeu en matière de conception de porte-conteneurs, proposent depuis l'an dernier des unités de 5 000 boîtes et davantage. Plus précisément, ces navires sont proposés par Bremer Vulkan (BV) et Howaldtswerke Deutsche Werft (HDW), les maîtres à penser du secteur. Chacun d'eux propose trois modèles allant de 4 700 à 6 100 EVP : les BV 4 700, BV 5 300 et BV 6 000 pour Bremer Vulkan et les CS 4 830, CS 5 230 et CS 6 100 pour HDW. Pour les deux chantiers, les chiffres de la référence représentent la capacité approximative en EVP. BV offre aussi une variante plein ciel (sans panneaux) du BV 4700.

A l'examen des plans et caractéristiques de ces navires, on constate une intéressante évolution : celle du retour à des pontées réduites (toutes proportions gardées), surtout pour les 6 000 boîtes. D'évidence, on a voulu éloigner la pontée de l'eau et éviter des saisissages de pontées trop hautes. Sur ce point, cer-

tains de ces navires seront dotés de passerelles de saisissage (les "lashing bridges"), sortes de passerelles haut placées courant de bâbord à tribord aux extrémités des baies. C'est sur ces passerelles que sont frappés les dispositifs de saisissage (comme sur le CGM Normandie par exemple).

Conséquence du retour à la haute

stabilité bien supérieure aux panamax, ce qui a une conséquence de taille : ils peuvent charger davantage de conteneurs "lourds" sans qu'il soit nécessaire de ballaster quelques milliers de tonnes d'eau dans les fonds pour ne pas chavirer (cas des panamax). Le port en lourd est donc mieux utilisé. A titre d'exemple, un panamax donné pour 4 000 EVP ne



Le Bassin du Pacifique, au Havre, équipé de portiques overpanamax.

muraille, le rapport cales/pontées revient à des valeurs anciennes, du type 1/1 ou 3/2, et non pas 2/3 comme sur nombre de porte-conteneurs récents. A titre d'exemple, les 6 036 EVP du BV 6 000 se répartissent à raison de 3 258 EVP en cale et 2 778 EVP en pontée.

Précisons aussi que ces navires sont larges d'environ 39 mètres, soit quelque sept mètres de plus que les traditionnels panamax (largeur 32,26 m), pour une longueur sensiblement identique à celle des panamax. Ce gabarit est normal pour des navires de charge (les panamax sont des navires anormalement étroits pour épouser au mieux les sas du canal de Panama). Ils emportent seize rangs en pontée contre treize pour les panamax.

Cette forte largeur leur confère une

pourra charger que 2 800 EVP à 11 tonnes par EVP, à rapprocher des 5 550 EVP à 11 tonnes du BV 6 000... La capacité d'emport effective d'un 6 000 boîtes est donc virtuellement doublée par rapport à celle d'un panamax de 4 000 boîtes. C'est là un grand avantage.

En guise d'illustration, nous avons retenu le BV 6 000 (6 036 EVP), qui est la version "longue" du BV 5 300. Longueur : 300 mètres, largeur de 39,40 m. Port en lourd au tirant d'eau de 13,50 m : 75 000 tonnes... De quoi donner une nouvelle signification au sigle VLCC : Very Large Container Carrier...

Yann LE GOUARD

Août 1994

LES RESEAUX TRANSEUROPEENS

Source : document de l'Office des Publications
Officielles des Communautés Européennes
L-2985 Luxembourg

L'aptitude de l'Europe à stimuler la croissance économique et à créer les millions de nouveaux emplois dont elle a besoin est largement subordonnée à la mise en place, au niveau européen, de réseaux de communications qui permettront de fusionner les différentes régions en un marché unique et dynamique. Ces réseaux transeuropéens (RTE) constituent les artères qui véhiculent la substance économique de l'Europe. De fait, ils matérialisent les infrastructures destinées au transport des biens, des services et des personnes ainsi qu'à la circulation des informations à travers l'Europe tout entière. Les RTE concernent donc aussi bien les divers modes de transport (route, rail, voies navigables, lignes aériennes) que les systèmes de télécommunications et la distribution d'énergie. Tout comme les chemins de fer transcontinentaux, qui ont contribué, au XIX^e siècle, à unifier les Etats-Unis d'Amérique, les réseaux transeuropéens sont, aujourd'hui, un élément vital pour l'avenir de l'Union européenne. Les réseaux actuels, avec leurs goulets d'étranglement et leurs embouteillages, conduisent à des pertes de marchés, à un gaspillage de ressources et à un marché unique trop peu performant du point de vue de la productivité et de la création d'emplois. Aussi est-il nécessaire de les fondre en un système européen intégré. Le traité de Maastricht sur l'Union européenne, signé en 1992, a accordé une place de choix aux réseaux transeuropéens dans le cadre des actions communautaires à mener en priorité. Un programme concret de mise en œuvre a été énoncé dans le livre blanc sur la croissance économique, la compétitivité et l'emploi - publié par la Commission européenne et approuvé par les chefs d'Etat ou de gouvernement en décembre 1993.



Le trafic transmanche entre Ouistreham et Portsmouth, progresse toujours avec +13% pour le fret, +2% pour les passagers, et +3% pour les voitures.

ROLE DE L'UNION EUROPEENNE

L'importance des infrastructures de transport et de communication en tant que facteur d'intégration et de stimulation de la croissance économique n'est plus à démontrer. Le Parlement européen en avait déjà pris conscience lorsque, en 1982, il fit inscrire pour la première fois au budget communautaire une aide financière destinée aux infrastructures de transport. De grandes sociétés présentes à la table ronde européenne avaient, elles aussi, perçu très tôt le rôle déterminant des réseaux transeuropéens dans la création du marché unique.

Le financement des RTE a été officiellement reconnu comme une priorité communautaire par le traité de Maastricht sur l'Union européenne.

Les investissements nécessaires à la mise en place des réseaux transeuropéens se chiffreront, d'ici à la fin du siècle, à des centaines de milliards d'écus. La plus grande partie de cet argent proviendra des Etats membres, investisseurs privés (surtout pour les télécommunications, la distribution d'énergie et les transports aériens) ou entreprises publiques.

L'Union européenne est disposée à octroyer d'ici là jusqu'à 20 milliards d'écus par an, en fonction des besoins. La plupart des crédits proviendront de programmes budgétaires en cours (5 milliards d'écus) ou de prêts de la Banque européenne d'investissement (7 milliards d'écus). En cas de besoin, 8 milliards d'écus supplémentaires pourraient être récoltés sous d'autres formes d'emprunt.

TRANSPORTS.

En l'an 2000, le trafic des marchandises et des passagers dans l'Union européenne aura doublé par rapport à 1975. Une partie de cette mobilité accrue résultera du marché unique. Une telle expansion du trafic ne peut, toutefois, s'envisager sans réseaux transeuropéens performants, au

risque de voir apparaître de sérieux problèmes d'engorgement.

Des plans directeurs ont été établis en ce qui concerne les TGV et le transport combiné, la construction des routes et la mise au point de réseaux interopératoires pour la navigation intérieure. D'autres plans qui visent à moderniser les réseaux ferroviaires traditionnels ainsi que l'infrastructure des aéroports et des ports de mer sont en préparation. Le transport combiné ou multimodal de marchandises (route-rail ou route-rail-navigation

intérieure) peut contribuer pour une grande part à la diminution des encombrements routiers et des émissions de gaz d'échappement.

L'objectif est multiple. Il s'agit de rendre le trafic plus fluide, plus sûr et plus respectueux de l'environnement, de rapprocher les régions périphériques et les régions centrales de l'Union européenne et d'établir des liaisons transfrontières avec les pays d'Europe centrale et orientale, dont les échanges économiques avec l'Union européenne ne cessent de croître.

Les projets prioritaires comprennent la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Strasbourg-Berlin, la liaison (tunnel-pont) du Fehmarn Belt entre l'Allemagne et le Danemark, une liaison par TGV et transport combiné entre Lyon et Turin et l'autoroute Berlin-Varsovie-Moscou. Pour ce qui est du transport par air, les projets prioritaires prévoient l'injection de 8 milliards d'écus pour la mise en place d'un système européen de gestion du trafic aérien et pour la construction d'un nouvel aéroport à Athènes.

Réseaux de transport transeuropéens : premiers projets.

Type de projet	États membres et non membres intéressés	Coût total indicatif (en millions d'écus)
1. Axe du Brenner; liaisons ferroviaires à travers les Alpes	I/A/D	10 000
2. Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres (PBKAL); train à grande vitesse: Belgique	B	2 500
3. Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres (PBKAL); train à grande vitesse: Pays-Bas	NL	2 100
4. Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres (PBKAL); train à grande vitesse: Londres, accès au tunnel	UK	3 900
5. Madrid-Barcelone-Perpignan; train à grande vitesse	E/F	6 800
6. Franchissement du détroit de Fehmarn; liaison fixe entre le Danemark et l'Allemagne; estimation des coûts de la construction pour le pont et le tunnel; décision à prendre sur une nouvelle construction ou une amélioration de la liaison ferroviaire (estimations préliminaires: 2 à 4 milliards d'écus)	DK/D	4 500
7. TGV Est; train à grande vitesse Paris-Strasbourg	F	4 000
8. TGV Est; train à grande vitesse Karlsruhe-Francfort-Berlin	D	8 500
9. Rotterdam-Ligne de la Betuwe (Cologne-Francfort-Karlsruhe-Suisse-Italie), ligne de chemin de fer (coût estimé pour le corridor jusqu'à la frontière germano-suisse: 9,6 milliards d'écus)	NL (D/CH/I)	3 100
10. Lyon-Turin; train à grande vitesse/transport combiné	F/I	6 200
11. Contournement de villes pour des projets de corridors de transport combiné et des projets sélectionnés de transport combiné	D/F/I/E	2 300
12. Nuremberg-frontière germano-tchèque-Prague: autoroute	D/CZ	1 000
13. Berlin-Varsovie-frontière polono-bélarusse (Moscou); autoroute (nouvelle construction)	D/PL	3 200
14. Patras-Athènes-Thessalonique-frontière gréco-bulgare; autoroute	GR	1 500
15. Lisbonne-Valladolid (frontière franco-espagnole); autoroute	P/E	2 000
16. (Dublin)-Holyhead-Birmingham-Cambridge-Felixstowe/Harwich-(Benelux); corridor routier (par secteur)	UK (IRL)	1 000
17. Bari-Brindisi-Otranto; autoroute	I	1 000
18. Système de gestion du trafic routier	CE	1 000
19. Nouvel aéroport d'Athènes (Spata)	GR	2 000
20. Système de gestion du trafic aérien pour l'Europe (CNS/ATM); inclut également le système de satellites Inmarsat III (charges de navigation) et segment terrestre associé	CE	8 000
21. Canal Rhin-Rhône	F	2 500
22. Canal Seine-Nord	F	1 500
23. Liaisons entre l'Elbe et l'Oder; voies navigables	D	600
24. Amélioration de la navigation sur le Danube; section entre Straubing et Vilshofen; voies navigables	D	700
25. Système de gestion de la navigation pour les eaux communautaires	CE	1 000
26. Système de positionnement multimodal par satellite	D/F et Agence spatiale européenne	1 000

Total

81 900

Dans sa proposition concernant la mise en place des réseaux transeuropéens, la Commission a identifié dans le domaine des transports vingt-six projets concrets qui concernent la majorité des États membres. Ces projets, qui sont repris dans le tableau ci-contre, sont susceptibles d'être réalisés à bref délai, et certains d'entre eux sont déjà en cours d'exécution.

Tous les projets de liaison par rail, par route, par air ou par voies navigables ont été sélectionnés sur la base de critères comme l'impact économique sur la région, la création d'emplois, la viabilité du projet et l'intérêt du point de vue industriel, les possibilités d'investissement et de financement du secteur privé, l'intérêt à l'échelle communautaire (liaisons transfrontières et interconnexion des réseaux). Tous les projets ont été vérifiés sous l'angle de leur conformité aux règles de protection de l'environnement. La décision quant à la mise en œuvre de ces projets appartient, maintenant, aux pouvoirs publics des États membres, aux autorités régionales ou municipales ainsi qu'aux partenaires privés.

UN RAPPORT DU SENAT.

Après la pollution du littoral français par des détonateurs et des pesticides l'hiver dernier, la Commission des Affaires Economiques et du Plan a constitué une "mission d'information chargée d'examiner les conditions de sécurité du transport maritime, d'apprécier les risques de pollution du littoral et de formuler toute proposition de nature à prévenir ces pollutions". Elle était présidée par le Sénateur Louis de Catuelan et son rapporteur en était le Sénateur Jean-François Le Grand. Elle a rendu son rapport le 8 juin 1994.

La mission d'information s'était fixé comme objectif d'évaluer la sécurité du transport maritime en s'appliquant à mettre en évidence les causes de sa dégradation progressive et les risques écologiques et économiques qui pèsent sur le littoral.

Pour mener à bien ses travaux, elle a procédé à 23 auditions au cours desquelles elle a entendu les différentes parties concernées par le transport maritime. Des délégations de la mission se sont rendues à Marseille, au Havre, dans les CROSS, en Grande-Bretagne et dans les îles anglo-normandes. Son rapporteur a été reçu par le Secrétaire Général de l'OMI et a pu participer, avec statut d'observateur, à la 63ème session du Comité de la Sécurité Maritime.

Dans sa première partie, le rapport analyse la situation actuelle : **"UNE SITUATION FORTEMENT DEGRADEE"**.

La deuxième partie juge **"L'INEFFICACITE DU SYSTEME ACTUEL DE REGULATION"**.

Enfin, la troisième partie contient les **PROPOSITIONS** de la mission *"susceptibles de remédier aux dysfonctionnements et aux lacunes qu'elle a pu constater. Ces propositions concernent les trois composantes indissociables de la sécurité du transport maritime : la prévention des accidents, le contrôle et la répression des infractions, la réparation des dommages"*.

"MAIS LA MISSION RESTE CONVAINCUE QUE LE SOIT L'INTERET DE SES PROPOSITIONS QUE SEULS LA SURVIE ET LE DEVELOPPEMENT DES FLOTTES DE COMMERCE DES ETATS EUROPEENS PERMETTRONT DE RETABLIR DES REGLES DU JEU ET DES PRATIQUES ASSURANT LA SECURITE DU TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES" (extrait du préambule).

DES PROPOSITIONS.

"Pour des navires moins polluants et plus sûrs".

- réduction des tolérances de rejets prévus par MARPOL ;
- objectif "zéro-déchets" ;
- obligation de veille radio ;
- obligation de moyens de positionnement modernes ;
- réviser IMDG pour les dangereux en pontée ;
- équiper les ports d'installations de réception ;
- mesures incitatives au renouvellement de la flotte ;

"Le facteur humain est déterminant".

"La mission est convaincue que quelles que soient la qualité des navires et la sophistication de leurs équipements, aucune amélioration notable ne sera constatée par rapport à la situation actuelle s'il n'est pas mis fin à la dégradation rapide de la qualification des équipages et des conditions d'emploi des marins sous pavillon de complaisance".

D'où ces propositions :

- contrôle de la qualification ;
- contrôle des connaissances tous les 5 ans ;
- formation à la sécurité dans nos ENMM ;
- embarquement des élèves ;
- révision rapide de STCW ;
- l'effectif minimum sur les porte-conteneurs doit tenir compte des tâches de surveillance ;
- obligation de langue commune ;
- pas d'homme seul la nuit (OMBO) ;
- pas de quart pour le commandant.

"Renforcer la sécurité de la navigation" :

- obligation de signalement ;
- recommandation de recours au pilotage hauturier ;
- renforcement des contrôles dans les zones "écologiquement sensibles" plutôt que restrictions de circulation.

"Augmenter les moyens de surveillance" :

- moderniser les CROSS ;
- renforcer les moyens d'intervention : flotte d'hélicoptères ; envisager le remplacement des remorqueurs de haute-mer ; en placer un dans le Pas-de-Calais.

Le deuxième groupe de propositions concerne le **TRAITEMENT DES POLLUTIONS** (moyens matériels, organisation administrative, recherche) et l'**INDEMNISATION DES VICTIMES**.

Enfin, le dernier groupe veut **EXIGER L'APPLICATION DES REGLEMENTS** : *"De l'avis unanime des personnes que la mission a pu interroger au cours de ses travaux, le principal défaut du système actuel de régulation de la sécurité du transport maritime est, non pas l'insuffisance des règlements, mais la mauvaise application des règlements existants"*.

D'où la nécessité *"d'améliorer l'efficacité des contrôles"*, en augmentant les moyens disponibles (doublement des effectifs d'inspecteurs de navires), en harmonisant les modalités de contrôle (contrôleurs internationaux), en recrutant des contrôleurs anciens navigants. La mission propose aussi la mise en place *"d'un système d'identification automatique des navires par balise plombée"*.

Elle estime également nécessaire *"d'assurer la transparence des résultats"* (publications de listes) et de *"sanctionner plus sévèrement les responsables"* (les exploitants de navires sous-normes). Enfin elle suggère de doter l'OMI de moyens de pression sur les Etats et d'un corps d'inspection indépendant.

Le **RAPPORT DU SENAT**, dans ses 280 pages, publie les comptes rendus des auditions. Il nous a paru intéressant de publier les deux premiers qui donnent les points de vue du CCAF et de l'Administration. De plus, ces auditions sont *"branchées"* sur la sécurité.

COMPTES RENDUS DES AUDITIONS.

Mardi 22 février 1994.

M. Edouard Berlet, délégué général du Comité Central des armateurs de France (CCAF), accompagné de Mme Françoise Odier.

M. Jacques Roudier, directeur de la flotte de commerce, et de M. Gérard Cadet, sous-directeur de la Sécurité des navires.

M. Michel Caron, président de l'Association française des capitaines de navires (AFCAN).

M. Fabrice Théobald, délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires.

Mercredi 9 mars 1994.

MM. André Ferras, délégué général de la SCAC Delmas Vieljeux, Samuel Malbec, responsable de l'inspection des navires et Yves Marie Le Jean, Directeur en charge des assurances maritimes.

M. Jean Chapon, président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) et de M. Hervé Cornede, directeur des transports internationaux.

M. Michel Barnier, ministre de l'environnement.

M. Antoine Rufenacht, président de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL).

Mardi 12 avril 1994.

MM. Pierre de Livois, directeur de la branche marine, Pierre Frey, directeur adjoint de la division constructions neuves de la branche marine et Philippe Boisson, directeur de la communication et conseiller juridique de la branche marine, du bureau Veritas.

Amiral Michel Merveilleux du Vignaux, président de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

MM. Stephan Rivard, sous-directeur, et Jérôme Chevaillier du service juridique et de l'Agence judiciaire du Trésor.

M. Yves Marchand, président du Conseil supérieur de la marine marchande, accompagné de M. Georges Tourret, secrétaire général.

Mercredi 13 avril 1994.

Amiral Charles-Henri Mechet, président de la mission

interministérielle de la mer et de M. Xavier La Roche, commissaire en chef de la marine.

Amiral Guy Richard, chef du bureau des risques naturels de la direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur.

M. Pierre Estur, président de l'association des amicales des capitaines au long cours français.

Mercredi 27 avril 1994.

M. Alain Blanchot, substitut du procureur près le tribunal de grande instance de Paris, chef de la section économique et financière.

MM. Claude Pigoreau, vice-président de l'Union nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNIM) et président du syndicat européen des entreprises de manutention privées, et Loïc Hislaire, délégué général de l'UNIM.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Mardi 3 mai 1994.

M. Pierre Mauviel, président, et M. Pierre Gustin, délégué général, du Syndicat français de l'assurance maritime, ainsi que le Commandant Jacques Mordelle, conseiller technique du Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports de France (CESAM).

M. Charles Narelli, secrétaire général de la Fédération des officiers de la marine marchande, représentant la FOMM.

Mercredi 11 mai 1994.

Mme Martine Rémond-Gouilloud, professeur de droit à l'université Paris I.

M. Alain Defressigne, secrétaire général de la direction des transports maritimes du groupe Total, accompagné de M. Henri Vergnon, directeur délégué de Total Raffinage distribution, et de M. Charles Guillou, responsable de la direction anti pollution.

M. Georges Marais, directeur général délégué, et du commandant Davenne de la Compagnie générale maritime (CGM).

Mardi 22 février 1994 - Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la mission a, tout d'abord, procédé à l'audition de **M. Edouard Berlet**, délégué général du Comité Central des armateurs de France (CCAF), accompagné de **Mme Françoise Odier**.

M. Edouard Berlet a présenté, en premier lieu, l'action menée au plan international, européen et national pour améliorer la sécurité du transport maritime.

Évoquant le rôle joué par l'Organisation maritime internationale (OMI), qui dépend de l'organisation des Nations-Unies, il a souligné qu'elle avait été à l'origine de très nombreuses conventions et recommandations dont une des caractéristiques est leur faible degré d'application par les États membres.

Il a estimé, en conséquence, beaucoup plus souhaitable de s'attacher, d'abord, à une meilleure application des règles existantes, plutôt que d'élaborer de nouvelles réglementations.

M. Edouard Berlet a évoqué, à cet égard, l'intérêt des dispositions du Mémoire de Paris, convention dont sont parties les États de l'Union européenne, la Pologne et les pays scandinaves et

qui vise à renforcer le rôle de l'État du port par rapport à celui de l'État du pavillon dans le contrôle de l'application des dispositions des conventions internationales.

S'agissant des initiatives qui pourraient être prises par l'Union européenne, M. Edouard Berlet a estimé que l'élaboration d'une réglementation spécifique relative à la sécurité maritime ne lui paraissait pas nécessaire. Il a, au contraire, considéré que l'Union européenne devait s'engager dans une application exemplaire des règles de l'OMI qui, compte tenu du poids économique et commercial de l'Europe, aurait un effet de propagation sur l'ensemble du monde.

Évoquant, enfin, les actions engagées par la France, dont la flotte de commerce ne représente que 1% de la flotte mondiale, M. Edouard Berlet a jugé inopportun de prévoir des règles particulières pour les armateurs français qui les pénaliseraient par rapport à leurs concurrents et n'auraient qu'un effet négligeable sur l'amélioration de la sécurité du transport maritime mondial.

Il a estimé, à cet égard, que l'amélioration de la sécurité ne devait pas se faire au détriment de la rentabilité et que le facteur déterminant de l'insécurité actuelle résidait dans la faiblesse excessive des tarifs de fret.

Abordant, ensuite, le problème de la responsabilité des différents acteurs de la filière du transport maritime dans les pollutions maritimes, M. Edouard Berlet a reconnu que les armateurs pouvaient avoir une certaine part de responsabilité mais que celle-ci devait être partagée entre tous les acteurs. Il a souligné, notamment, la responsabilité des chargeurs et des affréteurs et indiqué, qu'aujourd'hui, les armateurs ne connaissent plus toujours le contenu des conteneurs qui leur sont confiés ni le propriétaire de la cargaison. Il s'est donc déclaré favorable à la mise en place d'un partenariat entre les chargeurs, les affréteurs et les armateurs qui permettrait de clarifier les responsabilités.

M. Edouard Berlet a, enfin, exprimé sa satisfaction devant l'initiative prise par l'Union européenne en faveur d'une labellisation des sociétés de classification et souhaité que la formation en matière de sécurité soit renforcée tant pour les équipages que dans les écoles de la marine marchande.

M. Louis de Catuelan, président, est alors intervenu pour souligner que la part de responsabilité des armateurs, au niveau mondial, ne devait pas être négligée. Il a estimé que les accidents résultaient, pour l'essentiel, de la réduction des effectifs des équipages, du vieillissement de la flotte, du non-respect des règles d'arrimage des conteneurs et des moindres responsabilités attribuées aux commandants de bord sur les opérations de chargement.

Il a, aussi, mis en parallèle le faible coût des mesures de sécurité et les dépenses considérables de dépollution qui sont à la charge de l'Etat et des collectivités locales.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur, a interrogé M. Edouard Berlet sur les causes des pollutions récentes. Il s'est inquiété des moyens d'améliorer l'application des conventions de l'OMI, notamment par la mise en place d'une instance internationale de contrôle. Il a rappelé les mesures de renforcement de la sécurité maritime arrêtées par les ministres des transports de cinq Etats européens (Grande-Bretagne - France - Allemagne - Pays-Bas - Belgique) le 26 janvier 1994 en évoquant les risques de délocalisation du trafic qui pourraient éventuellement en résulter. Il a, enfin, souligné que le Sherbro, à l'origine des pertes de conteneurs de pesticides répandus sur le littoral de la Manche, était un bateau à équipage français commandé par un capi-

taine français et respectant toutes les réglementations en vigueur.

En réponse à ces questions, M. Edouard Berlet a indiqué que 10% seulement de la pollution littorale avait une origine maritime et noté que la proportion d'accidents dans le transport maritime était relativement faible.

Mme Françoise Odier a précisé que la pollution maritime par les hydrocarbures était en diminution constante pour la part résultant des rejets des navires mais qu'il resterait toujours une marge de pollution accidentelle impossible à réduire. Elle a noté que la pollution par les matières dangereuses connaissait au contraire une augmentation liée au développement de ce type de trafic qui est souvent mal contrôlé dans la mesure où, compte tenu des tarifs élevés et des contraintes techniques d'emballage, les obligations de déclaration de ces marchandises ne sont pas toujours respectées. Elle a souligné l'impuissance des armateurs à effectuer eux-mêmes ce contrôle.

M. Edouard Berlet a estimé souhaitable une augmentation des moyens de contrôle et une amélioration de la qualité de ces contrôles en évoquant la création d'équipes de contrôleurs de diverses nationalités et d'un corps de garde-côtes européen.

S'agissant du renforcement des sanctions applicables en cas de non-respect des conventions internationales, Mme Françoise Odier a précisé qu'elles relevaient du droit pénal des Etats qui les ont ratifiées et que le droit français prévoyait pour sa part la possibilité d'engager la responsabilité des commandants de bord ainsi que, depuis peu, celle de l'armateur. Elle a, enfin, souligné le faible nombre d'Etats ayant adopté de tels dispositifs.

S'agissant des risques de délocalisation du trafic, M. Edouard Berlet a estimé qu'ils existaient en théorie mais qu'ils étaient limités compte tenu de l'importance économique des pays concernés. Il s'est déclaré favorable à des initiatives limitées à cinq pays de l'Union européenne dans la mesure où ces initiatives consistent non pas à édicter des réglementations particulières mais à mieux faire appliquer les règles de l'OMI, rappelant la difficulté d'une action commune des Douze compte tenu de l'opposition de certains Etats, notamment la Grèce.

S'agissant, enfin, du Sherbro, M. Edouard Berlet a observé qu'il s'agissait d'un bateau neuf et que les règles d'arrimage n'assuraient la sécurité absolue des cargaisons que pour des mers de force moyenne.

M. Josselin de Rohan a évoqué les rapports

des armateurs avec les assurances. Soulignant que les armateurs avaient obtenu le plafonnement de la responsabilité du transporteur ce qui ne permettait pas de couvrir l'intégralité des dommages résultant des pollutions, il s'est déclaré favorable à un partage de responsabilité impliquant les chargeurs.

M. Edouard Berlet a indiqué que les armateurs n'étaient pas opposés à un relèvement du plafond de responsabilité défini par la convention de Londres de 1976. Il a souhaité la mise en place d'un système de coresponsabilité dans le transport maritime inspiré de celui qui est désormais applicable en matière de transport routier entre le donneur d'ordre et le transporteur.

Mme Françoise Odier a rappelé que la limitation de responsabilité était indispensable aux armateurs mais qu'elle permettait aussi aux victimes d'obtenir un remboursement immédiat. Elle a indiqué que les coûts de l'assurance avaient considérablement augmenté ces dernières années.

M. René Régnault s'est inquiété de l'efficacité des sanctions applicables, de la vétusté des navires et des lacunes de la formation des équipages. Il a évoqué la possibilité de réduire le risque d'accident par la limitation du volume du transport des matières dangereuses.

M. Edouard Berlet a considéré que le durcissement des réglementations ne pourrait être envisagé qu'à long terme et que, dans l'immédiat, il convenait d'appliquer les conventions existantes.

S'agissant de la vétusté des navires, il a indiqué qu'elle était la conséquence des niveaux très faibles des frets qui ne permettent pas de renouveler la flotte. Rappelant que l'âge moyen de la flotte mondiale était passé de 8 ans en 1984 à 14 ans en 1994, il a estimé qu'une amélioration du régime quirataire serait de nature à accélérer la sortie des navires sous-normes.

Il a évoqué, aussi, le déficit mondial d'officiers de marine, estimé à 40 000 en l'an 2000 et la nécessité de renforcer l'attractivité des filières de la marine marchande en termes de formation, de carrière et de reconversion.

Mme Françoise Odier a considéré comme envisageable la limitation des quantités de marchandises dangereuses transportées, rappelant la part de plus en plus importante de ces marchandises dans les chargements des porte-conteneurs. Elle a toutefois observé la difficulté du contrôle de ces marchandises dont la nature est parfois incertaine et les propriétaires souvent inconnus, particulièrement dans le cas des conteneurs de groupage. Elle

a regretté, à cet égard, l'insuffisante qualification des commissionnaires de transport et la dissémination des chargeurs.

En conclusion, **M. Louis de Catuelan**, président, a souligné l'impossibilité pour les officiers et les équipages de contrôler les chargements qui sont désormais effectués très rapidement.

Puis, la mission a procédé à l'audition de **M. Jacques Roudier**, directeur de la flotte de commerce, et de **M. Gérard Cadet**, sous-directeur de la sécurité des navires.

Au cours d'un exposé préliminaire, **M. Jacques Roudier** a fait observer que le transport maritime, activité en développement, notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses, n'était pas une activité dépourvue de risques, tout en soulignant que la pollution du milieu marin provenait pour 95% de la terre.

Il a estimé que l'objectif d'une diminution du risque maritime, grâce à une politique de prévention, demandait une action de longue haleine, rappelant cependant que les événements récents avaient montré l'efficacité des dispositifs d'intervention et de sauvetage.

M. Jacques Roudier a ensuite évoqué les différents niveaux d'analyse et d'action en matière de sécurité maritime :

- le niveau mondial, qui est celui du droit international émanant de l'Organisation maritime internationale (OMI) ;

- le niveau européen, où s'applique le dispositif juridique du mémorandum de Paris ;

- le niveau régional, cadre de l'action de groupes d'Etats riverains de mêmes entités maritimes ;

- enfin, le niveau national.

Il a cependant souligné la difficulté d'assurer la cohérence de ces différents niveaux d'intervention.

Trois éléments lui sont apparus importants en vue d'un renforcement de la sécurité maritime :

- l'application effective des règles existantes plutôt que l'adoption de règles nouvelles ;

- la priorité à donner aux facteurs humains plutôt qu'aux facteurs techniques, les accidents ayant plus fréquemment pour origine des défaillances humaines que des défaillances techniques ;

- la nécessité d'élargir le champ des agents

économiques concernés, la responsabilité des transporteurs ne pouvant être dissociée de celle des chargeurs et le rôle de régulation joué par les assureurs devant être renforcé.

Puis **M. Gérard Cadet** a exposé à la mission les trois principaux volets de l'organisation française de la sécurité maritime, à savoir la sécurité des navires, la sécurité de la navigation maritime et la sécurité portuaire.

S'agissant de la sécurité des navires, il a expliqué que le contrôle des navires battant pavillon français débutait dès le stade de la construction, sous l'égide d'une commission centrale de sécurité. Il a également indiqué que les contrôles de sécurité des navires français ou étrangers en service, effectués soit au nom de l'Etat du pavillon, soit au nom de l'Etat du port, étaient assurés par 70 inspecteurs affectés dans 15 centres de sécurité, assistés par une centaine de contrôleurs à temps partiel, ces contrôles étant complétés par des enquêtes techniques et administratives, ainsi que par des enquêtes nautiques, en cas d'accident.

En ce qui concerne la sécurité de la navigation maritime, M. Gérard Cadet a noté qu'elle reposait, d'une part, sur la signalisation maritime, et, d'autre part, sur les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), au nombre de cinq, dont trois en Manche, un en Atlantique et un en Méditerranée.

Enfin, il a évoqué la sécurité portuaire, basée sur le respect du Code des ports maritimes et du règlement pour le transport et la manutention dans les ports maritimes des matières dangereuses.

M. Gérard Cadet a ensuite abordé l'action des organisations internationales dans le domaine de la sécurité maritime, à commencer par celle de l'OMI.

Rappelant que la France faisait partie depuis l'origine de cette organisation regroupant 147 membres, il a indiqué que l'OMI avait favorisé l'adoption d'un grand nombre de conventions internationales mais que la réglementation existante n'était pas toujours appliquée de manière satisfaisante.

M. Gérard Cadet a ensuite évoqué l'action mise en place au niveau de l'Union européenne, sous l'impulsion de la France, en dépit des réticences de certains Etats membres tels que la Grèce. Il a, en particulier, fait allusion à la résolution communautaire du 8 juin 1993, tendant notamment à un renforcement des contrôles effectués dans les ports, ainsi qu'aux directives actuellement en cours d'élaboration en ce qui concerne d'une part, l'homologa-

tion des sociétés de classification, et, d'autre part, la formation des équipages.

M. Gérard Cadet a par ailleurs constaté que la coopération européenne dans le domaine de la sécurité des navires se traduisait également par les contrôles mis en œuvre dans le cadre du Mémorandum de Paris, accord adopté en 1982 à l'initiative de la France et qui réunit aujourd'hui 15 Etats européens. Il a précisé que 25% des navires faisant escale dans les ports d'un pays membre étaient ainsi inspectés chaque année et que ces contrôles avaient conduit à écarter d'Europe un certain nombre de navires sous-normes. Il a toutefois regretté l'insuffisance du contrôle de la qualification des équipages qui n'a été autorisé que depuis 2 ans.

Enfin, M. Gérard Cadet a fait part à la mission d'information des initiatives prises par les ministres chargés de la sécurité maritime en France et dans quatre Etats européens voisins, à savoir l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Royaume Uni, lors de leurs récente réunion à Paris le 26 janvier dernier, qui concernent notamment la sécurité des "ferries", le signalement obligatoire des navires dans certaines zones sensibles, le renforcement des contrôles ainsi que la publication de leurs résultats s'agissant des navires sous normes. Il a précisé que ces cinq Etats européens feraient également des propositions à l'OMI en vue de rendre obligatoire le code maritime international des marchandises dangereuses ainsi que les règles d'arrimage des cargaisons et s'efforceraient d'obtenir l'adoption d'une convention sur la responsabilité et l'indemnisation en matière de transport par mer des marchandises dangereuses.

A l'issue de ces exposés, **M. Louis de Catuelan**, président, a déploré que les commandants ne soient aujourd'hui plus maîtres de leur équipage ni de leur chargement dont ils ne connaissent pas le contenu avec précision. Il s'est par ailleurs demandé si, face à l'augmentation des primes d'assurances induite par la multiplication des accidents, la présence de personnel supplémentaire à bord des navires ne serait pas économiquement justifiée.

M. Gérard Cadet a alors précisé que la déclaration des marchandises dangereuses était en principe obligatoire, tout en reconnaissant que les contrôles n'étaient pas systématiques.

Répondant ensuite aux questions posées par **M. Jean-François Le Grand**, rapporteur, il a tout d'abord indiqué que les sanctions de la non-application des conventions internationales émanant de l'OMI relevaient de la compétence des Etats et il a estimé que la sanction la plus efficace était la retenue au port du navire contrevenant.

Il a par ailleurs considéré que les règles de sécurité du transport maritime, compte tenu de sa caractéristique internationale, pouvaient difficilement s'inspirer de celles qui sont applicables au transport routier.

Enfin, il s'est déclaré réservé quant à l'opportunité de mettre en place un repérage systématique des conteneurs par balises, compte tenu du coût d'un tel dispositif et des risques de fausses alertes, ou encore de rendre obligatoire le recours aux pilotes hauturiers dans les zones dangereuses, rappelant à cet égard que le préfet maritime avait la possibilité d'intervenir d'office si un navire en difficulté était repéré.

M. Jacques Roudier a alors apporté quelques précisions complémentaires.

Il a souligné, ainsi, que les déficiences d'un certain nombre d'Etats du pavillon qui ne disposaient pas d'une administration suffisante pour respecter leurs obligations, avaient conduit à faire effectuer ces contrôles par l'Etat du port.

Evoquant les débats au sein de l'OMI en vue de la mise au point d'une convention sur l'indemnisation du préjudice causé par les pollutions provenant du transport des marchandises dangereuses, il a indiqué que l'indemnisation devait être assurée au niveau des chargeurs comme au niveau des armateurs et qu'une alternative s'offrait entre un système de "péage" fixe à la tonne de marchandise transportée ou un système d'assurance permettant leur responsabilisation et leur intéressement à la sécurité du transport.

M. René Régnault a souhaité savoir si le code des marchandises dangereuses était réellement respecté, si l'administration disposait de moyens suffisants pour la surveillance des navires et enfin si l'Etat envisageait des mesures d'indemnisation à la suite des récentes pollutions qui ont affecté le littoral français.

En réponse à ces interrogations, **M. Gérard Cadet** a estimé que le code des marchandises dangereuses était relativement respecté en Europe, du moins lorsque les marchandises étaient déclarées. Il a par ailleurs annoncé un renforcement sensible des moyens en personnel des CROSS et des centres de sécurité au cours des prochaines années.

M. Jacques Roudier, après avoir rappelé que l'indemnisation du préjudice causé par la pollution relevait d'abord de la responsabilité de l'armateur et de son assureur, a, pour sa part, indiqué qu'aucune décision n'avait encore été prise à l'heure actuelle quant à une éventuelle intervention de l'Etat.

M. Gérard César s'est alors interrogé sur l'opportunité de placer les marchandises dangereuses sous le pont des navires, comme le préconise le Commandant Cousteau.

M. Gérard Cadet lui a indiqué que le transport de marchandises dangereuses était codifié par l'OMI et que le transport à l'intérieur du navire comportait des risques pour l'équipage. Il a estimé, qu'à l'instar des résultats significatifs obtenus en matière de transport pétrolier, la sécurité du transport en pontée des matières dangereuses devrait pouvoir être améliorée.

M. Jacques Roudier a fait observer que s'agissant du transport de matières dangereuses l'identification des responsables était plus difficile qu'en ce qui concerne le transport pétrolier, les intervenants étant plus nombreux et plus disséminés.

Il a également souligné la difficulté de sanctionner les navires provenant d'Etats non européens et le risque de voir ces Etats appliquer des mesures de rétorsion à l'égard des navires européens.

Enfin, **Mme Marie-Madeleine Dieulangard**, après avoir constaté que les contrôles effectués lors de la construction des navires, en application de la réglementation nationale, n'avaient qu'une portée limitée, compte tenu du déclin de la construction navale française, s'est interrogée sur l'efficacité des contrôles de l'application des règles d'arrimage et la difficulté d'identification des marchandises dangereuses, notant une divergence d'appréciation entre les représentants des armateurs et le ministère sur ce dernier point.

M. Gérard Cadet a alors rappelé que les ministres européens réunis le 26 janvier dernier avaient pris l'engagement de publier les résultats des contrôles effectués et que l'OMI avait formulé des recommandations très précises concernant le transport des marchandises dangereuses.

Au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la mission a procédé à l'audition de **M. Michel Caron**, président de l'Association française des capitaines de navires (AFCAN).

NDLR : *Il ne nous paraît pas utile de reproduire ici les quatre pages du Rapport consacrées à cette audition, la position de l'AFCAN sur la sécurité maritime en général et en matière d'arrimage de conteneurs ayant été suffisamment exposée dans les numéros précédents. Le Cdt Caron a d'ailleurs remis aux Sénateurs les articles "SECURITE... SECURITE..." et "CONTENEURS EN PONTEE" parus dans AFCAN-INFORMATIONS.*

UN RAPPORT DE L'ASSEMBLEE NATIONALE.

La sécurité maritime : un défi européen et mondial.

par Charles JOSSELINE

Présenté le 5 juillet 1994 à la Présidence de l'Assemblée Nationale par M. Charles JOSSELINE, Ancien Ministre, Député des Côtes d'Armor, le RAPPORT D'INFORMATION n° 1482, en 87 pages, rappelle les données du problème ("des sinistres nombreux aux conséquences de plus en plus lourdes"), ses causes connues (vieillesse de la flotte, faiblesse des contrôles, pression économique...) puis analyse la réponse internationale (OMI, Memorandum de Paris, Etats riverains de la Mer du Nord, Union européenne). Après un examen de l'organisation française de la sécurité maritime qui rejoint "les critiques pertinentes adressées par le sénateur Jean-François Le Grand à cette organisation", critiques qui renforcent d'autant "l'attrait du modèle des coast-guards", le rapport décrit brièvement "LES COAST-GUARDS AMERICAINS".

Enfin la troisième partie s'intitule "QUE FAIRE ?"

Nous présentons ci-après le préambule du rapport de l'ancien Secrétaire d'Etat à la Mer ainsi que ses propositions.

LE PARLEMENT, AVEC LE RAPPORT LE GRAND POUR LES SENATEURS ET LE RAPPORT JOSSELINE POUR LES DEPUTES, POSSEDE DESORMAIS DEUX BONS INSTRUMENTS D'INFORMATION ET DE PROPOSITION. RESTE A ESPERER QUE NOS ELUS SACHENT S'EN INSPIRER POUR ORIENTER FAVORABLEMENT LA POLITIQUE MARITIME DU GOUVERNEMENT DE LA FRANCE.

Mesdames, Messieurs,

Le concept même de sécurité maritime a beaucoup évolué au cours des dernières décennies. Axée presque uniquement, dans le passé, sur la sauvegarde des navires et de leurs équipages, la sécurité maritime doit désormais intégrer la nécessité de protéger les populations littorales et le biotope des estuaires, et ceci dans un environnement médiatique exacerbé qui fait de la sauvegarde des moutons des Shetland un enjeu.

Le fonctionnement en vase clos du monde maritime relève désormais d'une époque révolue. La mutualisation des risques, représentée par les clubs P & I, illustre cette époque. Le transport maritime opérait également dans un contexte réglementaire d'autant moins contraignant que les tiers n'apparaissaient guère concernés. En outre, le principe de la libre circulation sur les océans prévalait très largement. La différence avec le transport aérien, très réglementé dès l'origine, est frappante.

Les cargaisons étaient dans l'ensemble beaucoup moins dangereuses qu'aujourd'hui et les naufrages faisaient même parfois le bonheur des populations côtières. Avec l'apparition des superpétroliers et des transports de produits chimiques, voire nucléaires, les détonateurs ont remplacé les tonneaux de rhum d'antan.

Les pavillons se sont également multipliés avec la disparition progressive du quasi-monopole des pays industrialisés dans ce secteur. La flotte communautaire ne représentait plus, au 1er janvier 1993, que 13,2% du total mondial.

L'évolution technologique et les contraintes économiques ont conduit, dans le même temps, à une réduction drastique des effectifs à bord des navires, au risque parfois de menacer la sécurité.

Question d'une brûlante actualité, la sécurité maritime est en même temps un dossier complexe qui n'appelle guère de réponses simples, ne serait-ce qu'en raison de son caractère international. Les "évidences" sont le plus souvent fragiles. Ainsi, le "Herald of free enter-

prise" ou l'"Exxon Valdez" n'étaient pas des navires sous normes. L'Exxon-Valdez est même l'exemple type d'un navire performant conduit à la catastrophe à la suite d'une erreur humaine. 80% des accidents auraient d'ailleurs pour origine une défaillance humaine, statistique qui devrait conduire à remettre à sa juste place le facteur humain et inciter à poursuivre activement les études sur la fatigue des équipages. Au-delà des apparences, la question fondamentale est évidemment de séparer ce qui relève de l'erreur humaine *stricto sensu* et des conséquences d'une pression excessive sur les hommes. C'est d'ailleurs la question que la justice américaine a eu à trancher dans l'affaire de l'Exxon-Valdez et il est intéressant de voir qu'elle a conclu à la responsabilité d'Exxon, menacée de devoir payer quinze milliards de dollars d'indemnités !

La dimension internationale de la question conduit à une interrogation majeure sur le rôle respectif de l'OMI (Organisation maritime internationale), des organisations régionales et des Etats. Faut-il s'en remettre au consensus international, ce qui garantit des normes uniformes mais au prix d'un très long processus de ratification ? Faut-il anticiper ce processus, avec l'avantage de l'efficacité mais au risque de pratiques protectionnistes déguisées ? Quel doit être le rôle de l'Union européenne ?

Autre problème majeur, le contrôle de l'application des règles et le caractère uniforme de leur application, sauf à engendrer des détournements de trafics. L'application correcte et homogène des règles est au moins aussi importante que l'édiction de nouvelles normes.

La dimension médiatique nouvelle prise par ce problème aura au moins eu le mérite de pousser les opinions publiques à exiger des résultats tangibles. Divers progrès ont d'ailleurs été déjà enregistrés. Plusieurs étapes restent cependant à franchir. Je m'efforcerais donc, dans le cadre de ce rapport, de présenter un certain nombre de propositions en ce sens, après avoir rappelé les principales données d'une question déjà largement débattue.

PRINCIPALES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU RAPPORT.

☞ Il est regrettable que la proposition de directive relative aux sociétés de classification ne fixe pas une limite dans le temps sans ambiguïté à l'activité des sociétés ne remplissant pas les critères qu'elle définit.

☞ Les propositions de la Commission sur le pavillon Euros présentent un aspect intéressant, la possibilité d'aides publiques, mais prévoient un volume trop réduit de navigants d'origine communautaire.

☞ Il faudrait renforcer les effectifs des centres de sécurité des navires (70 en France, 100 dans cinq ans, contre 250 au Royaume-Uni).

☞ Il serait peu pertinent d'engager la responsabilité des chargeurs dans des conditions différentes de celles existant actuellement, à l'exception des transports pétroliers.

☞ Les chargeurs souhaitent, par contre, légitimement, un renforcement de l'intervention de la puissance publique. Pour cela, une taxe d'un montant minime, assise sur les volumes transportés par la voie maritime, pourrait permettre de renforcer les effectifs chargés de ce contrôle.

☞ Si les réformes actuellement engagées des sociétés de classification ne portent pas leurs fruits, il restera à confier aux sociétés d'assurance le soin de les choisir.

☞ L'assurance responsabilité devrait par ailleurs être rendue obligatoire, ne serait-ce que pour éliminer les distorsions de concurrence entre les armateurs assurés et les autres.

☞ Il serait souhaitable de développer réellement les échanges entre les différentes administrations européennes, avec, si possible, des échanges de longue durée de nature à faci-

liter l'harmonisation des contrôles. A terme, l'idéal serait de disposer d'un corps d'inspecteurs européens assurant une meilleure coordination de l'application des politiques de contrôle.

☞ Il est nécessaire de resserrer le dispositif de coordination des multiples administrations chargées de la sécurité maritime.

☞ Les initiatives prises en matière de publicité des contrôles dans le cadre du mémorandum de Paris ne peuvent qu'être saluées.

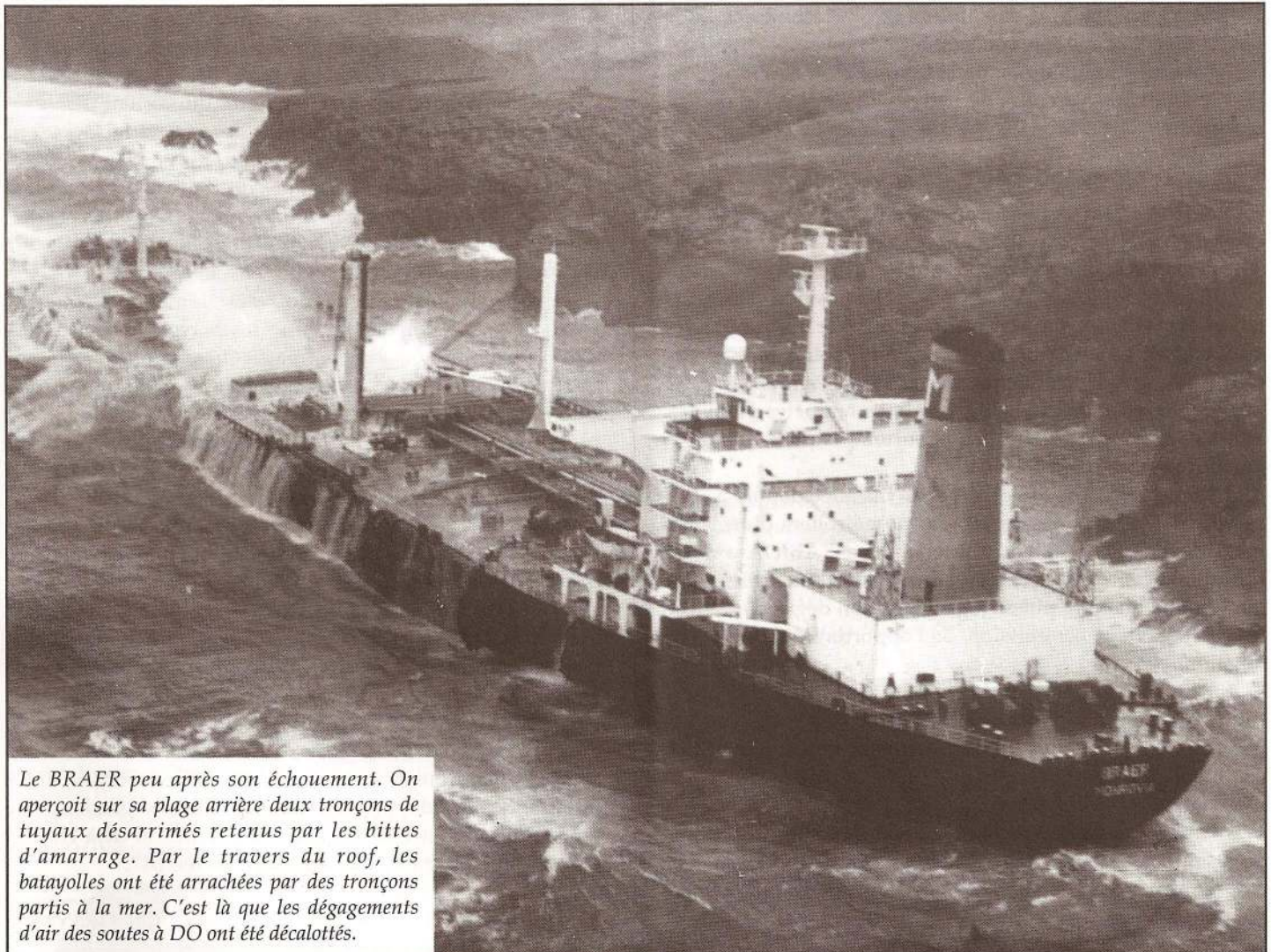
☞ Sans aller jusqu'à imiter les Etats-Unis, il est nécessaire de renforcer les sanctions pour les pollueurs. A cet égard, la ratification des protocoles du 26 mai 1984 par le plus grand nombre d'Etats marquerait un grand progrès.

☞ Il est nécessaire de mieux prendre en compte le rôle essentiel du facteur humain, dont le rôle est capital dans un très grand nombre d'accidents, ce qui met en évidence l'importance de la qualification des équipages et des ratios minima d'effectifs qui doivent être calculés en tenant compte des conditions spécifiques de travail des personnels navigants.

☞ Il conviendrait de défiscaliser les rémunérations des personnels navigants français.

☞ Il serait utile de poursuivre les démarches suivies en matière de contrôle de l'Etat du port, et, si besoin est, suivre la proposition de Lord Donaldson tendant à supprimer l'obligation de reconnaître les certificats délivrés par un Etat défaillant.

☞ Il est enfin souhaitable de poursuivre les travaux sur les mérites comparés des ponts intermédiaires et des doubles coques.



Le BRAER peu après son échouement. On aperçoit sur sa plage arrière deux tronçons de tuyaux désarrimés retenus par les bittes d'amarrage. Par le travers du roof, les batayolles ont été arrachées par des tronçons partis à la mer. C'est là que les dégagements d'air des soutes à DO ont été décalottés.

SINGLE BUOY MOORING

Cdt YVONNOU
Vice-Président
Affaires Techniques

Le Commandant ADAM, nous a fourni, dans AFCAN-INFORMATIONS de mars 1994, une approche résumée de l'utilisation des S.B.M. vue par les yeux d'un Capitaine de pétrolier. Le Commandant YVONNOU de la S.F.T.P. fait partie de la commission nautique nommée par les Affaires Maritimes de ST NAZAIRE avec le Commandant FERRIER de SHELL-Transport pour étudier tous les aspects de l'implantation d'une telle S.B.M. dans l'Ouest du CROISIC à mi-distance entre le plateau du FOUR et l'île de HOEDIC.

Nous reviendrons sur les impacts économiques d'un tel projet qui en est actuellement au stade de la collecte d'informations. Ce projet pourrait voir le jour au plus tôt vers 1998, mais la société ELF initiatrice de cette installation, dont le but est d'alimenter la raffinerie de DONGES par des VLCC/ULCC à travers un pipe utilisant à terre le tracé du pipe de PIRIAC, voudrait mesurer la faisabilité de son projet et tient à y associer les élus locaux et des techniciens pour ouvrir un débat en toute connaissance de cause.

- Une première réunion de la Commission nautique a eu lieu le 14.01.94. Au cours de cette réunion il a été décidé d'implanter une bouée de mesure de la houle et deux capteurs de courants : l'un à 10 mètres du fond et l'autre, en surface.

Les données fournies seront en effet précieuses pour la décision finale de l'implantation.

- La seconde réunion proposait une visite de la S.B.M. de la raffinerie de HUELVA en Espagne. La position d'implantation est évidemment plus au sud que celle qui est prévue en Bretagne, et la comparaison pouvait s'avérer osée. Pourtant, bien que la fréquence de mauvais temps est plus importante près de HOEDIC, certaines tempêtes violentes affectent la zone de HUELVA, et surtout, le courant peut y atteindre la vitesse de 2.3 Nds.

La bouée SBM de HUELVA y est installée depuis 27 ans et est prévue pour des amarrages de pétroliers d'un D.W. maxi de 150 000 MT. La raffinerie de la RABIDA a donc fourni à la commission, tous les renseignements utiles pour que chaque membre puisse juger selon son degré d'implication au sein de la commission, de l'opportunité de cette installation.

Sur le simple plan nautique et en se mettant "en situation", les Commandants FERRIER et YVONNOU ont pu imaginer les difficultés qu'ils pourraient rencontrer et ont commencé à les définir.

On peut avancer a priori que :

- l'approche devrait se faire courant de bout, c'est-à-dire au jusant, cap au NW, pour éviter au VLCC/ULCC d'avoir à se retourner devant la bouée et dans une zone où les fonds sont moindres.

- Compte tenu du temps imparti à l'accostage qui devra rester dans les limites raisonnables du minimum, il sera nécessaire de "crocher" un remorqueur en pousseur à tribord avant pour avoir le loisir de retenir l'avant quand le VLCC/ULCC battra en arrière pour stopper son approche. Le système consistant à garder dès le début un remorqueur en pointe à l'arrière n'est efficace que pour arrêter le navire, mais inutile quand il s'agit de "poser" l'avant près de la SBM.

- Le branchement des flexibles prenant en général entre 2 et 4 heures, il faudrait que l'opération soit totalement terminée avant l'étale de basse mer. Il est donc envisageable de penser qu'il faudrait qu'un lamaneur local monte à bord, ou bien qu'il soit adjoint un mooring master au pilote.

- Une telle opération ne peut se réaliser avec toute la sécurité nécessaire que si une personne compétente aussi bien pour la manœuvre que pour la cargaison reste constamment à bord pour garder des relations très aisées entre le terminal et le bord.

- Les Commandants de ces navires qui restent très longtemps à la mer ont de multiples besoins. Il faudra donc qu'une infrastructure soit réalisée pour les satisfaire.

- Compte tenu des probabilités de mauvais temps, il faudra imposer un tirant d'eau minimum à ces navires et donc ne prévoir d'accepter des navires dont le ballast est tout à fait indépendant de la cargaison.

Il faut en substance, prévoir des éléments de sécurité maximum en accord avec toutes les personnes concernées dans la commission. Ceci est particulièrement vrai pour la sécurité sur les navires qui seront reçus à ce terminal, mais aussi pour ce qui concerne le matériel qui sera employé pour construire le pipe sous marin. Il faut être bien conscient que bien que le KM de pipe sous marin coûte cher, il faudra tout de même que l'implantation soit suffisamment éloignée de la côte pour réaliser des manœuvres en toute sécurité et que le contraire serait une action contre nature dans un environnement si sensible pour son écologie, sa pêche et son tourisme. Le Commandant BROSSARD chargé de la sécurité à la Direction Transport Maritime du groupe ELF, envisage, pour éviter toutes craintes justifiées ou pas, d'employer le TOP NIVEAU de la technologie et des conseils de toutes sortes car l'enjeu n'est pas mince et la partie concernant la décision est loin d'être gagnée.

Nous tiendrons le lecteur de AFCAN-INFORMATIONS informé des développements de cette histoire passionnante qui se déroule en BRETAGNE mais d'ores et déjà chacun pense "qu'il faudra donner du temps au temps".

Cdt YVONNOU

FLANERIE SUR SEINE

La sécurité de la navigation est-elle réservée au maritime ?

Par le Cdt André TROCHERIS

Nous sommes à une époque où il s'avère que la sécurité est une des priorités de nos gouvernants, en particulier en ce qui concerne le Maritime : l'OMI revoit la formation des gens de mer, elle légifère laissant de moins en moins de liberté aux marins dont on vérifie le taux d'alcoolémie ; des sanctions sont prévues à la moindre pollution ; le passage des navires aux points stratégiques est contrôlé par des radars, etc. Il n'est donc pas surprenant qu'un Capitaine de navire imprégné de cet esprit sécuritaire, se pose des questions en voyant, par une belle soirée d'août, les bateaux de tourisme évoluer sur la Seine à Paris.

Que se passerait-il par exemple en cas d'abordage entre un de ces énormes engins flottants en plexiglas et un convoi poussé ?

Pensant pouvoir joindre l'utile à l'agréable, j'ai donc embarqué sur une vedette de taille moyenne pouvant à mon avis recevoir quelques 150 touristes pour un circuit d'environ une heure dans une section du fleuve comprise entre le pont de Bir-Hakeim et le canal St Martin.

La vedette accoste le long du ponton et déverse son flot de touristes. Sans perdre de temps, une quantité à peu près égale s'engouffre à bord. A la coupée le Capitaine collecte les billets. Il n'a manifestement aucun moyen de s'assurer que le nombre de passagers ne dépasse pas le maximum autorisé. Les gens s'installent de façon plutôt anarchique, certains s'asseyent même, jambes pendantes, sur les feux de navigation. Le Capitaine est seul pour tout contrôler et il ne doit pas perdre de temps afin d'assurer le nombre de rotations prévues.

Une fois le ponton largué, une jeune fille vient s'asseoir à côté du Capitaine et donne au micro des explications en Français, Anglais et Allemand sur les principaux monuments qui bordent la Seine. Cette tâche est généralement assurée par des étudiants qui n'ont reçu aucune formation sur la sécurité. Autrement dit en cas d'accident, le feu dans la machine par exemple, le Capitaine doit abandonner la barre, laissant son bateau à la dérive, s'il veut utiliser les extincteurs du bord, ou tenter de maîtriser une panique tou-

jours possible dans ce genre de circonstances. Il y a à bord des radeaux et des gilets de sauvetage, mais il est à peu près sûr que faute de personnel pour mettre les radeaux à l'eau et distribuer les gilets en expliquant comment cela s'utilise, tout ce matériel sera très mal employé, la précipitation vers les gilets risquant d'ailleurs de générer une panique. A bord des avions, même pour des vols excessivement courts, les passagers ont droit à une démonstration sur l'utilisation du matériel de sauvetage.

J'ai pu discuter avec le Capitaine, conscient de ces problèmes, mais également confronté aux « impératifs commerciaux ». Il avait pris son service à 13 heures et devait terminer à 1 heure du matin : douze heures de barre avec peu d'interruptions. Il y a bien sûr des périodes calmes, mais il faut savoir que vers 22 heures le trafic s'intensifie avec la mise en service des bateaux restaurants. Dans la soirée on peut estimer à plus de 10 000 le nombre de touristes circulant dans ce secteur de la Seine. Cette affluence rend la navigation difficile en particulier à l'approche des ponts qui créent des goulets d'étranglement.

A une époque où le transport fluvial s'intensifie, où la création de l'Europe va attirer les étrangers sur nos voies navigables, où l'Institut Français de la Mer choisit précisément le thème des transports fluvio-maritimes pour ses XVIèmes journées de la mer, ne serait-il pas prudent de se pencher sur les normes de sécurité appliquées à la navigation fluviale et principalement aux transports de passagers, sans attendre l'accident qui déclenchera la prise de mesures draconiennes un peu comme cela s'est passé pour le maritime. Peut-être serait-il également judicieux de revoir la formation du personnel, qui a la responsabilité d'un nombre de passagers toujours plus important.

Toutes ces considérations mises à part il faut avouer que la promenade sur la Seine, au cœur de notre Capitale, par un beau soir d'été, est absolument sensationnelle.

ndlr : Relire dans AFCAN-INFORMATIONS n° 25 (Mars 1994) l'interview d'un capitaine de bateaux à passagers navigant sur la Seine.



75 cabines doubles - Longueur 105 m - Largeur 10 m - Croisières sur le Rhin.

«PETROLIERS DE LA HONTE»

Le propre de la télévision étant de fournir des images à distance - ce qu'oublie trop souvent les «présentateurs» d'informations qui «causent» plus qu'ils ne montrent - on peut dire du documentaire de Patrick BENQUET que c'est de la bonne télévision.

«**Pétroliers de la honte, la loi du silence**», diffusé par le magazine Les Cinq Continents sur FR3 le 6 septembre, nous a gorgés d'images saisissantes que même nous, les professionnels, n'avons pas souvent l'occasion de voir (heureusement dans certains cas !...) Le bordé de pont du KITINA-P ondulant sous l'effet de la houle alors que ce vieux pétrolier se disloque à pleine charge fait comprendre mieux que de longues expertises que l'état de vétusté d'un navire est la cause déterminante de sa perte par mauvais temps. Impressionnante aussi la «coupe transversale» du KIRKI (affrété par BP !) qui tangué en vomissant son pétrole et s'enflamme brusquement. Terribles images encore, de courage et d'audace, que celles de cet hélicoptère déposant des hommes sur la plage arrière du BRAER quelques instants avant son échouement (cf récit du naufrage dans AFCAN- INFORMATIONS).

Un des mérites de Patrice BENQUET est d'avoir collecté des images dont il n'est pas l'auteur pour bâtir cet excellent reportage.

■ DU REPORTAGE A L'ENQUETE.

Patrice BENQUET avait contacté l'AFCAN depuis longtemps. En fait sa première idée était d'effectuer un reportage sur les chantiers de démolition des navires car il avait été très impressionné lors d'un voyage en Asie par le dépeçage à sec d'énormes navires par des milliers d'hommes nu-pieds et en haillons. D'où le projet de raconter la vie et la mort d'un pétrolier depuis sa construction jusqu'aux plages du Bangladesh ou du Pakistan. A l'époque il recherchait un commandant qui aurait eu le triste privilège d'avoir jeter son mastodonte au plein chez les ferrailleurs.

C'est alors que s'intéressant aux transports maritimes, il a découvert le monde effrayant du «pétrole» et décidé d'élargir son sujet.

Il s'agit donc finalement d'une véritable enquête et l'autre grand mérite de son auteur est d'avoir su faire parler des acteurs des différentes branches du maritime, milieu plutôt enclin à garder le silence. «L'omertà» dit l'un d'eux. On peut reprocher à Patrick BENQUET d'être rester «français» dans son approche alors qu'à l'échelle mondiale le transport pétrolier français ne représente qu'un petit bidon dans une grosse cuve. Mais la qualité de ses interlocuteurs donne à leurs propos une portée qui dépasse largement nos frontières.

■ LES NAVIRES.

Des chiffres impressionnants pour commencer, sur les naufrages, les marées noires, les marins disparus. Retenons celui-ci : deux pétroliers coulent chaque mois dans le monde, avec cependant toute la prudence nécessaire car ce chiffre n'est pas le même dans le livre-enquête publié après l'émission et qui donne en vrac les principales données chiffrées recueillies sur le sujet (1).

Un rappel historique (le BATILLUS et ses trois frères) explique que la guerre du Kippour vint mettre un terme à la croissance vertigineuse de la consommation de pétrole dans le monde (c'était en 1973) et qu'à partir de cette époque, affréteurs, sociétés de classification, assureurs, armateurs ont commencé à rechercher les moindres coûts au détriment de la sécurité. Le tonnage pétrolier devient largement excédentaire et des «armateurs-spéculateurs» se constituent des flottes qui pèsent encore aujourd'hui sur le marché, et qui sont devenues des flottes-poubelles. «*Les navires-poubelles ont une patrie : la Grèce*» annonce le commentateur...

Or, un courtier maritime (*shipbroker*) explique que même si les affréteurs privilégient les bons navires, ils choisissent finalement les taux de fret les plus bas... qui sont offerts par les mauvais navires.

M. Jean-François CRISTAU, courtier chez Barry Rogliano Salles : «*Compte tenu de l'excédent de tonnage aujourd'hui, les affréteurs prennent les meilleurs, mais dès que le marché remonte un peu, on reprend les plus mauvais. Le problème c'est qu'il y a trop de navires. Mais cet excédent n'est pas énorme : 10% environ. Pour les VLCC, s'il y avait 50 navires de moins, le marché serait complètement différent.*»

Ce que confirme, d'une autre façon, M. Gilles BOUTHILLIER, PDG de la CNN : «*Il est certain que dans un marché comme celui d'aujourd'hui où les taux de fret sont effondrés, il est extraordinairement difficile de dire à un affréteur qui peut avoir un bateau pour 10 ou 12 000 dollars par jour : donnez 10 000 dollars de plus et je vous fais un bateau de qualité. C'est un message qui ne passe pas du tout.*»

Sociétés de classification et assureurs se renvoient la balle, dès qu'il s'agit d'entretien et de sécurité. Il y a trois ou quatre ans, les assureurs avaient tellement peu confiance dans les classificateurs qu'ils ont songé à créer leurs propres organismes de classification et de contrôle. Ils se sont d'ailleurs livrés à des visites de navires qui piétinaient sans retenue les plates-bandes des sociétés de classification.

«*...sur 150 à 200 surveys par les assureurs portant notamment sur les structures, 80% ont montré que les navires étaient impropres à la navigation*», avance M. Martial de CALBIAC, Directeur de la branche Réassurance de la CAMAT. Quant à M. Vianney de CHALUS, Président du

Groupe Chégaray de Chalus, il désigne le couple infernal : «Le client de la société de classification, c'est l'armateur. Donc d'un côté il vous fait vivre, d'un autre côté vous devez le contrôler et l'embêter. Il y a là quelque chose de paradoxal».

M. Jean-Pierre PAGE, Directeur pour la France de LLOYD's Register confirme évidemment cette liaison : «Toutes les informations concernant les navires que nous avons appartiennent à l'armateur et ne peuvent absolument pas être diffusées».

Pierre de LIVOIS, Directeur de la Branche Marine du Bureau Veritas renvoie la balle chez l'armateur : «Il y avait un système qui fonctionnait bien en ce sens que les armateurs avaient des taux de fret raisonnables, des équipes de maintenance qui marchaient bien et donc le système des sociétés de classification qui vérifiaient les plans, contrôlaient la sécurité du navire à la construction et faisaient un suivi régulier avec des visites renforcées tous les cinq ans et des visites plus superficielles tous les ans. Mais entre ces visites, le navire subit des états de mer difficiles, des chargements difficiles, des vibrations de toutes sortes et donc il est important que l'armateur lui-même assure une maintenance de son navire :

L'ARMATEUR A LA RESPONSABILITE DE SON NAVIRE».

■ LES EQUIPAGES.

Les armateurs, justement, mesurent-ils réellement les risques engendrés par les équipages mixtes, demande le commentateur.

«C'est plus stressant, répond le Cdt Hubert ARDILLON, commandant du PROVENCE, d'être avec des étrangers que d'être avec un équipage entièrement français. On connaissait la valeur des gens beaucoup plus facilement quand c'était des équipages français car on les connaissait depuis longtemps. On savait qu'on pouvait se reposer sur certaines personnes pour certaines tâches... Avec un étranger, on a toujours ce petit doute de se dire : est-ce que vraiment je peux ? est-ce que vraiment il sait ?»

Le Cdt ARDILLON ne tombe pas dans le travers de beaucoup qui consiste à dire que tous les marins étrangers sont mauvais et que seuls les Français, etc. Pour lui, c'est avant tout un problème de communication : «D'abord il y a une barrière de langue. Lorsque je veux parler à

un Polonais ou à un Philippin, j'arriverai à me faire comprendre et lui arrivera à se faire comprendre mais est-ce que chacun de nous dit vraiment ce qu'il a voulu dire, est-ce que chacun réussit vraiment à exprimer ce qu'il avait envie de dire ? Je n'en suis pas sûr». Le PROVENCE est armé par neuf Français, quatre Polonais et quatorze Philippins.

Sur ce même sujet des relations avec des équipages étrangers, le Cdt YVONNOU dénonce leur manque «d'esprit de société» : «(Que signifie) l'entretien d'un navire pour quelqu'un qui va d'un navire sur un autre ? Il n'y a plus d'esprit de société et il est bien évident que la disparition de cet esprit de société nuit gravement à la sécurité, à l'entretien, à tout».

■ QUE FAIRE ?

M. Gilles BOUTHILLIER : «Je suis convaincu que les compagnies d'assurances et les sociétés de classification, si elles voulaient prêter la main aux autorités administratives seraient en mesure, très vite, de faire en sorte que les navires à repérer le soient effectivement et que les mesures adaptées soient prises dans un délai extrêmement bref».

Francis VALLAT : «Le diagnostic est fait. Nous sommes tous d'accord sur le chiffrage. Nous sommes grosso modo d'accord sur les mesures à prendre et nous savons tous qu'à moyen et à long terme ce sont des mesures qui devraient payer mais il y a l'incapacité de prendre à court terme des mesures qui sont parfois politiquement difficiles».

Ce dont trop peu de gens se rendent compte, c'est que tout se joue dans les années qui viennent et qu'il ne faut pas, dans cette période intermédiaire, que disparaissent les bons car à ce moment-là tout le monde y perdra».

Michel CARON

(1) «LES PETROLIERS DE LA HONTE» par Patrick BENUQUET et Thomas LAURENCEAU. Edition n° 1 Hachette. 300 pages. 120 F.

ndlr : Les membres de l'AFCAN auront apprécié, je l'espère, de voir au générique de l'émission leur association recevoir les remerciements des auteurs pour sa contribution.

DERNIERE MINUTE :

Projet de loi «CLANDESTINS»

A l'heure où nous bouclons, nous avons reçu des réponses de MM. (ordre chronologique) :

- Charles REVET, député, Président du Conseil Général de Seine-Maritime, qui soumet notre projet au Groupe UDF.
- Louis de CATUELAN, Sénateur des Yvelines, qui se propose d'intervenir dès la prochaine rentrée parlementaire et nous a fixé rendez-vous début octobre pour rédiger ensemble une proposition de loi appropriée.
- Yves MARCHAND, député-maire de Sète, Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, qui soumettra cette affaire au Conseil pour obtenir son avis avant de déposer une proposition de loi conforme à nos vœux.
- Antoine RUFENACHT, député, Président du Conseil régional de Haute-Normandie, qui nous a adressé plusieurs courriers.
- Enfin, MM. REGNAULT, sénateur des Côtes d'Armor, MERVILLE et LEVEAU députés de Seine-Maritime ont accusé réception de nos lettres et nous transmettent copies de correspondances échangées sur ce sujet avec les Ministres concernés.



Commandant Michel CARON
Président de l'AFCAN
B.P. 1114
76063 LE HAVRE Cedex

Malakoff, le 11 juillet 1994

N° 0463/CD/CV

Système RTIS

Ref. Article paru dans le n° 26 - juin 1994
d'AFCAN Informations

Cher Commandant Caron,

Nous avons pris connaissance avec intérêt de votre article publié dans le numéro 26 de juin 1994 d'AFCAN Informations, qui traite des rapports de position (Ship Reporting Schemes).

Nous ne doutons pas que votre article éclairera un sujet en pleine évolution.

Nous avons noté que dans vos commentaires sur le projet RTIS vous écrivez que :

"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".

Nous devons attirer votre attention sur le fait que, contrairement à vos déclarations, le projet RTIS n'a en aucune manière l'intention d'obliger qui que ce soit à y prendre part.

RTIS envisage de mettre à la disposition des usagers un outil dont ils auront à juger s'il facilite l'exécution des tâches qu'ils ont à accomplir. Parmi celles-ci il en est certes qui résultent des obligations qui pourraient être faites de rapports de position. Comme vous le savez, ces obligations sont décidées par les instances compétentes. Le projet RTIS se doit cependant de prendre en considération les obligations actuelles et/ou projetées.

Vous avez sûrement noté par ailleurs, au cours des exposés faits sur le sujet lors de la réunion du 6 mai, que la gamme de services qu'envisage de procurer RTIS dépasse de beaucoup celle d'informations sur les mouvements des navires. Si les capitaines de navires sont comptés parmi les bénéficiaires de ces services, ils sont loin d'être les seuls.

Nous vous serions donc très obligés de bien vouloir faire état de nos remarques dans le prochain numéro de votre intéressante revue.

Nous vous laissons bien entendu le soin de juger si, à la lumière de ce qui vient d'être dit, vous pensez toujours devoir ranger les partenaires du projet RTIS parmi les "aiguilleurs de la mer".

Nous pouvons vous assurer quant à nous qu'aucun d'entre eux n'avait jusqu'alors songé mériter un tel qualificatif. J'ajouterai de plus que l'analogie suggérée démontrerait de la part de tels prétendants une bien mauvaise connaissance des contraintes de la navigation maritime.

Veillez agréer, cher Commandant Caron, l'expression de nos sentiments distingués et dévoués.

C. DEUTSCH,
Chef du Projet RTIS

CENTRE INSTRUCTION SECURITE CONCARNEAU

"L'HOMME, FACTEUR ESSENTIEL DE LA SECURITE A BORD".

Si la formation des équipages en matière de sécurité était relativement bien appliquée jusqu'en 1991, depuis, un formidable progrès a été réalisé dans le cadre de la réforme de l'enseignement maritime en ce domaine.

En effet, jusqu'à 1991, la formation incombait aux armements par le biais des quotas de spécialistes du feu, suivant les types de navires. Dans l'enseignement maritime, cette matière était un module peu valorisé, enseigné par du personnel non spécialisé. La décision de rendre obligatoire le passage dans un centre de formation pratique, pour tous les cours débouchant sur un brevet (C2NM, Lieutenant, OM3, BEP) est un pas essentiel vers l'amélioration des connaissances de chaque marin dans ce secteur, la sécurité n'étant ni une spécialité ni un certificat, mais un devoir. L'intégration de ce stage en période scolaire a le double avantage de faciliter la composition des équipes de sécurité à bord par l'emploi de personnel apte au port des appareils respiratoires isolants, et d'alléger le coût financier des armements en matière de formation spécialiste du feu. (Les recyclages indispensables dans les trois ans incombent à la volonté de ces armements).

Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille et le C.I.S. de Concarneau sont les centres pilotes de ce type de formation. Il faut se garder de développer des structures multiples qui ne fournissent pas toujours un programme identique.

La formation dispensée dans ces deux centres est basée sur la maîtrise de l'homme devant une situation de catastrophe telle que l'incendie, le secourisme, la survie. Le spectaculaire est interdit ; l'organisation et les gestes de prévention sont les bases de l'enseignement pour une efficacité totale devant une fortune de mer.

En France, la formation des marins n'est pas parfaite, mais elle est une des meilleures de la communauté européenne ; beaucoup reste à faire, et nous devons nous y employer.

Jean-Pierre BERTHELOT
Chef du Centre d'Instruction Sécurité de Concarneau.

SPECIALISTE DU FEU (Navigants du Commerce et de la Pêche).

INCENDIE

- Théorie incendie (combustion, matériels mobiles, installations semi-fixes et fixes)
- Description et entretien des appareils respiratoires - équipement du personnel.
- Visite du bord et techniques d'intervention - Accoutumance au port des A.R.I.
- Description et manipulation des extincteurs et du matériel hydraulique.
- Accoutumance au feu et à la fumée sans A.R.I.
- Feux extérieurs (G.O., friteuse...) techniques d'intervention.
- Interventions sur feux en local clos (soute - cale) avec A.R.I.
- Feux de friteuse à bord, feux de machine et de poste équipage.
- Recherche et évacuation de victimes en milieu enfumé.

SAUVETAGE - SURVIE

- L'hypothermie (dangers, conséquences...) - réaction de l'organisme à l'immersion.
- Moyens de survie dans un radeau (utilisation des feux à main).
- Les tenues de survie : sauts en tenue de survie.
- Mise à l'eau d'un radeau de survie (sauts) - exercices de retournement.
- Les balises de détresse (Sarsat - Cospas).

SECOURISME (A.F.P.S.)

- Protéger du suraccident et transmettre l'alerte aux services de sauvetage-secours et de soins adaptés.
- Déplacer une victime en cas d'urgence.
- Observer l'état des grandes fonctions vitales,

reconnaître et apprécier les signes d'une détresse vitale.

- Agir devant une hémorragie visible.
- Libérer les voies aériennes, à main nue, d'une personne inconsciente et qui ventile.
- Reconnaître une détresse ventilatoire et pratiquer
 - la ventilation artificielle sans matériel,
 - la méthode de désobstruction dite de Heimlich.
- Reconnaître un arrêt cardio-ventilatoire et pratiquer un massage cardiaque externe associé à une ventilation artificielle efficace.
- Agir en présence d'une personne consciente présentant un malaise soudain en attendant un avis médical.
- Agir devant une plaie ou une brûlure.
- Suspecter une atteinte traumatique des os et des articulations et agir en conséquence.
- Informations C.R.M., valise oxygène, gouttière Bellière.

- **Durée** : 2 semaines (du lundi 9 h au vendredi 12 h).

- **Nombre de stagiaires** : 16.

- **Diplômes** :

- certificat de "spécialiste du feu"
- A.F.P.S. (Attestation de Formation aux Premiers Secours).

Nota : Pour les LIEUTENANTS, stages de 40 heures comportant le même programme Incendie, Sauvetage-Survie avec un complément Voie d'eau. A l'issue du stage en cas de succès, il est délivré une attestation "SECURITE ET SURVIE". Le diplôme SPECIALISTE DU FEU sera délivré dès présentation au C.I.S. (seul organisme habilité à le délivrer) d'une copie de l'AFPS (secourisme).

FORMATIONS DISPENSEES AU C.I.S.

- Spécialiste du feu marine marchande.
- Spécialiste du feu (écoles).
- Recyclage incendie-secourisme (spécialiste du feu).
- Recyclage incendie.
- Initiation à la sécurité (élèves CAP).
- Plongée sous-marine (Pêche).
- Sécurité patrons de plaisance (incendie, secourisme).

Le Centre d'Instruction Sécurité de Concarneau, créé en 1983, a été un facteur essentiel de la promotion de la sécurité à la pêche.

Il forme les élèves des Ecoles Maritimes de toute la France, ainsi que les navigants du commerce.

Actuellement, ce sont 4 800 marins qui sont passés dans ce centre et à bord du bateau exercice "An Infern".

La formation de base est le "Spécialiste du feu", comprenant les modules suivants :

- théorie et pratique incendie
- secourisme (A.F.P.S.)
- sauvetage-survie (emploi des combinaisons).



CENTRE D'INSTRUCTION SECURITE
BP 229 - 29182 CONCARNEAU CEDEX
Tél. 98.97.24.36. - Fax 98.60.54.24.

un bon plan polar !...

Après "Capitaine au Long Cours", récit autobiographique plein d'humour et de modestie, couronné en 1992 par le Grand Prix de la Mer décerné par l'Association des Ecrivains de langue française, ainsi que par le Prix littéraire des Administrateurs des Affaires Maritimes, notre collègue Alain ARBEILLE récidive avec ce nouveau livre composé de huit intrigues presque policières, toutes situées à bord d'un navire de commerce.

Les figures des commandants qui apparaissent dans ces récits ne contribueront sans doute pas à redorer le blason de notre corporation !

Mais qui n'a jamais rencontré l'un de ces "hommes au caractère excessif" comme celui, justement, qui a disparu ?

Le Commandant ARBEILLE, dans son avant-propos, requiert l'indulgence des lecteurs et de ses pairs en particulier, et prévient que "les personnages des différents récits étant fictifs, nul ne doit se reconnaître".

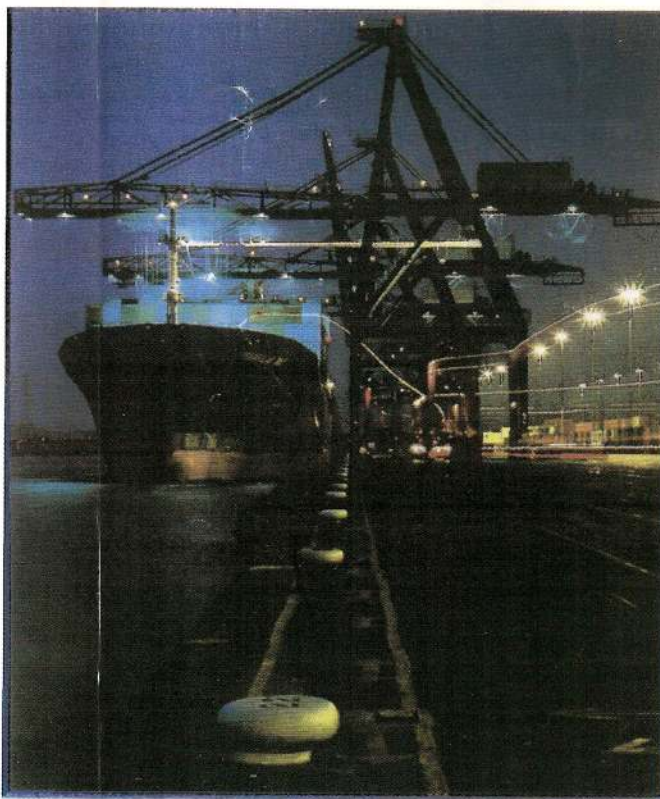
Je crois au contraire, mon cher collègue, que la précision toute maritime du récit et la justesse psychologique des portraits de navigateurs feront que beaucoup d'entre eux vont revivre leurs propres aventures...

Michel CARON

Editions France-Empire -
240 pages - 110,00 FF

Alain Arbeille

LE COMMANDANT A DISPARU



france-empire