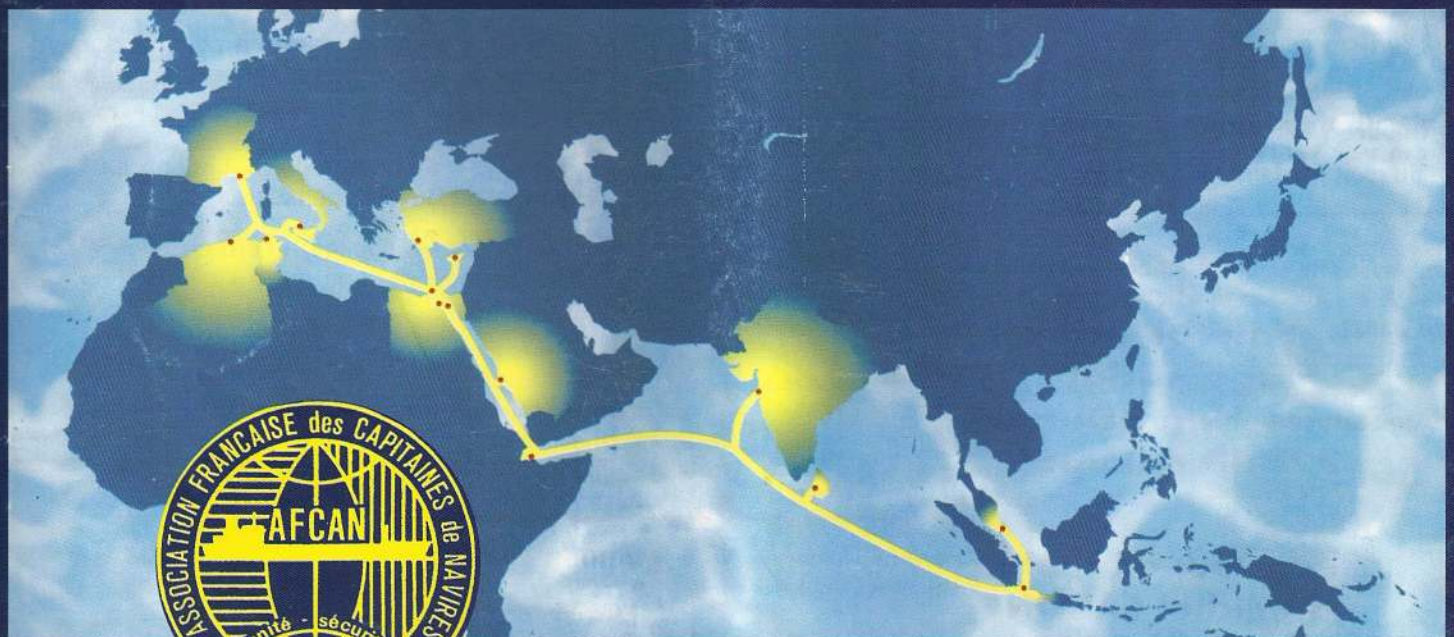


# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 28 - DECEMBRE 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

La lettre du Président.....	3
La Mer a besoin des Hommes .....	4
Dossier «CLANDESTINS» .....	6
Escales en Algérie .....	10
Humeurs .....	11
O.M.I. ....	15
Quart solitaire (Tribune).....	18
QUIRATS .....	20
Une odeur de soufre .....	22
Journées nationales de la mer.....	25
Forum ATLANTIS .....	29
Rapports du MARS .....	30
Consignes du Commandant.....	32
O.P.A.-90.....	34
Câbliez VERCORS.....	36
Un récit d'Alain ARBEILLE .....	38

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1995

- 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 :

Le câbliez VERCORS et la liaison SEA ME WE 2  
(voir page 36)



## Jacques LOISEAU

Né en 1941, Jacques LOISEAU, après son baccalauréat obtenu à Metz, suit des études maritimes à KERSA, puis aux ENMM de NANTES, du HAVRE et enfin de MARSEILLE où il obtient son brevet de Capitaine au Long Cours en 1969.

Il a été promu Capitaine de Frégate de Réserve en 1993.

Il a commencé sa navigation à la CBVN mais surtout à la TRANSAT où il a participé activement à la création du premier «comité d'hygiène et de sécurité de la marine marchande». Il quitte la Transat en 76 pour GAZOCEAN où il commande dès 1979, année où il adhère à l'AFCAN. Licencié économique en 84 il navigue pour GABES CHIMIE TRANSPORT (Tunis) avant de retrouver un armement français en 1985 : la Compagnie Navale Caennaise qui le fera passer à la Société Navale de l'Ouest puis à la DELMAS au fur et à mesure des restructurations et absorptions qui affectent le secteur. Le Cdt LOISEAU commande toujours à la DELMAS.

Outre ses commandements à la mer, il a également une bonne expérience du métier de subrécargue et une expérience plus brève de travail à terre pendant laquelle il a créé une cellule de reclassement de marins licenciés.

Le nouveau président de l'AF-CAN a donc une carrière marquée par une grande variété de navigations : bananiers, pétroliers, porte-conteneurs, Ro-Ro, Gaziers, Chimiquiers. De plus, depuis 1979, il est amené à commander des équipages multi-ethniques. ■

## La lettre du Président.

*Poussé chaleureusement par un Conseil d'Administration composé de fidèles piliers de l'AFCAN et par une équipe de Brestois bien décidés à m'épauler, j'ai accepté la présidence.*

*Remplacer Michel CARON (en application des statuts) m'inquiète et me rends conscient des difficultés qui m'attendent. Mes prédécesseurs ont chacun effectué une tâche énorme, marquée de leur empreinte, que la reconnaissance par de nombreuses instances, la bonne tenue d'AF-CAN-INFORMATION et la bonne santé de l'AFCAN confirment.*

*Il n'y a que quelques jours que l'horrible drame de l'ESTONIA a eu lieu et nous ne pouvons que nous sentir plus déterminés à lutter avec nos modestes moyens pour aider à améliorer la sécurité en mer.*

*A dire vrai, je ne suis pas très optimiste sur l'évolution de notre marine marchande :*

- *taux de fret trop bas, budgets étriqués, navires sous normes...*
- *réductions d'effectifs, disparition des marins occidentaux, difficultés pour les officiers français (nos futurs collègues) de trouver des embarquements alors que l'on parle de pénurie d'officiers...*
- *sécurité de nos marins dans les ports algériens, saisissage des marchandises, passagers clandestins, sécurité des rouliers, multiplication des inspections et de la paperasserie, lutte contre la pollution, prise en compte de la fatigue, etc., etc.*

*Les sujets ne manquent pas et nous avons du pain sur la planche.*

*Un peu d'optimisme toutefois en constatant que beaucoup de nos préoccupations ont été entendues et en ressentant comme un petit frémissement de leur prise en compte aux plus hauts niveaux.*

*Notre assurance de protection juridique fonctionne bien mais l'AF-CAN n'existe pas seulement quand les problèmes nous tombent dessus. Ce qui m'amène à exposer mon premier vœu qui est de voir le nombre de nos adhérents augmenter et nos jeunes collègues participer plus activement à nos travaux.*

*Je ne peux rien sans vous, donc du courage pour consacrer un peu de votre temps à l'AFCAN pour qu'elle soit encore plus efficace.*

Jacques LOISEAU  
Brest, octobre 1994

# LA MER A BESOIN DES HOMMES.

Comme en 1993 pour les Législatives, la CONFEDERATION DES ASSOCIATIONS DE LA MARINE MARCHANDE a entrepris d'attirer l'attention des candidats à l'élection présidentielle sur l'état de notre marine marchande et sur la nécessité pour la France d'avoir une politique maritime forte et cohérente. Réunis à Paris le 23 novembre, les représentants des associations membres de la CAMM auxquels s'était joint le Cdt Jacques SCHIRMANN président de la Fédération des Associations de Pensionnés de la Marine Marchande (membre associé), ont arrêté le texte de leur «plate-forme».

Comme en 1993 la proposition de l'AFCAN s'est révélée essentielle. Particulièrement inquiète de la situation faite aux marins français, contre lesquels s'accumulent les signes d'une disparition prochaine, la contribution de l'AFCAN, présentée par Michel CARON, insistait sur la nécessité de sauvegarder notre main-d'œuvre maritime nationale. Parmi ces signes avant-coureurs d'une véritable catastrophe sociale et culturelle, citons les derniers en date : «l'ouverture» de l'immatriculation TAAF à pratiquement tous les navires avec seulement l'obligation d'y maintenir un capitaine et un «suppléant» français ou encore, à Bruxelles cette fois, le refus par le Conseil des Ministres des Transports d'obliger les ferries trans-européens à n'employer que des navigants communautaires. L'AFCAN a reçu l'appui unanime des participants dont celui, très actif, du Président de l'Association HYDRO, Jean-Louis HENAFF.

Vous trouverez ci-après le sommaire de la plaquette qui sera diffusée par la CAAM ainsi que quelques morceaux choisis.

## POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES.

### LA FRANCE A BESOIN DE NAVIRES

stratégie commerciale et industrielle  
autonomie stratégique  
protection de l'environnement  
nécessité d'avoir une politique maritime

### UNE POLITIQUE MARITIME FRANÇAISE

une flotte nationale  
alléger les charges  
des aides spécifiques  
réformer la fiscalité  
développer les infrastructures  
aider l'industrie navale  
renforcer la sécurité  
un grand ministère

### UNE POLITIQUE MARITIME EUROPEENNE

ni ultra libéralisme, ni protectionnisme, ni dumping social

### LA MER A BESOIN DES HOMMES

des marins français pour défendre les intérêts français  
des professionnels hautement qualifiés pour la fiabilité

### L'EUROPE ET LA FRANCE ONT BESOIN DE MARINS

stratégie européenne et marins européens  
une politique française raisonnable, crédible et sociale

## UNE FLOTTE NATIONALE

«Le gouvernement français doit prendre de toute urgence les décisions politiques nationales capables d'aider notre flotte de commerce à retrouver un niveau d'efficacité **en rapport avec la place de la France dans le monde.** C'est parce qu'une MARINE MARCHANDE nationale est autre chose, pour un pays développé comme le nôtre, qu'un simple prestataire de services ou qu'une source d'emplois, que la Nation toute entière doit participer à sa mise en œuvre.

De même que la Nation pourvoit à l'entretien des forces armées, capables en permanence d'assurer sa défense et de soutenir sa politique, de même le pays tout entier doit-il - certes à une toute autre échelle - contribuer à doter la France d'une industrie

des transports maritimes capables de contrôler une part significative de son commerce extérieur.

Il ne s'agit pas, bien évidemment, d'une quelconque «nationalisation» des flottes (les résultats décevants de la CGM suffiraient à nous en dissuader), mais il s'agit, pour le gouvernement français, de prendre conscience de l'importance vitale des transports maritimes et de l'inscrire dans **une politique de soutien à long terme**».

## LA FRANCE A BESOIN DE MARINS

«Les professionnels que nous sommes, tous marins ou anciens marins, ayant pour la plupart exercé de lourdes responsabilités à la mer, voudraient attirer l'attention du futur Président de la République sur **l'importance pour le bon fonctionnement d'une flotte marchande du rôle des hommes et des femmes qui vont en mer.**

Deux arguments essentiels militent en faveur de la sauvegarde et du développement d'une main d'œuvre maritime nationale :

- **les marins sont l'élément-clé de la sécurité en mer** et de la protection du littoral ;

- seule une **filière maritime française complète** peut assurer la transmission du savoir-faire spécifique et le recrutement du personnel spécialisé que nécessite l'industrie des transports maritimes gérée par des intérêts français. En effet, la compétence acquise à la mer par les marins est utilisée dans toutes les activités para-maritimes où leur savoir-faire est indispensable.

A ces deux arguments dont l'évidence commence à être perçue dans les milieux politiques et de l'administration, s'ajoutent les raisons suivantes :

- la **PENURIE D'OFFICIERS ET DE MARINS QUALIFIES** (mécaniciens, électriciens, frigoristes, pompistes, etc.) qui risque de s'aggraver dangereusement dans les années à venir selon certaines études, milite en faveur du maintien d'une importante filière de recrutement et de formation de marins dans notre pays.

- De plus dans la période de **CHOMAGE ENDEMIQUE GRAVE** que nous connaissons, tant en France que dans les autres pays de l'U.E., la sauvegarde des emplois doit avoir priorité sur la recherche systématique des moindres coûts salariaux ;

- enfin, sur le plan historique et culturel, il ne nous semble pas inutile de rappeler au futur Président de la République que les marins de commerce et de la pêche ont toujours servi le pays avec efficacité et dévouement, en temps de paix comme en temps de guerre grâce, sans aucun doute, à la formation et à la protection des Gens de Mer instituées par Colbert. Les marins en activité, tout comme leurs anciens aujourd'hui pensionnés de l'Etablissement National des Invalides de la Marine, restent **très attachés à leur régime particulier de protection sociale dont il est nécessaire d'assurer le maintien et l'amélioration**».

## NE PAS FRANCHIR LE SEUIL

Dans sa contribution aux travaux de la Confédération, J.-L. HENAFF rappelle des chiffres communiqués en juin 1994 par la Commission Nationale de l'emploi qui traduisent depuis janvier 1990 une perte de 2 000 navigants au 1er janvier 1994. Au début de 1995, le nombre total des navigants tombera en-dessous des 9 000 à cause des «plans sociaux» en cours à la CGM et chez Delmas.

<b>Services portuaires et public</b>	2 489	soit 27,4%
<b>Armement ferries</b>	3 254	soit 35,8%
	<hr/>	<hr/>
	5 743	63,2%
<b>Cabotage</b>	486	soit 5,3%
<b>Lignes régulières</b>	1 532	soit 16,8%
<b>Tramping</b>	581	soit 5,5%
<b>Pétrole</b>	833	soit 9,2%
	<hr/>	<hr/>
	3 352	36,8%

Ce tableau révèle qu'il ne reste plus que 36,8% des marins français à naviguer dans le secteur concurrentiel. Avec la fonte probable des effectifs dans les armements de lignes régulières et au pétrole (désengagement de la CGM en Asie, ouverture du Kerguelen, ouverture du cabotage puis des lignes de transbordeurs en 1999, difficile renouvellement de nos vieux VLCC) le président d'HYDRO craint «la diminution inexorable dans les cinq ans à venir du nombre de navigants à un niveau voisin de 5 000 correspondant aux marins employés dans les services portuaires ou de l'Etat, auxquels s'ajouteront les quelques centaines de navigants sur les liaisons car-ferries et compagnies survivantes sous pavillon français. Le personnel d'exécution en sera la principale victime».

«Si ce seuil critique des navigants est atteint, avertit J.-L. HENAFF, cela remettra en cause la filière de formation maritime et dans un avenir proche, la France aura perdu son savoir maritime, héritage de 5 siècles de présence maritime sur les mers».

---

---

## LE SECRETARIAT COMMUNIQUE :

### ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFCAN.

Elle aura lieu, en principe, à bord du transbordeur BRETAGNE les 28 et 29 mars 1995.

Appareillage de Saint-Malo à 10 h 45, le mardi 28 pour un aller et retour sur Portsmouth. Retour à Saint-Malo le mercredi à 8 h 00 et débarquement en fin de matinée.

Etant donné la nouveauté de la formule, l'AFCAN aimerait connaître vos intentions largement à l'avance : merci de les communiquer au Secrétariat - sans engagement définitif de votre part - soit à l'occasion du paiement de votre cotisation 1995, soit par simple appel téléphonique.

Prix par personne : 500 FF (déjeuner, dîner, cabine, petit déjeuner).

### MERITE MARITIME.

Par décret du 27 juillet 1994 ont été nommés Chevalier dans l'Ordre du Mérite Maritime nos collègues :

Jean-Pierre AULEN, Philippe CHATELET, Michel GUIBERT, Paul MELENEC.

### RAPPEL DE POINTS DE CONTACT DE L'AFCAN.

- Secrétariat Général au Havre : tél. 35.53.07.13. (veille permanente). Fax : 35.53.10.07.
- Secrétaire du Président LOISEAU : Pierre DAUER. Tél et fax : 98.05.96.41.
- Région Méditerranée : René PREA. Tél et fax : 42.82.11.80.
- Rédaction d'AFCAN INFORMATIONS : Michel CARON. Tél et fax : 96.20.85.10.
- Pour les affaires relevant de notre assurance de protection juridique, appeler le 35.53.07.13.

### A PROPOS DU JEREMIAH O'BRIEN.

Dans notre dernier numéro, nous relations l'escale de ce liberty-ship au Havre.

Nous devons ajouter qu'à Rouen notre collègue René FOSSAERT, en qualité de Commandant du port avait déjà chouchouté ce navire. L'Organisation de l'Armada de la Liberté avait fourni 50 tonnes de fuel et les vivres pour l'escale.

En plus du régime de faveur accordé à ce vétéran, le Cdt FOSSAERT faisait livrer à titre personnel le charbon pour la cuisine. L'amiral PETERSON lui a d'ailleurs exprimé son contentement en lui offrant la médaille commémorative.

---

---

## VRAQUIERS : l'urgence.

Le Cdt TROYAT nous entretient à la page 14 de l'état d'avancement des travaux sur la sécurité des vraquiers et laisse entendre que la convention SOLAS pourrait être amendée en 1995 pour créer une obligation de contrôle des opérations de chargement/déballage.

Il est grand temps ! Deux exemples pour illustrer cette urgence :

### COULE A QUAI.

Le *Trade Daring*, un pétrovraquier de 145 000 tpl âgé de 22 ans s'est cassé au droit de la cale 4 alors qu'il était sous charge à Ponta de Madeira (Brésil). Il avait déjà 80 000 tonnes de minerai à bord et il a coulé dans la souille qui peut accommoder des tirants d'eau de 24 mètres. Ce terminal est desservi par un seul appareil de chargement qui débite 16 000 tonnes/heure.

### TOUJOURS PLUS VITE.

A Puerto Bolivar, le terminal ne s'embarrasse pas de savoir à quelle vitesse le vraquier peut déballaster et 24 heures avant son arrivée le navire reçoit de son agent un message libellé comme suit (en anglais) :

«...NOUS VOUS RAPPELONS QUE LA CADENCE DE CHARGEMENT A PUERTO BOLIVAR EST DE 4 000 T/H AVEC DES POINTES A 10 000 T/H STOP VOUS DEVEZ DONC ETRE PRET A DEBALLASTER EN CONTINU SANS INTERROMPRE LE CHARGEMENT STOP VOUS RAPPELONS AUSSI QUE VOTRE ASSIETTE NE DOIT PAS DEPASSER 2 METRES STOP VOUS SUGGERONS D'ARRIVER AVEC MINIMUM DE BALLAST STOP LES ARRETS DE CHARGEMENT DUS AU NAVIRE LUI SONT IMPUTES SUR LA BASE DE 1 500 DOLLARS L'HEURE STOP ... BEST REGARDS».

# DOSSIER «CLANDESTINS»

CONSEIL DES MINISTRES DU 5 OCTOBRE 1994

## CONDITIONS D'ENTREE ET DE SEJOUR DES ETRANGERS EN FRANCE

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire a présenté au Conseil des ministres un projet de loi portant modification de l'ordonnance du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France.

1. Le fait de faciliter l'entrée, la circulation ou le séjour irréguliers d'un étranger en France constitue un délit.

Pour se conformer aux engagements figurant dans la convention de Schengen du 14 juin 1990, la définition de ce délit est étendue au fait de faciliter l'entrée, la circulation ou le séjour irréguliers d'un étranger dans l'un des Etats parties à cette convention, quelle que soit la frontière franchie.

2. L'ordonnance du 2 novembre 1945 permet d'organiser, dans les ports et les aéroports, des zones d'attente dans lesquelles les étrangers qui ne sont pas admis à pénétrer en France ou qui sollicitent leur admission au titre de l'asile peuvent être maintenus pendant le temps nécessaire à leur départ ou à l'examen de leur demande d'asile.

De telles zones d'attente pourront également être créées dans les gares ferroviaires où s'arrêtent des trains en provenance de l'étranger.

Un étranger retenu dans une zone d'attente pourra être transféré dans une autre de ces zones, en vue de faciliter son départ.

Nous sommes évidemment satisfaits de cette avancée, mais nous craignons que dans son état actuel ce projet puisse permettre des interprétations administratives visant à empêcher le transfert de clandestins du bord vers une zone d'attente, lorsque le capitaine du navire en fait la demande.

C'est pourquoi le Cdt Jean CHENNEVIERE, qui gère ce dossier, a adressé une nouvelle lettre aux députés et sénateurs pour leur suggérer d'apporter un amendement au projet de loi gouvernemental.

(...) Un tel amendement devrait permettre :

1. A l'Etat de conserver la possibilité de faire supporter par les armateurs les frais occasionnés par le placement en zone d'attente. En effet, il y a tout lieu de penser que l'Etat se refusera toujours à une prise en charge des frais dont le principe même, par ce qu'il comporterait de permissivité, ne saurait qu'accroître le flux de clandestins.

2. De laisser aux armateurs le choix de garder à bord les clandestins ou de les faire débarquer en assumant les frais occasionnés.

A titre exploratoire, nous avons rédigé la proposition suivante d'un troisième article au projet de loi :

«3. Les étrangers qui, ayant utilisé un moyen de transport quelconque sans l'autorisation (et à l'insu) de son propriétaire ou gestionnaire, sont dans un des cas prévus à l'article 2 ci-dessus, seront sur demande du dit propriétaire ou gestionnaire, ou de son représentant légalement mandaté, transférés dans une des zones d'attentes prévues, lorsque ce moyen de transport se trouve être sur le territoire français ou dans les eaux d'un port français.

Ce texte n'est évidemment qu'une simple suggestion et ne pourrait bénéficier de toutes modifications et améliorations qui lui seraient apportées par le législateur.

Dans l'espoir que ce nouveau courrier (etc).

## CODE DISCIPLINAIRE & ORDONNANCE.

Parmi les réponses reçues des parlementaires à nos différents courriers sur les clandestins, nous avons remarqué celle du Sénateur Marc LAURIOL qui nous transmet une note établie par une de ses collaboratrices. Nous la reproduisons ci-après, suivie de la lettre des réflexions qu'elle a inspirées en retour au Cdt CHENNEVIERE.

### Note relative au courrier de l'Association Française des Capitaines de Navires.

La demande du vice-président de l'association française des capitaines de navires a pour objectif de solliciter l'intervention du pouvoir législatif en vue d'obtenir une meilleure répression de l'embarquement des passagers clandestins.

A cette fin, il propose de faire de l'embarquement clandestin un délit plus facilement répréhensible en revalorisant l'échelle des peines encourues, en considérant la tentative d'embarquement comme un délit et en étendant les possibilités d'action à tous les moyens de transport.

Pour répondre à ces demandes, il convient de rappeler les textes applicables à cette matière.

Il y en a deux :

- la loi du 17 décembre 1926 relative au Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
- l'ordonnance du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France.

On peut noter une différence notable entre les deux textes quant à l'importance des peines encourues. En effet, l'article 74 de la loi de 1926 punit le passager clandestin embarqué sur un navire pour une traversée au long cours d'une amende de 16 à 500 francs et d'une peine d'emprisonnement de six jours à six mois et toute

personne qui aurait facilité son embarquement ou son débarquement d'une amende de 100 à 3000 francs et d'une peine d'emprisonnement de six jours à six mois, alors que l'ordonnance de 1945, dans son article 19 prévoit une amende de 25 000 francs et/ou une peine d'un an d'emprisonnement pour tout étranger qui a pénétré en France sans se conformer aux dispositions du présent texte. Quant à la personne qui aurait facilité cette entrée irrégulière, elle encourt une amende de 200 000 francs et une peine d'emprisonnement de cinq ans. (article 21). Il faut pour ce dernier cas souligner également que la tentative de ce délit est punissable.

Ainsi, si la loi de 1926 peut paraître relativement clémente, il ne faut pas perdre de vue qu'un autre texte peut s'appliquer, qui, lui, comporte des peines dissuasives. Or, la lettre du vice-président de l'association française des capitaines de navires ne vise que la loi de 1926 pour revendiquer une revalorisation des peines encourues par les passagers clandestins sans faire allusion à l'autre texte applicable à savoir l'ordonnance de 1945. On peut, cependant, objecter que ce deuxième texte ne concerne que les étrangers et ne peut donc être soulevé à l'encontre des passagers clandestins nationaux. Mais le plus grand nombre de

clandestins sont des étrangers fuyant la misère ou la répression politique.

Le recours à l'ordonnance de 1945 est donc possible dans la majorité des cas.

En ce qui concerne le fait que la tentative d'embarquement n'est pas visée par la loi de 1926, cela se justifie facilement. En effet, l'article 3 du Code pénal précise que les tentatives de délits ne sont considérées comme des délits que dans les cas déterminés par une disposition spéciale de la loi. Or, ces dispositions spéciales ne frappent que la tentative des infractions les plus graves. Eu égard à la faiblesse des peines prévues dans la loi de 1926 il est logique que la tentative ne soit pas incriminée. On rappellera, en outre, que l'article 21 de l'ordonnance de 1945 prévoit la tentative punissable à l'égard de toute personne qui apporte une aide directe ou indirecte à l'entrée irrégulière sur le territoire.

Enfin, il est demandé que les possibilités d'action soient étendues à tous les moyens de transport. Ici encore, cette volonté semble être déjà satisfaite par l'ordonnance de 1945 qui, toujours dans son article 21, parle de l'infraction commise «par voie terrestre, fluviale, maritime ou aérienne».

En conclusion, on peut s'étonner que l'ordonnance de 1945 ne soit jamais visée par le vice-président de l'association française des capitaines de navires d'autant plus que dans la proposition de texte jointe, il est question du moyen de transport utilisé pour entrer ou sortir du territoire français. En effet, ce texte permet à la fois l'application de sanctions plus sévères, dans certains cas l'incrimination de la tentative et enfin l'extension à tous les moyens de transport, même si ce texte n'est applicable qu'aux étrangers.

note transmise par M. Marc LAURIOL,  
Sénateur des Yvelines.

---

---

## Lettre à Monsieur Marc LAURIOL, Sénateur des Yvelines.

Objet : Passagers clandestins.  
Vtre réf. : Lettre du 10.11.1994

Monsieur le Sénateur,

Nous vous remercions de votre courrier cité en référence et nous vous savons extrêmement gré de l'attention que vous avez bien voulu apporter au problème que nous vous avons soumis.

Nous avons étudié la note établie par votre collaboratrice, note qui nous amène à formuler les quelques réflexions suivantes :

Nous étions bien au fait de l'ordonnance du 02.11.1945, mais nous pensions, et continuons à penser, qu'elle ne s'applique pas, ou tout au moins s'applique mal, à ce qui est l'essentiel de nos préoccupations, c'est-à-dire la possibilité de débarquer pour remise entre les mains des autorités compétentes des passagers clandestins qui, même hors de tout aspect de contraintes financières, peuvent être, et sont fréquemment, des causes de danger pour le navire et son équipage.

En effet les possibilités d'application de l'ordonnance amènent en fait à sanctionner, de par l'article 20 bis, la victime du délit plutôt que l'auteur de celui-ci (article 19) qui dans la plupart des cas n'est d'ailleurs pas solvable.

Nous sommes conscients de l'utilité de cette ordonnance qui visait sans doute à l'origine les populations déplacées à l'issue de la guerre. Il y avait également lieu de pouvoir poursuivre les intermédiaires profitant ou faisant même métier de l'introduction clandestine d'étrangers en France.

Mais nous sommes persuadés que dans l'immense majorité des cas, ce n'est pas dans cette catégorie que les armateurs, capitaines et équipages de navires de commerce peuvent être rangés.

Bien au contraire, ils ont à subir de nombreuses et graves sujétions du fait de la présence à bord de personnes embarquées clandestinement. Il n'est pour s'en convaincre qu'à se référer aux solutions extrêmes et criminelles que certains ont parfois adoptées, poussés peut-être par la crainte de se voir appliquer les peines prévues par l'ordonnance en cause.

Car ce sont malheureusement trop souvent l'armateur et son mandataire le capitaine du navire, qui sont à priori considérés comme coupables et objets de poursuites. Comme exemple nous citerons le cas d'un de nos adhérents qui, il y a quelques mois, a eu à faire à un clandestin au comportement dangereux. Ce capitaine a donc cherché appui auprès de l'AFCAN qui a contacté le service central de la PAF. Or ce dernier, tenant manifestement à éviter le problème, a pour couper court, déclaré à notre représentant que dans l'affaire «il n'y avait qu'un seul coupable : le capitaine qui a embarqué le clandestin».

Or, ainsi que précisé ci-dessus, le capitaine n'embarque pas le clandestin qui, respect dû à la langue française, ne le serait alors plus.

Donc ce type de position prise par les autorités administratives va bien à l'encontre de dispositions de l'article 74 de la loi du 17.12.1926 qui considère bien le transporteur comme la victime et non pas comme le délinquant qui devrait lui pouvoir être poursuivi systématiquement, autrement que par défaut.

Il nous semble d'ailleurs que l'ordonnance du 02.11.1945 ne devrait permettre de poursuivre le transporteur, ou son représentant, que s'il a débarqué volontairement un clandestin. En effet, le texte dit bien «qui débarque», ce qui semble bien impliquer la volonté d'enfreindre la loi et non pas le fait de ne pas avoir pu l'appliquer, faute en général des moyens matériels pour le faire.

Car même si légalement à bord d'un navire français l'article 28 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (modification apportée par la loi 62-829) permet au capitaine de «...faire arrêter préventivement...» il n'a dans la plupart des cas aucun moyen de maintenir à bord, avec toutes les garanties voulues, une personne contre son gré. En effet les navires ne possèdent pas de locaux de «mise en garde à vue» et la «mise aux fers» est à reléguer au domaine d'un passé presque légendaire.

Nous nous répétons sans doute, mais nous supportons mal que l'application, telle que trop souvent faite, de l'ordonnance conduise à faire de la victime un coupable.

D'autre part il semble, si nous lisons bien le texte de votre collaboratrice, que l'on puisse croire que par opposition à l'ordonnance du 02.11.1945 qui vise les clandestins étrangers, la loi du 17.12.1926 viserait uniquement les nationaux. Ceci n'est absolument pas le cas puisque dans son Titre I, article 1, celle-ci prévoit que «sont soumises à toutes les dispositions de la loi... toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent en fait à bord d'un navire français...». C'est donc la nationalité du navire qui est prise en compte, et non celle de l'auteur du délit.

Il est évident que les passagers clandestins français, outre qu'ils sont extrêmement rares et peut-être même inexistantes, ne présenteraient aucun problème à un capitaine de navire qui aurait toute latitude pour les débarquer en France ou dans un pays de la CEE après, pour le cas d'un navire français, avoir procédé à l'enquête prévue à l'article 28.

Ce n'est plus le cas pour les étrangers à l'encontre de qui l'autorité judiciaire ne pourrait, vu la modicité de la peine de prison prévue, délivrer de mandat de dépôt, ce qui reviendrait à laisser pénétrer le clandestin «légalement» sur le sol français s'il était débarqué pour mise en examen.

C'est pourquoi nous avons proposé l'étude d'un texte de loi d'ap-

plication générale et pouvant d'ailleurs s'intégrer à l'ordonnance du 02.11.1945 plutôt qu'au code disciplinaire et pénal de la marine marchande, visant tous les moyens de transport. Il permettrait dans le cas du maritime à tout armateur et/ou capitaine de bonne foi de se débarasser de passagers clandestins qui présentent souvent un réel danger pour l'équipage.

Nous notons d'ailleurs avec satisfaction que la proposition de loi présentée au conseil des Ministres le 05 octobre 1994 et instituant des «zones d'attente» est une amorce de solution du problème.

Quant à ne pouvoir réprimer la tentative d'embarquement car les peines prévues sont trop faibles, ce ne serait qu'une raison de plus pour élever le niveau de celles-ci !

En fait, en tant que capitaines de navires il nous importe peu que la «tentative» soit punissable puisque qui dit tentative implique non exécution, et donc non présence de clandestins à bord, et pas de problèmes. Nous n'avions suggéré la qualification en délit de la tentative

d'embarquement clandestin que pour prendre en compte le cas des clandestins roumains qui tentent d'embarquer au Havre pour le continent Nord Américain, en se faisant enfermer au préalable dans des conteneurs. Or beaucoup de ceux qui sont découverts avant embarquement possèdent des titres de séjours réguliers en France et ne pourraient être poursuivis par application des textes actuels. A noter cependant qu'un jugement récent d'un tribunal administratif pourrait introduire de nouvelles données en la matière, s'il faisait jurisprudence.

Nous espérons, Monsieur le Sénateur, avoir pu vous exposer quelles sont certaines de nos préoccupations.

En vous renouvelant nos remerciements pour l'intérêt que vous avez bien voulu accorder à notre demande, nous vous prions d'agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Pour l'AFCAN  
Cdt J. CHENNEVIÈRE

---

---

### Cet autre échange de correspondance montre également les difficultés d'appréhension du problème.

Texte d'une lettre émanant de M. Jacques LARCHE, Président de la COMMISSION DES LOIS au SENAT en date du 5 novembre 1994.

Mon Commandant,  
vous avez bien voulu faire part à M. René MONORY, Président du Sénat, des préoccupations de l'Association française des capitaines de navires à propos des embarquements de passagers clandestins.

S'agissant des étrangers, le problème des passagers clandestins doit, me semble-t-il, s'apprécier dans le cadre plus général des dispositions relatives à l'entrée et au séjour irréguliers des étrangers sur le territoire national.

A cet égard, l'ordonnance du 3 novembre 1945, prévoit déjà des sanctions pénales assez lourdes contre les clandestins eux-mêmes et contre les passeurs.

Étendre indistinctement ces peines à tout passager clandestin, fût-il de nationalité française, du seul fait de l'irrégularité de son embarquement sur un navire ou, comme vous le préconisez, sur tout autre moyen de transport, semble à priori difficilement envisageable.

Dans l'hypothèse toutefois où le Sénat serait saisi d'un texte relatif aux transports par voie maritime, je ne manquerais pas de faire part de vos préoccupations au rapporteur qui viendrait à être désigné.

Je vous prie de croire, Mon Commandant, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Jacques LARCHE

---

---

### Réponse du Cdt TROYAT, Vice-Président de l'AFCAN, datée du 17 novembre 1994.

Monsieur le Président,  
votre lettre référence D.1189 du 5 courant - relative aux préoccupations des membres de notre association concernant les problèmes posés par la présence, de plus en plus fréquente, de passagers clandestins à bord des navires de commerce - m'est bien parvenue et je vous en remercie.

En fait, les Capitaines de navires de commerce ne voient pas d'application de l'Ordonnance du 2 novembre 1945. En effet, si ce texte traite en particulier de la tentative d'immigration clandestine sur le sol français, les services dépendant du Ministère de l'Intérieur ne l'appliquent pas. Tant que le ou les passagers clandestins sont à bord d'un navire, battant pavillon étranger et amarré dans un port français, ils considèrent que ceux-ci ne sont pas sur le territoire national. Qui plus est, ils ont la même attitude vis-à-vis d'un navire de mer battant pavillon français.

Par ailleurs, la Justice ne poursuit pas les passagers clandestins qui tombent sous le coup de la loi du 17 décembre 1926, car l'échelle des peines prévues est telle que le passager clandestin, une fois arrêté, ne peut-être maintenu en détention et doit donc aussitôt être remis en

liberté, ce dont il profite évidemment pour disparaître.

Finalement, seul l'article 20 bis I de l'Ordonnance du 2 novembre 1945 est appliqué : le Commandant du navire (ou son Armateur) se voit condamné à une amende de 10 000 Francs si le passager clandestin s'échappe du navire !

Ces informations vous permettront de mieux apprécier l'inadéquation des textes pouvant être appliqués au cas des clandestins à bord des navires de commerce faisant escale en France. Cette inadéquation a en définitive les mêmes effets qu'un vide juridique, alors que des clandestins à bord d'un navire constituent non seulement un fardeau pour le bord mais également un danger pour les membres de l'équipage, de moins en moins nombreux sur les navires modernes.

Je reste bien entendu à votre disposition pour tous renseignements complémentaires et dans cette attente je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Commandant Jean-Daniel TROYAT  
Vice-Président

Il faut noter que les capitaines de navires ne sont pas les seuls à être confrontés aux clandestins. C'est ainsi qu'au Havre les milieux du *shipping* ont à subir les effets néfastes des embarquements ou tentatives d'embarquement de Roumains vers l'Amérique du Nord. Nous avons donc pris contact avec l'UMEP (Union Maritime et Portuaire), organisme qui groupe les intervenants portuaires, pour lui faire part de notre action et suggérer une action coordonnée. Nous sommes au regret de constater qu'aucune réponse n'a été faite à nos différents courriers. Ceci indiquerait-il que les capitaines de navires sont tenus pour quantité négligeable dans ces milieux ?

N/REF : CAB/CP/94/93771  
V/REF : IL

27 septembre 1994

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 22 juillet 1994, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les conséquences pour l'activité du port autonome du Havre d'un flux d'émigrants roumains qui voyagent clandestinement dans des conteneurs.

L'activité des passagers clandestins constitue une préoccupation importante pour les responsables portuaires français et j'avais déjà eu l'occasion d'alerter le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire sur ce sujet.

Vous me demandez notamment si le Gouvernement envisage le dépôt d'un projet de loi pour combler ce que vous estimez être un vide juridique.

Sur cet important sujet, le renforcement des moyens de contrôle des clandestins dans les ports a fait l'objet au cours du premier semestre de plusieurs réunions de travail interministérielles et le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire a effectivement préparé un texte législatif visant à renforcer le dispositif des «zones d'attente» dans les ports, aéroports et gares, ce qui répond à l'une des questions posées dans ce type d'affaire.

Quant à la lutte contre l'embarquement clandestin, elle pose le problème des conditions d'application de l'article 74 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, sujet pour lequel mes services ont saisi le Ministère de la Justice, afin qu'une réponse claire soit apportée et cet aspect pourrait également faire l'objet d'une modification législative si nécessaire.

Mais dans l'attente de l'aboutissement des réflexions en cours et du vote des textes législatifs nécessaires, l'Etat n'est pas sans moyens pour intervenir : ainsi, dans un cas d'embarquement clandestin sur un navire libérien au Havre, un demandeur d'asile roumain a pu être interpellé, placé en garde à vue dans le cadre de l'article 74 du code précité puis s'est vu notifier la décision de rejet obtenue en urgence de l'O.F.P.R.A. et a pu faire l'objet d'une reconduction à la frontière et d'un renvoi en Roumanie.

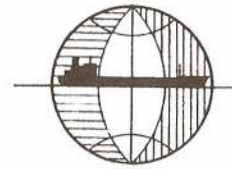
L'efficacité de ce dispositif, qu'améliorerait encore un renforcement des peines prévues par l'article 74 utilisé, peut servir d'exemple de la volonté des pouvoirs publics de s'attaquer résolument aux phénomènes que vous évoquez.

Monsieur Antoine RUFENACHT  
Député de Seine-Maritime  
Ancien Ministre  
Président du Conseil régional  
de Haute-Normandie  
22, rue du Maréchal Galliéni  
76600 LE HAVRE

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre et cher ami, à  
l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Très amicalement.  
Bernard BOSSON

UNITE SECURITE



AFCAN



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

Monsieur Antoine RUFENACHT  
Député de Seine-Maritime  
22, rue du Maréchal Galliéni  
76600 LE HAVRE

Le 18 novembre 1994

Objet : Passagers clandestins.

Monsieur le Ministre,

Nous vous remercions de votre courrier du 28 octobre dans lequel vous nous communiquez une lettre de Monsieur B. BOSSON traitant du problème des clandestins.

L'AFCAN est évidemment très satisfaite de l'intérêt porté par plusieurs membres du gouvernement à cette question, intérêt auquel les actions que vous avez bien voulues entreprendre ne sont certainement pas étrangères.

Cependant la lettre de Monsieur BOSSON nous amène à formuler quelques réflexions.

Ainsi il peut sembler curieux qu'une personne embarquée clandestinement sur un navire libérien ait pu être inquiétée du chef de l'article 74 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

En effet celui-ci (loi du 17.12.1926) prévoit au Titre I, Dispositions Générales, Article 1, que sont soumises aux dispositions de la loi les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord d'un navire français.

Il apparaît qu'il n'y ait que dans le cas d'infractions aux articles 63 et 63 bis (Infractions concernant la police de la navigation) qu'une personne embarquée sur un navire étranger puisse être poursuivie. Il s'agit d'ailleurs là de délits qui sont de la connaissance des tribunaux maritimes commerciaux (article 36 bis) et non du procureur de la République (article 36) comme c'est le cas en particulier pour l'article 74.

Ne serait-ce donc pas plutôt au titre du refus de la demande d'asile que la personne en question a pu être reconduite à la frontière ?

Il est cependant certain qu'un renforcement des peines prévues à l'article 74, ainsi que nous l'avons prôné, en permettant aux autorités judiciaires de poursuivre plus aisément, faciliterait le traitement du problème des clandestins à bord des navires battant pavillon français. Ceci serait d'une aide appréciable pour ceux de nos collègues qui naviguent encore dans ces conditions. Toutefois ils sont de plus en plus nombreux à se voir confier le commandement de navires qui, même s'ils appartiennent à des intérêts français, sont immatriculés à l'étranger. C'est pourquoi nous avons proposé que des textes de portée plus large soient élaborés afin de pouvoir s'appliquer aux passagers clandestins quel que soit le pavillon du navire à bord duquel ils se sont embarqués, ou ont tenté de s'embarquer.

Par ailleurs, nous pensons évidemment que le projet de loi présenté au conseil des Ministres le 5 octobre 1994 permettrait, avec la mise en place de zones d'attente, de faciliter le débarquement des clandestins et leur renvoi dans leurs pays d'origine. Ceci toutefois à condition que ces zones puissent bien être utilisées à la demande du transporteur victime d'un passage clandestin, et non pas seulement au gré de décisions administratives variables selon l'air du temps. C'est d'ailleurs cette crainte qui a motivé notre courrier du 2 novembre 1994.

En vous renouvelant nos remerciements pour l'aide précieuse que vous apportez à notre action, nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Pour l'AFCAN  
Cdt J. CHENNEVIERE

# ESCALES EN ALGERIE

*Le climat d'insécurité qui règne en Algérie oblige les navires à prendre de sévères précautions pendant leurs escales. En plus du respect des consignes émises par les autorités et par les armateurs, certains navires s'équipent de matériels et organisent soigneusement leur protection. Le capitaine de l'un d'eux a bien voulu évoquer pour AFCAN-INFORMATIONS «les obstacles qu'il a cherché à disposer entre son équipage et les terroristes».*

Avec un franc-bord relativement peu élevé, si le poste n'est pas libre à l'arrivée, nous préférons attendre à une quinzaine de milles au large plutôt que de mouiller sur rade. Dans ce cas nous déposons la notice par télex et nous signalons notre arrivée par VHF à la capitainerie. Celle-ci fait d'ailleurs connaître notre situation à la marine nationale algérienne.

Dès la mise à quai, le «plan anti-intrusion» est appliqué.

Nous conservons le service à la mer quelle que soit la durée de l'escale, en l'aménageant de façon à ce que le second-capitaine puisse conduire les opérations commerciales sans trop de surcharges de travail.

Toutes les portes extérieures sont verrouillées, tout en permettant l'échappée en cas d'incendie. L'une des portes du chateau est équipée d'un portier électronique avec digicode. De nombreux détecteurs de mouvements surveillent tous les accès aux emménagements et répercutent sur une centrale installée à la passerelle.

Pendant les opérations commerciales, chaque visiteur est contrôlé avant d'être introduit à l'intérieur et annoncé au commandant par talkie-walkie : si c'est un visiteur connu, il est conduit chez le commandant par le matelot de coupée ; dans le cas contraire le commandant descend et vérifie par VHF portable auprès de la capitainerie que le visiteur est autorisé. Même les douaniers ont été priés de laisser leurs armes dans leur véhicule avant de monter à bord.

En dehors des opérations commerciales aucune personne n'est admise à bord et la coupée est remontée. A la mise bas l'ouvrage, les détecteurs sont mis en fonction, la porte principale verrouillée, toutes les autres condamnées et l'officier de quart et son matelot prennent le quart à la passerelle.

En cas de déclenchement d'alerte par notre système de détection, nous allumons des projecteurs supplémentaires et

donnons l'alarme générale intérieure. Tous les officiers sont pourvus d'un talkie-walkie et procèdent à une ronde intérieure.

En cas d'intrusion réelle, les dispositions sont prises pour pouvoir alerter immédiatement la capitainerie. Sifflets et fusées sont parés à être utilisés.

Pour parfaire notre protection et après expériences, nous avons installé des caméras télécommandées à certains points névralgiques des coursives extérieures de façon à vérifier sans risques les causes des alertes. Elles nous permettent en particulier de déterminer des causes intempestives, telles que le passage d'un véhicule sur le quai ou d'un animal en maraude.

Enfin, pour déstabiliser d'éventuels intrus, nous pouvons commander des gyrophares et sirènes à partir de la passerelle.

Depuis la passerelle, les hommes de quart sont régulièrement témoins d'événements nocturnes de toute sorte tels qu'embarquements clandestins par les aussières des navires, vols de matériels sur les quais, effractions de magasins, etc.

Un climat psychologiquement difficile pour l'équipage tout à fait conscient d'être vulnérable. Et pas question bien sûr de mettre les pieds à terre. Heureusement une installation de réception de télévision performante nous permet de suivre les programmes européens, ce qui occupe les soirées et détend l'atmosphère.

«Je déplore cependant, ajoute ce commandant, de ne pas avoir reçu la visite d'un représentant de nos services consulaires en Algérie, malgré la longueur de notre séjour. Un tel contact humain nous permettrait sans doute de mieux prendre conscience de la protection qu'ils ont sensés nous assurer...»

## Clandestins et statistiques.

Voici quelques chiffres tirés d'un exposé du Cdt MALBEC lors de la Journée Georges RIPERT qui s'est tenue à Paris le 13 juin 1994 et qui montrent l'ampleur du problème des clandestins.

En 1983 : une dizaine de clandestins.

En 1991 : 101

En 1992 : 186 cas ont nécessité un rapatriement par avion

En 1993 : 205

«La présence de clandestins à bord est nuisible au bon déroulement de l'expédition maritime. Elle revêt le plus souvent le caractère d'insécurité pour l'équipage, de désordre de vie à bord et de responsabilité accrue pour le Commandant».

«La responsabilité entière du comportement de ces «passagers» nous est imposée. Outre les frais financiers de toutes sortes générés au cours de leur présence à bord et le rapatriement dans leur pays d'origine qui, dans la majorité des cas s'opère par voie aérienne, le TRANSPORTEUR que nous sommes est de surcroît passible d'amendes devenues conséquentes et difficilement négociables :

- 2 000 livres par clandestin stationnant sur un navire escalant dans un port anglais.

- 10 000 francs pour toute évasion de clandestin dans un port français.

- Garantie bancaire de l'ordre de 15 000 marks pendant 3 ans pour tout clandestin qui obtient l'asile politique en Allemagne».

«Toutes ces charges cumulées font apparaître un coût moyen par clandestin de 11 000 francs, soit plus de 2 millions de francs de perte sèche pour l'armateur MDV en 1993».

# LA PENURIE D'OFFICIERS ENFIN RESOLUE !

En France, on distingue les Ports autonomes (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-St Nazaire, Bordeaux, Marseille) et les Ports d'Intérêt National, voire Régional.

Les armateurs de navires sous normes ont bien assimilé ces différentes catégories. Ils ont surtout bien compris que les Centres de Sécurité des Navires, déjà bien pauvres en moyens dans les Ports Autonomes, étaient encore plus démunis dans les Ports d'Intérêt National. C'est sans doute pourquoi on voit de plus en plus de navires «limites» y faire escale : ils ont moins de risques d'y être contrôlés au titre du Memorandum Of Understanding (M.O.U.) de Paris.

Petit illustration récente concernant un Port d'Intérêt National (environ 2 millions de tonnes par an) où un navire battant pavillon Chypriote fait escale. Il s'agit d'un navire frigorifique de 14 ans d'âge, appartenant à une société grecque et exploité par une société chypriote.

Le Commandant est grec et tout le reste de l'équipage est ukrainien. Tous les certificats internationaux du navire sont bien sûr en règle : émis en août 1994 ils sont valables jusqu'en novembre 1994 et le cachet d'une société de classification, membre de l'IACS (International Association of Classification Societies), vient les authentifier.

En ce qui concerne le nombre des membres d'équipage, celui-ci devrait être de 9, si l'on en croit le «Safe Manning Certificate». En réalité il y a 11 hommes à bord, car 2 mécaniciens supplémentaires sont nécessaires pour la conduite de la machine qui n'est plus «AUT». Au dos du «Safe Manning

Certificate» il est rappelé que le Commandant, le Chef Mécanicien et le Second Capitaine doivent être détenteurs du brevet correspondant pour pouvoir exercer leurs fonctions respectives. Rien de plus normal...

Ce qui l'est moins, c'est la suite. On peut en effet lire que si les brevets ci-dessus ne sont pas détenus par le Commandant du navire et les officiers, alors le minimum de qualification requis est le suivant :

- le Commandant doit au moins avoir un brevet de Second Capitaine,
- le Second Capitaine doit au moins avoir un brevet de Lieutenant,
- le Chef Mécanicien doit au moins avoir un brevet de Second Mécanicien.

Voici donc un moyen simple pour faire face aux difficultés de recrutement des Commandants, Chefs et Seconds en faisant, de surcroît, des économies sur les salaires.

Question : que se passera-t-il lorsque l'on aura plus ni Second Capitaine ni Second Mécanicien ?

Réponse : d'abord et surtout, les navires continueront toujours à naviguer ; ensuite, l'OMI s'évertuera toujours à pondre des règlements ; enfin, les politiques rassureront toujours avec brio les opinions publiques en cas d'accident tant soit peu médiatique.

Cdt J.-D. TROYAT  
Saint-Malo le 29.10.94

---

---

## Vous avez dit : erreur humaine ?...

### Quelle erreur humaine ?

Celle du cadre ou de l'employé d'exécution totalement submergé par des conditions de travail mises en place par des individus certainement très estimables mais qui se gardent bien d'embarquer longtemps à bord des mobiles conçus et organisés par leur imagination ?

Il existe maintenant, en matière maritime commerciale, une faille trop importante entre le monde des créatifs et celui des usagers...

Nos grands anciens, grâce à la confiance de leurs armateurs (qui ne pouvaient alors faire guère autrement) pouvaient se permettre un certain parler franc face à tous ces beaux messieurs en costume.

Les générations suivantes ont dû progressivement assouplir leur échine, châtier leur langage et apprendre la langue de bois quand l'évolution des temps a éloigné l'armateur de son navire, le capitaine ne devenant plus qu'un rouage éloigné mais, très malheureusement encore, obligatoire...

Alors, c'est maintenant la prolifération des expertises et des commissions de contrôle aux prérogatives finalement bien anodines.

Je propose une solution, pratiquement gratuite, pour renforcer la crédibilité de toute cette surveillance : que tous ces

contrôleurs et experts soient dans l'obligation réelle de retourner périodiquement, et pour un certain temps, à bord des engins qu'ils ont le pouvoir de contrôler...

J'ai la faiblesse de croire que bien des choses pourraient alors évoluer et que nos jeunes collègues seraient un peu plus écoutés.

Quant à l'erreur humaine, est-elle du fait de celui qui la commet directement ou du fait des esprits supérieurs qui ont mal fait leur travail en la rendant possible ?

Contrairement à bien d'autres, les capitaines admettent encore le binôme «responsable et coupable» mais ne peuvent évidemment accepter de prendre à leur compte les erreurs humaines des tenants du «responsable mais pas coupable».

### Une anecdote...

Pour illustrer mon propos et détendre l'atmosphère j'évoquerai une des premières visites réglementaires de la marque AUT effectuées à la mer... il y a maintenant bien plus de dix ans déjà...

Le pourtant jeune expert embarqué pour la traversée requise n'y croyait manifestement pas à cette marque AUT... Quant à nous, l'effectif alloué nous obligeait à jouer

le jeu et nous devons avouer (hélas, hélas !!!) que nous éprouvions un certain contentement à montrer que ça fonctionnait.

Aux postes d'appareillage, guidé par le chef et le second mécaniciens, notre passager fut d'abord surpris de sentir l'ascenseur s'élever vers la passerelle au lieu de la descente imaginée vers les machines... mais tout au long de la manœuvre un léger sourire incrédule figea son visage, montrant sans doute par là que la présence du chef et de son adjoint à la passerelle le laissait bien de glace car il restait à bord bien d'autres compétences en matière électronique, électrique et mécanique...

La conscience professionnelle restant la plus forte, notre passager, au cours de la traversée nocturne, se réveilla discrètement, décida d'en avoir le cœur net et d'y aller voir...

Ne trouvant définitivement personne au milieu de toutes

ces machines tournantes, il rejoignit la passerelle. A l'époque, il s'y trouvait encore un veilleur en compagnie de l'officier de quart et c'était effectivement l'endroit où chacun pouvait libérer ses angoisses avec un peu de présence humaine autour d'une boisson chaude confectionnée sur place et volée à la réglementation, puisqu'en principe le veilleur ne doit pas être détourné de sa veille.

Au moment de son départ il avoua ne pas s'être endormi, nous délivra les visas requis, mais nous fit comprendre, tout problème de courtoisie vis à vis de lui-même mis à part, qu'il était bien léger et imprudent de notre part d'avoir eu une telle attitude parce qu'un expert était embarqué...

J'en ai conservé le souvenir car nous fûmes bien évidemment plongés dans un abîme de perplexité jusqu'à ce qu'un nouvel événement... (mais ceci est une autre histoire).

*Cdt P. MASSEIN - 30 septembre 1994*

---

---

## L'erreur humaine : question de point de vue ?

*Tel était le thème d'une journée d'études organisée par l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) le 17 novembre à Paris. En voici la présentation.*

L'actualité met régulièrement en exergue le rôle clé de l'erreur humaine dans la survenue de catastrophes aériennes, ferroviaires, industrielles, routières... N'est-on pas allé jusqu'à affirmer, statistiques à l'appui, que 90% des dysfonctionnements ayant des conséquences graves étaient dus à une erreur... de l'opérateur en «bout de chaîne» ?

Avec le progrès de la technologie, la fiabilité des systèmes complexes a maintenant été considérablement améliorée. Lorsqu'une nouvelle catastrophe survient dans un système automatisé, la recherche des causes s'oriente très vite vers celle de l'erreur de l'opérateur. Ainsi, l'intérêt qui a été porté à l'amélioration de la fiabilité des systèmes a comme conséquence de réactualiser celui de l'erreur humaine.

Dans le langage courant, dans la presse notamment, l'erreur désigne le plus souvent la part de responsabilité de l'individu, qui, sans intention de nuire, se trouve impliqué dans la production de l'accident.

Les causes de l'apparition d'un dysfonctionnement, à un moment donné, dans le comportement de l'individu restent cependant difficilement compréhensibles. On attend alors d'une approche plus scientifique du domaine une mise en

évidence des mécanismes dont nous ne pouvons avoir une connaissance introspective directe.

Mais le terme d'erreur humaine revêt alors une signification différente, et a un statut différent selon l'angle sous lequel elle est vue : erreur et responsabilité (pour le juriste), erreur et régulation dans le travail (pour l'ergonome), erreur et fonctionnement du sujet (pour le psychologue), erreur et norme sociale (pour le sociologue), erreur et conception de systèmes techniques (pour l'ingénieur)... Si, dans chaque domaine d'investigation, le terme a une signification admise par tous, d'un domaine à l'autre la diversité des points de vue fait que son usage n'est peut-être pas si aisé. Entre la connaissance tacite, ou commune, du phénomène et les diverses approches actuelles, un maillon semble manquer.

On se propose, au cours de cette journée, de chercher à engager une réflexion sur ce thème, en situant l'erreur par rapport aux différents points de vue dans lesquels elle est analysée. On espère ainsi que la confrontation des points de vue puisse être un premier pas vers la construction d'un référentiel commun.

---

---

## DE LA RIGUEUR DU PPV

### Commentaires sur l'obtention du brevet de Patron à la Plaisance (voile).

Comme tout bon «voileux», je fus intéressé par le BREVET DE PATRON A LA PLAISANCE VOILE, et pour une fois que l'on y demandait pas d'y faire étalage de son savoir en mécanique, je me disais que, en tant que CAPITAINE AU LONG COURS ce brevet devait être à ma portée...

En fait, il n'est pas à la portée de tout bon Capitaine au Long Cours ni même à celle d'un bon Capitaine de Première Classe de la Navigation Maritime, malgré tout le savoir accumulé pendant de nombreuses années de cours et de stages de recyclage, et la compé-

tence reconnue par tous, sur la totalité des parties d'un navire long courrier.

*Mais, alors, quelles peuvent être les exigences pour l'obtention d'un tel brevet ?... se demande-t-on anxieux.*

*Et bien sur un voilier, c'est différent !...*

On va d'abord vous demander si vous êtes compétent pour la manœuvre d'un voilier, ce qui est une chose normale si vous avez l'intention de prendre la responsabilité de passagers embarqués sur le dit voilier.

En admettant que vous ne puissiez prouver que

vous détenez cette compétence, il vous sera demandé de manœuvrer un voilier d'une dizaine de mètres en solitaire... et ce n'est pas aussi simple que ça puisse paraître à première vue.

Si vous demandez ce brevet par assimilation, étant vous-même voileux et pouvant prouver que l'art de la manœuvre en solo n'a plus de secret pour vous, on vous demandera de le prouver... et, à moins que quelqu'un digne de foi puisse se porter garant que vous savez faire tout cela tout seul, des doutes seront émis sur votre compétence... et vous serez ramené au paragraphe précédent.

Bon, mais encore une fois, tout cela paraît normal, la suspicion pouvant être considérée dans ce cas, comme un gage de sécurité.

Cependant, quand on a vécu une bonne partie de sa vie de Capitaine avec des **DEROGATIONS** pour manque de prérogatives de brevets français dans le RÔLE, on peut se demander ce qui pousse tout à coup l'Administration à serrer les boulons pour «*ce petit nouveau*»...

Bon, cette fois vous pensez avoir suffisamment convaincu le jury de votre compétence en matière de voile en ayant pondé un document qui est un véritable **ROLE DE PLAISANCE**... et vous décidez de transmettre votre dossier auquel il manque :

- un certificat d'aptitude physique dûment constaté par un Médecin des gens de mer,
- un certificat de 50 mètres nage libre départ plongé,
- un certificat prouvant que vous êtes breveté secouriste.

Pourquoi ?

Parce que vous n'avez nullement envie d'aller faire trempette en piscine, parce que vous passerez la visite annuelle ces jours-ci et parce que vous aurez joint au dossier les copies des nombreux brevets de sécurité que vous possédez.

Vous vous permettrez d'écrire à Monsieur l'Administrateur Chef de votre Quartier pour lui préciser que :

- *Etant encore en activité, il vous est nécessaire de passer une visite médicale une fois par an devant un médecin des Gens de Mer et que donc, ce document qui ne figure pas encore à votre dossier y figurera de fait lors de votre prochaine visite annuelle.*

Rien à faire, ce document est exigé dans le dossier, il vous suffira de «*devancer*» votre visite annuelle pour l'obtenir.

*Etant CAPITAINE AU LONG COURS, et ayant passé le concours d'entrée aux ECOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE, il y a 30 ans, vous suggérez que des épreuves physiques faisaient partie de ce concours d'entrée, et les 50 mètres de nage libre, départ plongé y figuraient bien !...*

Rien à faire non plus, l'Administration veut savoir si vous savez aussi débrouiller sous et dans l'eau.

Vous voilà donc en maillot de bain à la piscine devant une classe de marmots qui s'étonnent de voir «une personne âgée» passer un brevet de natation et devant un moniteur agréé qui ne daigne même pas juger de votre style de plongeon ni de celui de votre crawl... Enfin vous obtenez le papier qui était nécessaire.

- *Vous pensez à juste raison que votre dossier est complet et que vous pourrez postuler pour une assimilation...*

**Que nenni, il vous manque le certificat de secouriste !...**

Pourtant...

*Pourtant, vous êtes passé par l'Ecole des Marins Pompiers de Marseille, vous êtes passé par l'Ecole de Sécurité de Cherbourg, vous êtes passé par l'Ecole de Sécurité de Brest pendant les E.O.R. et au cours de périodes de réserve, et enfin vous avez suivi pendant 2 semaines complètes un Cours de Médecine à l'E.N.M.M. de Marseille...*

*Et puis après tout, vous vous dites qu'après 30 ans d'une vie d'Officier navigant, dont 8 ans de Lieutenant chargé de l'Infirmerie, 7 ans de Second Capitaine chargé de la Sécurité et 15 ans de Commandement chargé de la Santé et de la Sécurité générale à bord d'un gros navire long courrier et celles d'un équipage correspondant, sans vous considérer comme un professeur de faculté de médecine, vous savez de quoi il retourne sur cette question.*

**Rien à cirer... il faut ce brevet de secouriste !**

Stupeur...

Après la première réaction de complexe vis à vis de ce brevet national, du genre : «*Il doit bien y avoir là-dedans des choses nouvelles ou bien des choses qui ont terriblement évolué depuis que tu navigues. Oui, ça doit être cela, la médecine a dû évoluer*», vous décidez de téléphoner aux pompiers qui connaissent le problème mais qui vous renvoient à la Sécurité Civile, qui elle, vous renvoie à la Croix Rouge, et vous vous entendez dire :

*«Oui nous préparons à ce brevet, justement le prochain week-end il y a une session... Une session pendant le prochain week-end ?... Cela veut dire que les cours durent... oui 2 jours pleins, Monsieur. Et après ? demandai-je anxieux... après vous passez un examen devant un médecin de la Croix Rouge... et puis un mois plus tard sans autre cours supplémentaire, vous passez un autre examen devant la Sécurité Civile.*

Re-stupeur !

Voilà la valeur du document et des connaissances que l'on vous demande d'acquérir, mais la somme de connaissances personnelles que vous possédez sur la question, doit être considérée comme nulle et non avenue.

Dur ! pour mon armateur qui a dépensé tant d'argent pour me garder «à niveau»...

Je comprends aisément que l'Administration des Affaires Maritimes ait évolué, et que l'époque des **DEROGATIONS** ait fait place à celle des **NON CONCESSIONS**, mais ne pas vouloir ouvrir les yeux sur une évidence me paraît inquiétant au point de penser que tout ceci ressemble trop à un baroud d'honneur avant que d'autres administrations ne s'occupe des **AFFAIRES DES MARINS**, ou bien alors, mes chers amis, **COURTELINE** que l'on croyait à jamais disparu à l'époque des ordinateurs et de la communication tous azimuts, a toujours sa place dans notre Administration de tutelle...

Peut-être après tout, que cela aura contribué à faire son charme...

Cdt A.-L. YVONNOU  
(non daté)

# «IL Y A URGENCE POUR LES VRAQUIERS»

## 5ème Conférence Ministérielle sur le Contrôle par l'Etat du Port.

Lors de la 5ème Conférence Ministérielle sur le Contrôle par l'Etat du Port qui s'est tenue il y a un mois à Copenhague, Monsieur William A. O'NEIL, Secrétaire Général de l'OMI, a lancé un urgent appel pour renforcer la sécurité de la flotte mondiale vieillissante des vraquiers.

Monsieur O'Neil a déclaré : «Je pense que nous devons reconnaître que tout ce que nous avons fait jusqu'à maintenant ne constitue qu'un début. Si nous ne faisons pas plus dès maintenant, la sécurité maritime pourrait rapidement se dégrader».

Monsieur O'Neil faisait allusion à l'augmentation du nombre des accidents maritimes depuis le début de cette année, en particulier ceux relatifs aux vraquiers qui semblent à nouveau en hausse.

Il a poursuivi en disant : «Cela ne préoccupe certes pas le monde entier et les noms, par exemple, de *Marika 7*, *Apollo Sea* et *Iron Antonis* n'ont pas fait les gros titres des journaux cette année. Ce sont des vraquiers qui ont disparu sans traces, qui n'ont pas, ou peu, créé de pollution et dont les derniers instants n'ont pas été télévisés. Plus de 100 marins sont morts sur ces trois seuls navires. L'information selon laquelle neuf vraquiers ont été perdus cette année avec la disparition de 123 marins a également eu bien peu d'écho».

Monsieur O'Neil a ajouté que, durant ces dernières années, de nombreux vraquiers - construits durant les années 80 en tôle d'acier à haute résistance - ont atteint l'âge où la corrosion devient la menace prédominante. Qui plus est, les tôles d'acier à haute résistance étant plus minces que celles en acier traditionnel, les effets de la corrosion n'en sont que plus dangereux.

Il a alors interpellé les participants en leur lançant : «Sommes-nous prêts à rester là en nous félicitant de ce que nous avons déjà réalisé alors que de nouveaux navires se perdent et que de nouveaux marins meurent ?»

Monsieur O'Neil a considéré que l'augmentation des contrôles de navires par l'Etat du port pouvait être un moyen de prévenir ces accidents. Mais, plus encore, il a mis en avant la réelle nécessité d'une amélioration de la qualification des personnels, en soulignant que l'un des changements majeurs dans le monde maritime au cours de ces dix dernières années était l'emploi, sans cesse croissant, de marins originaires de pays en voie de développement.

Monsieur O'Neil constate que ces marins acceptent de travailler pour une rémunération bien inférieure à ceux des pays d'ancienne tradition maritime. Il poursuit en disant : «En plus de faire en sorte que les navires sur lesquels ils naviguent soient sûrs, nous avons le devoir de nous assurer que ces marins sont correctement formés et que l'on peut faire confiance aux certificats et brevets qui leur sont délivrés. Nous ne pouvons attendre des pays en voie de développement qu'ils y parviennent sans aide. Ils sont en droit d'avoir l'appui de la communauté maritime internationale. Les signataires du memorandum de Paris ont d'ores et déjà montré leur bonne volonté à fournir cet appui qui, je l'espère, pourra être développé dans les années à venir».

En d'autres termes le secrétaire général de l'OMI appelle à une formation de meilleure qualité pour des marins du tiers monde qui, avec leurs coûts salariaux tellement inférieurs, pourront ainsi encore mieux concurrencer les navigants de nos pays. La sécurité de la vie humaine en mer et la préservation de l'environnement maritime mènent parfois à de douloureux paradoxes.

Cdt J.-D. TROYAT - Vice-Président

## Vraquiers : Groupe de travail intersession par correspondance.

A l'issue de BC 33 (cf Afcan-Infos n° 26, juin 1994) - c'est-à-dire de la 33ème session du sous-comité des conteneurs et des cargaisons (Sub-Committee on Containers and Cargoes) - qui s'était tenue à Londres du 25 au 29 avril 1994, un groupe de travail intersession par correspondance a été créé. Ce groupe est constitué de l'Allemagne, de l'Australie, du Canada, de la Chine, du Danemark, de l'Egypte, des Pays-Bas, de la Norvège, de la République de Corée, de la Suède, des USA, avec la participation de l'IFSMA et de l'IRU (International Road Transport Union). La France fait bien entendu également partie de ce groupe dont elle a accepté de coordonner le travail.

Il s'agit en fait de remanier le Chapitre VI de la Convention SOLAS qui traite du transport des cargaisons (en dehors des vracs liquides et des gaz), en particulier les règles 6 et 7.

C'est ainsi que :

- les navires susceptibles de transporter des cargaisons en vrac solide devront désormais répondre aux dispositions contre les ripages de cargaisons prévues dans la section 7 du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC) ;

- les navires transportant des cargaisons en vrac solide devront avoir à bord, réunies sous forme d'un livre, des informations précises concernant les caractéristiques du navire et de sa structure au regard de ce type de cargaisons, assorties des méthodes de calcul des contraintes imposées à la poutre navire durant le chargement, le déchargement et pendant la traversée ;

- avant le début des opérations de chargement ou de déchargement un plan devra être conjointement établi par le bord et le terminal. Ce n'est qu'une fois ce plan accepté par le Commandant du navire et le responsable du terminal, que les opérations pourront commencer. Toute déviation des prévisions de ce plan entraînera l'arrêt des opérations jusqu'à ce qu'il soit remédié aux causes de cette déviation. De même, le Commandant aura à suspendre les opérations de déchargement s'il considère que les moyens utilisés sont traumatisants pour la structure du navire.

- Un livre des opérations commerciales sera tenu par le bord qui devra surveiller de manière continue les opérations (tirants d'eau, état des ballasts, contrôle régulier du tonnage chargé ou déchargé, etc.) afin de déceler toute discordance avec le plan initialement prévu.

Enfin, dès le début du Chapitre VI, il sera fait référence au «*Guide pour la sécurité et l'efficacité des opérations de chargement et de déchargement des cargaisons en vrac*» - actuellement mis au point par un autre groupe de travail intersession par correspondance - dont l'Australie est le coordinateur.

L'ensemble de ces travaux, et leur état d'avancement, permettent désormais d'envisager avec confiance l'issue du 34ème sous-comité BC qui se tiendra du 27 au 31 mars 1995 à l'OMI : le transport de vracs solides, autres que le grain, devra bientôt compter avec des dispositions plus contraignantes faisant partie de la Convention SOLAS. L'AF-CAN pour sa part y aura contribué et ce peut, certes, être un sujet de satisfaction pour nous tous. Mais il reste encore beaucoup à faire. Toutes les bonnes volontés ne seront pas de trop dans notre association pour poursuivre la tâche : adhérer à l'AF-CAN c'est bien, participer à son action, c'est mieux encore.

Cdt J.-D. TROYAT - Vice-Président

# SECURITE DE LA NAVIGATION.

Compte-rendu du Cdt Gilles BLAISOT

En remplacement du Cdt Troyat empêché, j'ai représenté l'AFCAN en tant que membre de la délégation française lors de la 40ème session du sous-comité «sécurité de la navigation» qui s'est tenue à Londres du 5 au 9 septembre 1994.

L'ordre du jour chargé comprenait plusieurs sujets intéressant les capitaines, tels que :

- rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes,
- organisation du trafic maritime,
- compte-rendu des navires,
- aides à la navigation,
- révision du chapitre V de SOLAS,
- normes de sécurité applicables aux navires existants,
- officier seul à la passerelle de nuit,
- procédures à suivre à la passerelle,
- navigation dans les glaces,
- normalisation des instruments, ergonomie des équipements,
- règles de sécurité pour le transport des combustibles nucléaires irradiés,
- navires à ailes portantes,
- etc.

La délégation française de 7 personnes s'est répartie entre l'assemblée plénière et les groupes ou sous-groupes de travail et de rédaction. N'ayant pas le don d'ubiquité, j'ai dû faire des choix et ai choisi un groupe de travail et son sous-groupe qui ont débattu des problèmes suivants :

- organisation du trafic maritime,
- compte-rendu des navires.

En attendant le rapport officiel, voici mon commentaire personnel sur quelques points intéressants qui ont été abordés.

## ● Organisation du trafic maritime.

La tendance actuelle est à l'augmentation du nombre de DST et de leur STM correspondants ainsi qu'à celles des zones à éviter.

Des résistances existent et certains états (Singapour) demandent que l'on

ne crée pas d'autres obligations tant que leur nécessité n'a pas été démontrée. D'autres (Japon) estiment que les zones à éviter sont en contradiction avec le principe de liberté des mers. Mais la majorité des états semble favorable à un contrôle renforcé de la circulation maritime et à des obligations (routes obligatoires, zones à éviter) toujours plus lourdes.

Certains états (Iles Salomon) demandent que les navires transportant du combustible nucléaire irradié soient astreints à une planification de route, à une notification aux états côtiers et à une interdiction de certaines zones. Le Japon qui se sent particulièrement visé (transport des produits de fission pour retraitement à La Hague) s'y oppose et sollicite l'appui de la France.

En groupe de travail, la délégation américaine a invoqué une conception assez étonnante pour interdire l'accès d'une zone écologiquement sensible : celle de navires potentiellement dangereux :

- Qu'est-ce qu'un navire potentiellement dangereux ?
- Un navire transportant des produits polluants ?
- Vous n'y êtes pas du tout ! Un navire potentiellement dangereux est un navire transportant un cargaison commerciale de produits polluants.
- Pourquoi spécialement commerciale ?

- La délégation américaine répond qu'il ne faut pas empêcher l'accès de la zone aux exercices de l'US NAVY (exercices avec pétroliers ravitailleurs par exemple).

- Dans ce cas, propose un délégué allemand, remplaçons l'expression «navire transportant une cargaison commerciale», par «navires de commerce» et la zone sera interdite aux seuls navires de commerce.

- Non, répond la délégation américaine, car il ne faut pas gêner la navigation des navires de commerce transportant des cargaisons pour le gouvernement américain.

Ainsi les commandants de pétroliers navigant dans les eaux US sauront que leur navire est potentiellement dangereux s'il est affrété par EXXON mais ne l'est pas s'il est affrété par le gouvernement américain.

La zone à éviter concerne la côte de l'état de Washington et plus précisément l'Olympic Coast National Marine Sanctuary, au sud de l'entrée de Juan de Fuca.

Pour la même raison (risque pour l'environnement), l'Egypte a demandé l'interdiction de trois zones aux navires de plus de 500 TJB transportant des cargaisons dangereuses ou toxiques :

au Nord de Sharm el Sheikh, au Nord du Détroit de Tiran, au Sud de la Péninsule du Sinaï.

L'Egypte demande aussi la création d'un STM de 165 milles couvrant le golfe de Suez avec station radar couvrant toute la zone, station VHF, centres SAR, etc. d'un coût de 10 à 12 millions de dollars US et payé (pourquoi pas ?) par la communauté internationale.

Un système existera probablement dans les prochaines années couvrant les Détroits de Malacca et Singapour. Il faudra d'abord refaire toute l'hydrographie de la zone aux épaves nombreuses et aux bancs de sable voyageurs, ce qui ne devrait pas traîner car le Japon a annoncé son intention de prendre en charge financièrement les nouveaux levés hydrographiques.

L'Afrique du Sud qui n'était pas présente lors des travaux a envoyé une note pour proposer une nouvelle modification des règles de navigation (encore une !) pour les navires citernes chargés faisant route à l'ouest et qui seront saisonnières :

En été, navigation à au moins 25 milles de South Sand Bluff, Bashee River, Hood Point et Cap Recife, au moins 10 milles de South Alaphard Bank et au moins 25 milles de Cap des Aiguilles, Quoin Point, Capt Point, Slang Kop et Cap Colombine. Les délégations allemandes et anglaises ont demandé que les pétroliers chargés en

route à l'est en fassent autant.

L'hiver on suivra la même route jusqu'à ce que l'on atteigne la limite de la zone d'hiver puis on suivra cette limite d'aussi près que possible mais en restant «well clear of Alphard Banks».

Il y aurait des exceptions pour les navires escalant, embarquant des vivres, courrier, etc. et pour les navires allégés ou devant être allégés.

Les navires cap à l'est et cap à l'ouest suivant la même limite de zone d'hiver seront contrebordiers. S'il y a risque d'abordage, propose l'Afrique du Sud, les navires n'auront qu'à suivre les règles de barre !

La délégation anglaise a présenté ses statistiques de 1993 concernant le DST du Pas de Calais et le système de navigation recommandé du Minch.

Sur les 165 000 mouvements de navires estimés annuels dans le Pas de Calais (y compris les mouvements traversiers), 994 infractions ont été relevées concernant principalement la règle 10 (c). Aucune bonne raison n'a été invoquée par les capitaines qui aurait pu remettre en question la validité du DST.

Sur les 3 000 mouvements de navires estimés annuels dans le Minch on a relevé 20 infractions. Pour 10 d'entre elles les capitaines ont invoqué le mauvais temps au large et cet argument a été considéré comme une bonne raison susceptible de remettre en cause la validité de la route recommandée.

Il est intéressant de noter cet état d'esprit pragmatique qui envisage sans état d'âme de remettre en question des dispositions prises lorsqu'elles sont contestées valablement par les utilisateurs.

### ● Compte-rendu des navires.

Là aussi, la tendance est à l'augmentation des comptes-rendus et à leur obligation. Une bonne chose toutefois : on s'achemine vers une uniformisation des questionnaires et des procédures qui devront intégrer des critères relatifs aux navires (équipements, moyens d'identification, etc.) et aux stations terrestres (information, données aux navires, compétence des opérateurs incluant leur capacité à utiliser la langue anglaise, usage des radars, etc.)

La règle 8 chapitre V de SOLAS va être amendée en ce sens.

Il n'y a pas eu d'accord sur le projet de révision du GUIDELINES FOR VESSEL TRAFFIC SYSTEMS présenté par l'association internationale de signalisation maritime, celle des pilotes, celle des ports et l'IFSM. Un des points d'achoppement étant l'étendue des compétences des STM. Le projet très complet tend, pour certaines délégations,

à les uniformiser sans tenir compte des différences de besoins liées à la nature du trafic (STM portuaire ou côtier) ou à la géographie.

Le travail sera poursuivi par un «groupe correspondance» conduit par les Pays-Bas.

En ce qui concerne les systèmes de communications entre le STM et les navires, la délégation anglaise a demandé que l'échange d'informations soit clair et simple de façon à ne pas imposer un fardeau inutile aux capitaines, officiers de quart ou pilotes.

### ● Transpondeurs.

Le fonctionnement des STM suppose que l'on connaisse la position et les caractéristiques des navires surveillés, d'où le grand engouement pour les transpondeurs.

En effet, la plupart des délégations n'imaginent le système transpondeur que pour renseigner la terre. Quelques rares délégations, dont les anglo-saxons et les allemands considèrent également le transpondeur comme un système de renseignements inter-navires utile en anticollision.

A l'origine, on ne parlait que de transpondeur radar.

- Qu'est-ce qu'un transpondeur radar ?

- C'est comme son nom traduit de l'anglais l'indique, un transmetteur-répondeur qui, tel un racon, émet lorsqu'il reçoit l'impulsion de votre radar (il répond), un signal que vous recevez sur votre écran ou sur un appareil annexe et qui contient des renseignements sur l'autre navire. Ces renseignements peuvent être succincts (le simple indicatif) ou très complets (route, vitesse, position, nature du chargement, etc.).

Ce transpondeur peut n'être pas radar. En effet le système peut fonctionner sur à peu près tous les moyens de transmission radioélectriques (VHF, HF, fréquences satellites, etc.).

Il peut aussi ne pas être un «répondeur» et émettre en permanence sans être interrogé.

D'où la grande diversité des projets et des essais actuellement en cours. Chacun propose ou soutient le système qu'il pense le mieux adapté.

Les Suédois soutenus par INTER-TANKO proposent d'adopter le système qu'ils ont expérimenté sur une trentaine de ferries de la Baltique. C'est un émetteur VHF permanent (ce n'est donc pas un «transpondeur») mais séquentiel (tous les navires émettent sur la même fréquence à tour de rôle). Il est commandé par un modem associé à un simple ordinateur PC recevant les informations d'un GPS et du gyro. Le système émet

en permanence l'indicatif, le nom, etc. du navire, sa position, sa vitesse et sa route fond ainsi que son cap et son angle de barre. Le système n'est utilisé actuellement que pour renseigner la terre. Intertanko souhaite qu'il soit utilisé en renseignements navires/navires. Sa fonction anticollision serait d'autant plus intéressante qu'il transmet le cap gyro et l'angle de barre. On connaît donc la manœuvre effectuée par le navire émetteur avant que le changement de route soit détecté par les radars des autres navires.

Pourquoi avoir choisi une fréquence VHF ?

- Pour pouvoir recevoir les émissions des navires cachés par les îles de la région de Stockholm, là où les radars ne peuvent voir les navires. En anticollision cette conception est intéressante en chenalage, car elle permet de connaître la présence et la manœuvre de navires se trouvant derrière une île ou un méandre de rivière.

- Pour ne pas subir les inconvénients des perturbations météorologiques sur la propagation radar.

- Pour ne pas avoir à installer des radars partout (portée VHF plus longue).

Ce dernier argument est très soutenu par l'Australie qui envisage de créer un STM le long de la Grande Barrière et qui n'a pas envie d'installer des stations radar sur 2 500 Km de côtes. L'Australie demande que les systèmes émettent en MF pour augmenter encore la portée et diminuer le nombre de stations radio.

Ce n'est plus de la science fiction que d'envisager le système émettant sur fréquence INMARSAT de façon à pouvoir suivre en permanence toute la flotte mondiale !

Il y a quand même un frein au délire : il n'est pas évident que l'UIT accepte de voir encombrer en permanence tout un spectre de fréquences pour transmettre des informations qui ne sont pas indispensables et c'est pour cette raison (encombrement du spectre) que certains membres de la délégation britannique préfèrent le système transpondeur (émission uniquement sur demande).

Ce système transpondeur VHF a été essayé par les Britanniques sur un ferry navigant entre Southampton et Cowes et sur le bateau pilote de la région. Le système a bien fonctionné avec une puissance de 1 watt et une portée de 8,5 milles. De fortes interférences ont été subies lorsque le canal VHF utilisé l'était aussi par des bavards.

Pour ne pas utiliser de fréquences radar, un délégué australien a développé un argument technique intéressant : les radars arriveraient mal à différencier les réponses de transpondeurs installés sur des navires très proches.

A mon avis le problème des transpondeurs autres que radar est celui de la concordance entre l'écho radar et le renseignement reçu du transpondeur (qui est qui ?). Il faut que la discrimination entre 2 signaux transpondeurs soit au moins la même que celle du radar. Celle des transpondeurs est liée au système de navigation embarqué d'où la floraison actuelle de systèmes GPS différentiels et l'idée suédoise de préciser dans le signal transpondeur la position de l'antenne GPS à bord du navire. Il faut aussi pour faire concorder l'écho radar et le signal transpondeur VHF, faire coïncider la position radar de l'autre navire avec sa position L et G transmise par son transpondeur.

Le système ne devient facile à utiliser que sur une carte ECDIS où sont reproduits en surimpression de la carte les échos radar et les signaux transpondeurs. On comprend que les trois appareils (radar, ECDIS et transpondeur) sont appelés à se développer en symbiose et les essais suédois sur les ferries de mer Baltique se font à l'aide d'une carte électronique.

On voit qu'il y a encore du pain sur la planche pour les électroniciens et informaticiens mais la solution technique devrait voir le jour rapidement d'autant plus que les États sont pressés d'installer des STM et que les délégués britanniques, qui ne doivent pas être les seuls, considèrent qu'on ne pourra pas installer de STM sérieux tant qu'on n'aura pas installé de systèmes transpondeurs opérationnels.

Ils signalent que sur les 1 000 navires en infraction constatés annuellement en Manche et Pas de Calais, seulement 1/3 sont identifiés. L'usage des transpondeurs pourrait accroître ce nombre substantiellement.

### ● Signal de nuit pour navires transportant des marchandises dangereuses en navigation portuaire.

La tendance de toute organisation internationale est de vouloir tout harmoniser.

Ainsi on veut que tous les ports du monde adoptent la même règle pour signaler les navires dangereux en manœuvre ou en chenalage.

Certaines délégations telle l'Allemagne acceptent le principe du bout des lèvres, estimant que les navires qui ne font pas l'objet de mesure spéciale dans COLREG ne doivent pas montrer de feux spéciaux. D'autres telle l'IMPA (Association des pilotes maritimes) ou la Grande Bretagne s'y opposent par crainte de voir ce nouveau feu être confondu avec les feux d'autres navires ou le balisage lumineux.

Cependant l'Association des ports (IAPH) étant très demandeur d'une telle signalisation, un consensus s'est rapidement dégagé pour que ces navires montrent un feu rouge visible sur tout l'horizon.

A noter la proposition anglaise qui souhaiterait que le trafic de tels navires soit séparé du reste du trafic portuaire et que ces navires soient porteurs d'un signal spécial émis par transpondeur radar pour la navigation par visibilité réduite.

### ● Vocabulaire normalisé.

Chacun connaît l'utilité de ce vocabulaire... à condition toutefois que l'on connaisse déjà la langue anglaise. Les touristes savent que connaître par cœur un guide de conversation n'est utile que si l'interlocuteur répond par oui ou par non ! Il ne faudrait pas que l'étude de l'anglais soit remplacé par l'apprentissage par cœur des phrases du vocabulaire normalisé.

Le vocabulaire normalisé prend de l'ampleur et les phrases sont de plus en plus nombreuses et certaines délégations telle l'allemande voudraient qu'elles couvrent rapidement tous les aspects «sécurité» de toutes communications. Ces communications peuvent être aussi bien celles entre brise-glace et navires assistés, celles entre navire et STM, celles entre plaisanciers et centre SAR ou celles entre passagers et membres d'équipage, etc.

Un autre groupe de travail a planché sur de nouvelles phrases à introduire.

Le risque d'inflation existe et la Russie, soutenue en cela par la France a demandé que les phrases à caractère purement commercial et donc sans lien avec la sécurité soient bannies du vocabulaire normalisé. L'exemple choisi était «All major credit cards will be accepted for payment on board» et on pourrait en citer bien d'autres du même tonneau («for your relaxation please take advantage of the sauna on... deck»).

### ● Officier de quart seul la nuit.

L'unanimité n'est pas faite sur cette question. On a noté les réticences de la Russie, de l'Espagne, de la France et des USA. Les USA demandent qu'une étude des facteurs humains soit faite avant de décider si la veille peut être effectuée en permanence par un homme seul.

Néanmoins le fait de faire des essais, de proposer des appareils de détection de vigilance, etc. montre une volonté de supprimer le matelot de quart que l'on appelait «homme de veille» il n'y a pas si longtemps. Certains pensent y arriver

par la bande en ne le supprimant qu'en navigation au large. La navigation côtière suivra plus tard.

La «langue de bois», héritage de la défunte Union Soviétique, semble avoir été adoptée par tous les pays occidentaux. On parle de faire assurer le quart par un officier seul si les appareils installés assurent une «sécurité au moins équivalente» ou bien si la passerelle comporte des «installations automatisées afin de diminuer la charge de travail de l'officier». La délégation française a «rappelé que le fait de présenter un compte-rendu d'utilisation de dispositifs de vigilance ne préjuge pas de la position de la France qui n'est pas encore arrêtée».

Il y a des affairistes qui proposent des systèmes de contrôle de vigilance, d'automatisation des tâches ou de réception du son à l'intérieur de la passerelle (sans doute pour répondre à l'argument que l'on doit sortir sur l'aileron pour assurer la veille sonore). Ils sont aidés par les fatalistes qui pensent que l'homme seul de nuit est inéluctable «puisque tout le monde le fait déjà» comme le dit le Capt Cruickshank représentant l'IFSMA, et que puisque cela doit se faire, autant en profiter pour obliger les armements à équiper les passerelles. Cela rappelle la position de ceux qui ne s'opposaient pas à la navigation avec un officier seul de jour à condition qu'il y ait un WC à la passerelle.

Il faudra que l'AFCAN et l'IFSMA aient une position officielle sur cette importante question. Importante par le surcroît de travail pour l'officier de quart et par le surcroît de responsabilité pour les commandants. S'il y a un jour un accident majeur, notre position sera difficilement défendable devant l'opinion publique s'il peut sembler que nous avons cautionné une façon moins sûre de conduire les navires.

D'ores et déjà de nombreux essais ont été effectués officiellement (19 porte-conteneurs danois, 25 porte-conteneurs allemands, 1 vraquier norvégien, 6 vraciers anglais et, n'ayons pas peur, un transport de produit pavillon Vanuatu). Un compte-rendu de 23 pages est publié qui montre que tout se passe très bien dans le meilleur des mondes. A la question «combien de fois l'alarme a-t-elle été shuntée et pourquoi ?» la réponse anglaise m'a paru digne de faire la conclusion de cet article : «One. On this occasion, a master, on watch alone, had left the bridge to get himself some soup from the galley».

Un vrai one man show, n'est-il pas ?

Cdt G. BLAISOT

# LA NAVIGATION EN SOLITAIRE ...SUR UN NAVIRE MARCHAND

## ou comment les courses à la voile en solitaire font école auprès des concepteurs de navires.

par le Cdt A.-L. YVONNOU  
Vice-Président

Il n'y a pas si longtemps (1987 au Havre) un ancien Commandant de pétrolier m'agressait verbalement en citant l'ALARME HOMME MORT PASSERELLE et le QUART EN SOLO de jour, comme une des plus dangereuses décisions qu'avaient pu prendre les Commandants qui avaient accepté ce système sur leurs navires.

Pour la petite histoire, ce Commandant était chargé des relations AFCAN-CCS. La CCS venait juste de sortir des textes applicables à cette méthode de travail (1), notre collègue lui, l'ignorait totalement... il démissionnait de l'AFCAN, peu de temps après !

Personnellement, je n'avais pas le choix d'accepter ou de refuser, mais mis à part la solution que je considère comme un peu hâtive, choisie par la CCS et sans aucune consultation préalable des intéressés, j'étais plutôt «POUR».

Dans mon esprit, il s'agissait tout simplement de **s'adapter**. Et réelement, le risque potentiel présenté par le quart en solo sur une passerelle de jour, ne me paraissait pas matière à mettre la sécurité de mon VLCC en danger pendant la navigation au large.

Ceci dit, **on travaille différemment**, l'officier de quart est souvent visité par le Commandant qui donne toujours «sa position» à bord. Un radar ARPA est constamment en service, même par très beau temps. Je considère qu'il est l'aide indispensable à la détection de tous les échos autour du navire porteur du radar. L'officier de quart acquiert toutes les «cibles» sur l'écran et se fait ainsi une **idée schématique** de son environnement. Il lui reste à identifier les échos qu'il juge intéressants pour la sécurité.

Toutes les 13 minutes une alarme retentit et demande à être acquittée. L'acquiescement est devenu un réflexe et non plus une contrainte. Je ferai cependant 3 critiques.

- En 13 minutes il peut se passer trop de choses intervenant sur la sécurité. Qui a choisi ces 13 minutes ? Sur quels critères ont-elles été définies ?... Je serais d'avis que l'on réduise ce temps en le diminuant de moitié sur mon navire. En 6 minutes nous aurons parcouru 1.5 milles, le navire en face pourrait en parcourir le même nombre sinon plus, et il est grand temps de faire manœuvrer un VLCC chargé quand une menace est à moins de 3 milles. Il apparaît alors évident que **ce laps de temps entre 2 alarmes devrait être adapté à la vitesse possible de chaque navire dans les plus mauvaises conditions de manœuvre.**

- La fonction acquiescement devrait être systématiquement liée par réflexe à un tour d'horizon aux jumelles ou tout au moins sur le demi-cercle avant de visibilité, ce qui n'est hélas pas systématiquement, ni naturellement le cas, malgré les recommandations du Commandant.

- Malgré tout ce que l'on pourra raconter, l'Officier de quart, lui, considèrera toujours dans son subconscient cette alarme comme une contrainte et si le système n'est pas en service au moment où son homme de veille de nuit quitte la passerelle après le lever du soleil, il ne s'en plaint pas... Je ne crois pas que le fait de laisser la clé de mise en service du système sur la passerelle à la disposition des Officiers de quart (surtout étrangers) soit de nature à favoriser la sécurité... Personnellement je préfère que la contrainte dure après le coucher du soleil plutôt que de confier à un homme qui se sent agressé par un système, le soin de l'arrêter quand il le juge bon...

Pour me résumer : ce qui paraissait extravagant à certains vieux Commandants, est passé dans les mœurs et la sécurité du navire au large n'en souffre pas, à tel point qu'après une période d'essais, j'ai autorisé les Officiers de quart à effectuer certains petits travaux de corrections de documents sur une table située sur l'avant-tribord de la passerelle, devant les vitres et éloignée des trois boutons d'acquiescement. Cet exemple illustre bien le degré de confiance que j'accorde au système (bien qu'imparfait) de l'ALARME HOMME MORT PASSE-RELLE navire au large et de jour.

Bien que des expériences similaires de nuit, non officielles, soient tentées depuis longtemps, presque aussi longtemps que l'existence du système de jour sur nos passerelles et bien avant l'annonce officielle des essais de nuit, il n'en reste pas moins vrai que le second problème se présente tout à fait différemment du premier.

Par expérience, nous pouvons tous dire que le fait de faire le quart de zéro à quatre a toujours été difficile pour la plupart d'entre nous. Il est plus difficile à assumer sur le plan psychologique et physiologique que les deux autres quarts qui paraissent plus normaux. Se coucher à minuit ne présente pas trop d'inconvénients, et se lever à quatre heures paraît normal à certaines personnes qui se sont adaptées à ce type d'horaire de travail, tout dépend de la personne considérée. Jusqu'à présent, et à ma connaissance, le choix de l'horaire de quart dépendait de :

- Le degré de confiance que l'on pouvait accorder à un officier de quart.

- A niveau de confiance égale, la préférence était soulevée par les intéressés eux-mêmes qui s'étaient «adaptés» à **remplir une tâche selon des horaires qui leur sont favorables.**

Mais, même si le quart de nuit n'est pas apprécié par un officier, jusqu'à présent aussi cet officier et son matelot formaient pendant la nuit, une petite équipe (micro société) qui fonctionnait intellectuellement et qui permettait des échanges sociaux entre deux personnes qui se sentent :

- solidaires,
- responsables,
- rassurées par la vigilance de l'une vis à vis de l'autre,
- respectueuses l'une de l'autre,
- conscientes de la responsabilité qui leur est confiée,
- respectueuses du repos des autres membres de l'équipage,
- conscientes que si la situation l'exige, ils sauront trouver en le prévoyant à l'avance, le renfort dont ils auront besoin, en tablant sur une adaptation dans le temps du renfort qu'ils auront demandé.

Sans vouloir épiloguer plus longtemps sur les avantages d'une telle situation que nous connaissons et que nous maîtrisons parfaitement, il m'a semblé à la lecture de la proposition de la marque CNC pour navires O.M.B.O. que toute la «gadjetterie» proposée par le B.V. - société hautement impliquée dans son propre commerce comme chacun sait - **ne pouvait réaliser une seule de ces fonctions citées plus haut et demandées jusqu'à présent à l'équipe de quart de nuit...**

On a réellement l'impression à la lecture de la conception du système de CONTROLE DE VIGILANCE que le concepteur a été hanté dès sa petite enfance par les bandes dessinées et les films de science fiction,

mais il aurait mieux fait de s'adonner à des lectures plus... humaines.

Il est maintenant clairement établi que l'on recherche par tous les moyens et pour toutes les raisons (mauvaises) à adapter l'homme à l'ordinateur et non pas le contraire. Ceci va, paraît-il dans le sens de l'histoire. Et comme nous n'avons pas été consultés pour la CONCEPTION d'un système dont dépendra notre propre sécurité, nous ne serons pas plus consultés pour la MISE EN PLACE du dit système.

Maintenant, une fois en mer... où le Commandant est responsable de tout, même de ce qui ne dépend pas de lui... il faudra bien accepter et adapter ces systèmes aux hommes que nous sommes.

Sans faire de fiction, tâchons d'étudier ce qui peut être «adapté».

A la lumière de ce qui précède :

- Le Commandant aura choisis ses officiers de quart et les aura placés ou déplacés selon le quart qui leur convient le mieux.

- Selon le mode de vie personnel du Commandant (s'il ne fait lui-même partie de l'équipe de quart !) il considérera qu'il peut suppléer facilement à un quart, par exemple le 20 à 24 s'il ne se couche pas avant minuit.

- Selon l'aptitude, la connaissance (à la condition que ces officiers de quart n'arrivent pas tout droit de chez le «manning agent» pakistanaï !), il pourra laisser le quart en SOLO de 20 à 24 avec le monitor de vigilance en service.

- Le quart de 0 à 4 sera systématiquement doublé. En agissant en accord avec la réglementation internationale, la visibilité pendant le 0 à 4 ne sera jamais bonne... car je sais trop pour avoir navigué fréquemment en solitaire sur mon voilier de nuit que la visibilité diminue avec les yeux qui se ferment !... et que tous les gadgets sont incapables de pallier ce sentiment d'abandon qu'éprouve un homme seul pendant la période nocturne comprise entre minuit et 4 heures du matin. **Donc pas de monitor de vigilance en service pendant le 0 à 4.**

- Pour les mêmes raisons le quart de 4 à 6 heures sera également doublé dans un premier temps.

- A 6 heures avec le réveil du navire, les choses changent et l'on

reprendra le quart en solo avec le monitor de vigilance en service jusqu'à 8 heures ou jusqu'au lever du soleil.

- Puis service de quart normal à partir de 8 heures, c'est-à-dire avec alarme homme-mort passerelle en service.

Quel est le bilan ?

Mon armateur aura gagné 6 heures de travail/homme, soit au prix actuel des «manning agents», exactement 12 USD ! (heures de nuit). Dites-moi combien vaut la sécurité d'un pétrolier moderne qui coûte 120 millions de USD ?... sans la cargaison. Et tout ceci au moment où le gouvernement des US impose l'OIL POLLUTION ACT. On peut aimer prendre des risques, mais être inconscient à ce point relève de la psychiatrie.

Combien faudra-t-il supprimer de bonshommes même payés sur la base d'un salaire français pour décréter rentable un système qui va exactement à l'encontre de la sécurité des navires, navires qui sont surveillés par la même société qui aura conçu ce système... Il y a là quelque chose d'illogique, à la limite du kafkaïen...

Combien faudra-t-il prendre de risques avant que nos décideurs se rendent enfin compte qu'un système de type MONITOR DE VIGILANCE ne sera rentable que le jour où l'on ne trouvera plus personne pour naviguer sur les navires marchands... c'est-à-dire jamais. Les pays du tiers-monde fourniront toujours des hommes moins chers que les machines à surveiller les hommes...

Quant à nos jeunes Officiers français, ils auront déserté depuis bien longtemps un métier qui leur aura imposé trop de contraintes.

Cdt YVONNOU

(1) La Commission Centrale de Sécurité, par le PV «réglementations» n° 1 de sa 585ème réunion tenue le 22 mai 1987 a approuvé un certain nombre de mesures concernant les «dispositifs d'auto-alarme lorsque l'officier de quart assure seul la veille à la passerelle de jour». Depuis la CCS a refusé toute extension de ces dispositifs malgré de nombreuses demandes en particulier pour que ces dispositions soient applicables de nuit. (ndr).

## NOTE DE LA REDACTION :

La position de l'AFCAN sur l'OMBO (on dit maintenant «sole watch keeping» ou encore, comme dans les instances de l'OMI «officer of the navigational watch acting as the sole look-out in periods of darkness»), notre position donc n'a pas changé depuis la publication de l'article «NON au quart passerelle en solo» dans AFCAN-INFORMATIONS n° 16 de décembre 1991).

En ce qui concerne la veille, de jour comme de nuit, il ne faut jamais oublier qu'elle ne vise pas seulement la sécurité de son propre navire mais également la sauvegarde de la sécurité en mer, comme l'a récemment montré la récupération d'une navigatrice française aperçue au large de La Corogne par un cargo russe après quinze jours de dérive sur son canot de survie.

Par ailleurs une organisation du quart qui peut être efficace sur un VLCC au long cours n'est pas forcément valable sur un transport de produits au cabotage.

Quant aux idées d'adaptation du quart en solo de nuit du Cdt YVONNOU, elles ne semblent pas, à priori, recueillir l'assentiment des quelques collègues rapidement consultés. Mais lui-même, par le bilan qu'il en dresse, les condamne implicitement. Pour l'instant il semble urgent de s'en tenir aux textes en vigueur : solo de jour avec homme-mort.

A propos d'homme-mort, une déviance très dangereuse a fait son apparition sur les passerelles : une commande à distance du boîtier «homme-mort». Avec ce nouveau

gadget dans sa poche, l'officier de quart n'a plus besoin de se déplacer pour acquiescer l'alarme, négligeant ainsi une bonne occasion d'effectuer un tour d'horizon visuel et une surveillance des indicateurs. A quand le boîtier programmable qui lui permettra (à nouveau !) de dormir tranquille ?

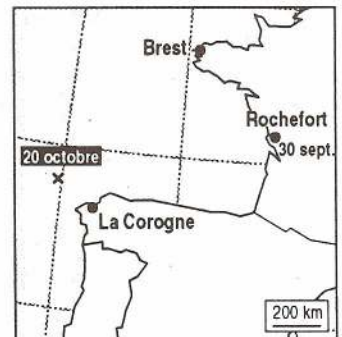
M.C.

## Elle avait fait naufrage au large de l'Espagne Rescapée après quinze jours de dérive

Ouest-France  
22-23 octobre 1994

**Dérivant à bord d'un canot de survie, une Française a été retrouvée, jeudi, au large de La Corogne (nord-ouest de l'Espagne). Le frère esquinif la ballottait depuis le naufrage, quinze jours plus tôt, du voilier à bord duquel se trouvaient aussi son mari et sa fille. Elle en est la seule rescapée.**

C'est une femme d'une trentaine d'années, épuisée et présentant des symptômes de dénutrition, qui a été découverte, jeudi, par la Marine espagnole, dans un canot pneumatique dérivant à environ 220 km au large de La Corogne, dans le golfe de Gascogne. Quelques heures plus tôt, elle avait été repérée par un cargo russe, le "Petrovikiy", qui n'avait pu la repêcher en raison du mauvais temps.



Louise Longo a été récupérée à 200 km au large de La Corogne. Depuis 15 jours, elle dérivait dans un canot après avoir quitté son voilier qui a été ramené au port de La Corogne.

# QUIRATS

Madame Françoise ODIER

Directeur du Service Juridique du CCAF

**Toutes les données dont nous disposons en ce qui concerne la flotte de commerce : âge, exigences en matière de sécurité font apparaître que le moment est venu pour le pavillon français de s'engager dans une politique d'investissement qui soit suffisamment hardie pour maintenir la flotte française dans les secteurs porteurs d'avenir.**

Un tel défi place les entreprises maritimes devant des choix difficiles à faire et met en cause la politique maritime dans son ensemble.

En effet, une politique d'investissement intensif ne peut pas être en matière maritime uniquement une politique d'entreprise. L'exemple de tous les Etats maritimes qu'ils soient européens ou non, prouve que l'aide de l'Etat est indispensable pour le développement d'une Marine Marchande.

Cette aide étatique peut prendre des formes diverses, soit aide directe à l'investissement, soit utilisation de mécanismes de nature à faciliter la mobilisation des capitaux et l'orientation de l'épargne disponible vers le secteur maritime.

Ces deux formules peuvent cohabiter et c'est leur combinaison comme en Allemagne et au Danemark qui a permis de construire les flottes les plus modernes.

La France est particulièrement désignée pour poursuivre une politique de cette nature, parce qu'elle a fait l'expérience réussie de l'aide directe à l'investissement et parce qu'elle dispose d'un régime juridique original, apte à servir de base à des formules susceptibles de faciliter la mise en service de nouveaux navires, ce régime est celui de la propriété quirataire.

Pour bien comprendre les possibilités que la loi française recèle, il convient d'analyser d'une part les aspects juridiques du régime quirataire et d'autre part ses aspects fiscaux.

Le système du Quirat ou copropriété de navire permet de collecter

l'épargne disponible dans des conditions claires et souples, qui a fait ses preuves tant à l'étranger, Allemagne et pays scandinaves, qu'en France (après la guerre, pour la reconstitution de la flotte de pêche, actuellement le secteur hôtelier s'est considérablement développé sur la base d'un régime voisin du quirat maritime).

La place de ce type de construction juridique est restée modeste en ce qui concerne les navires de commerce pour des raisons qui sont à la fois de « culture » et de « politique » du Ministère du Budget. Pourtant sur le plan des textes, le système français est adapté et offre des avantages qui, sur bien des aspects sont comparables aux régimes étrangers.

## — Régime juridique. —

La loi du 8 janvier 1967 relative au statut du navire modifiée par la loi du 26 juin 1987 consacre à la copropriété de navire un chapitre spécial ; ce qui présente l'avantage de donner au quirat un statut légal autonome, le distinguant d'autres formes juridiques, avec lesquelles on pourrait être tenté de le rapprocher.

La copropriété de navire est un groupement connu des tiers par l'acte de francisation du navire, sur lequel est mentionné le nom de tous les quirataires. Chaque groupement (il y a un groupement par navire) est régi par la loi de la majorité qui, sous réserve de respecter les droits individuels des copropriétaires, prend toutes mesures pour la gestion du navire.

La copropriété de navire possède

la personnalité morale, elle est représentée par un armateur gérant. Les décisions sont prises selon leur importance soit par la majorité des quirataires, soit par l'armateur gérant, mais cette personnalité morale est réduite par rapport à celle d'une société de forme plus classique. Ainsi la copropriété de navire est une forme de société particulière. La personnalité morale a normalement pour effet de priver les associés de tous les droits réels sur les biens de la société, c'est la société elle-même qui dispose de ces droits, or dans une copropriété de navire les quirataires disposent de ces droits.

Dans une copropriété de navire les associés sont les copropriétaires et en tant que tels ils n'ont pas une part sociale mais un droit sur le bien (ils peuvent le vendre, l'hypothéquer ou l'amortir). Les copropriétaires ne font pas apport de leur droit de propriété sur le navire, mais le conservent malgré la gestion commune : ainsi la société n'efface pas la copropriété. Les copropriétaires font seulement apport de la jouissance de leur droit afin de permettre l'exploitation en commun selon la loi de la majorité qui correspond à un mode sociétaire.

Il y a de fait, une dissociation entre la copropriété du navire qui intéresse son statut réel et la société d'armement entre les quirataires qui intéresse l'exploitation du bâtiment.

La copropriété de navire correspond à un type particulier de société : une société ouverte, au sein de laquelle chaque copropriétaire peut disposer de sa part au profit d'un tiers, ce qui la rapproche des sociétés de capitaux

(bien qu'en droit la société quirataire, ait eu une existence antérieure à celle de la société de capitaux). En revanche, il paraît difficile malgré certaines opinions d'assimiler la copropriété de navire à une copropriété ordinaire, ou indivision, puisque l'indivision ne peut être gérée que par la loi de l'unanimité et qu'il revient à la décision de chaque membre de rester ou non dans l'indivision : l'indivision est un état temporaire et inorganisé, la copropriété de navire est un état voulu, organisé par la loi.

La société quirataire offre aux investisseurs une souplesse et une sécurité plus importante que les autres formes de groupement prévus dans le droit français. Elles pourraient éventuellement être utilisées dans ce secteur : société en participation, société en nom collectif ou groupement d'intérêt économique. Dans la copropriété de navire, les copropriétaires ont en effet une responsabilité indéfinie et non solidaire depuis la loi du 26 juin 1987 et peuvent, par vote de clauses particulières, concentrer sur le gérant, la responsabilité vis à vis de tiers.

La suppression de la solidarité (sauf clause contraire) met ainsi le quirataire à l'abri de risques financiers qui peuvent être redoutables au cas où les partenaires au sein de la copropriété sont peu sûrs. La réforme de 1987 a donc accru la sécurité juridique et le système français, se trouve être aussi adapté au développement de la copropriété de navire, que les régimes étrangers, en particulier les KS allemandes dont tout le monde vante les mérites.

Le régime allemand est très voisin de la commandite par action du droit français, c'est-à-dire qu'il existe en droit allemand, un groupement composé de quirataires propriétaires d'une partie ou de la totalité du capital, dans lequel chaque quirataire a une responsabilité limitée à la valeur de son quirat. Les copropriétaires n'exercent ni directement ni indirectement la gestion, ils se soucient uniquement de la rentabilité de leur placement. Les textes prévoient que la gestion est confiée à un «managing owner» exerçant la totalité des responsabilités en matière de gestion. Le «managing owner» est un professionnel dont la notoriété est indiscutable, il se charge de placer le navire sur le

marché de l'affrètement et serait en mesure de lui trouver un nouveau placement en cas de défaillance (le professionnalisme du managing owner est un facteur primordial dans la réussite du système). Le navire est par ailleurs exploité commercialement par l'affréteur qui a conclu une charte à temps avec le «managing owner», qu'il s'agisse du droit français ou des régimes étrangers.

L'exposé du régime juridique montre bien que les investisseurs, quel que soit le cadre choisi, assument la responsabilité de tout propriétaire de bien, c'est-à-dire peuvent à tout moment être confrontés à la perte de ce bien. En droit français les responsabilités qui pourraient être encourues par les quirataires en liaison avec l'exploitation du navire, ont pu être limitées grâce à la mise en place de société unipersonnelle (EURL).

C'est néanmoins l'existence d'une responsabilité qui va justifier un régime fiscal particulier.

#### — Régime Fiscal. —

Le régime fiscal de la copropriété de navire est le résultat de combinaison de différents articles du Code Général des Impôts. Ce régime s'inscrit dans deux schémas différents en fonction du type d'affrètement du navire en copropriété, suivant lequel le navire en copropriété est exploité.

- Dans le cas où le navire est affrété à temps ou au voyage, le copropriétaire est considéré comme exploitant et les revenus de la copropriété entrent dans la catégorie des Bénéfices industriels et commerciaux (BIC).

- Donc pour tous quirataires, le déficit résultera de l'amortissement pratiqué en vertu de l'article 39 E : «Chaque membre des copropriétés de navires mentionnées à l'article 8 quarter amortit le prix de revient de sa part de propriété, suivant les modalités prévues à l'égard des navires».

Or le régime de l'amortissement des navires prévoit un amortissement dégressif sur huit ans.

Le Code Général des Impôts ne prévoit en revanche aucune disposition particulière en matière de plus-value qui sont presque toujours pour les quirataires des plus-values à court terme.

Un tel système laisse peser sur le quirataire une part de responsabilité

qui est conforme à sa vocation d'exploitant mais peut malgré des clauses contractuelles aussi protectrices que possible effrayer les épargnants, investisseurs potentiels.

Les pays étrangers où le quirat s'est développé : Allemagne, Danemark, offre des garanties supérieures même si les avantages sont parfois inférieurs à ce que peut espérer un quirataire exploitant. C'est cet aspect combiné avec la tradition maritime de ces pays qui explique le succès de l'institution. Dans le cas où le navire est affrété coque nue - le revenu de l'affrètement est assimilé à un loyer et le copropriétaire de navire est soumis au régime des propriétaires, loueurs d'immeubles.

L'article 31 de l'annexe II du Code Général des Impôts, limite alors les possibilités d'amortissement au montant des loyers. Cet inconvénient majeur a été corrigé d'une manière qui s'est révélée sans intérêt pour les investisseurs par l'article 163 viciés, qui prévoit une déduction du revenu net global des personnes physiques qui acquièrent des parts de copropriété. Le montant de cette déduction est dérisoire, il s'élève à 25% des versements effectués dans la limite annuelle de 25 000 FF pour une personne célibataire, et de 50% pour un couple.

\*  
\* \*

Il ressort de cette analyse que les entraves à la copropriété quirataire sont avant tout de nature fiscale. La seule façon d'attirer dans ce secteur économique une épargne qui ne demande qu'à s'investir serait de lui garantir les avantages que le marché accorde à d'autres formes de placements. Il reste à souhaiter que les pouvoirs publics comprennent que cette sorte de garantie est une forme de soutien à la flotte de commerce et constitue une des conditions de son développement.

Toutes autres entraves créées par le Ministère du Budget relèvent de l'interprétation des textes et non de leur lecture rigoureuse.

F. ODIER

**ndlr** : Ce texte constitue la version écrite de l'intervention de Madame Odier à la «Journée Georges Ripert» organisée par l'Association Française du Droit Maritime pour traiter de l'actualité du Droit Maritime en 1994.

# ECHAPPEMENT DES MOTEURS MARINS.

## Comme une odeur de soufre...

Un programme de recherche financé par l'Union Européenne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Lloyd's Register a permis de quantifier les émissions de gaz des moteurs Diesel marins dans l'Atlantique Nord-Est. Les résultats de ces travaux, dont l'intégralité sera publiée au mois de mars 1995, vont fournir à l'OMI un niveau de référence à partir duquel elle cherchera à réduire de 50% les émissions de dioxyde de soufre d'ici l'an 2000.

### ● METHODOLOGIE.

L'étude concerne l'Atlantique du Nord-Est, y compris la Mer du Nord, la Mer de Norvège, la Mer d'Islande et la Manche. En sont exclues la Baltique et la Méditerranée.

La zone a été quadrillée en 9269 cases de 50 x 50 km qui couvrent une superficie d'environ 22 millions de km<sup>2</sup> et dont 7 122 sont parcourues par des navires.

L'étude a porté sur deux quinzaines, l'une du 1er au 14 février, l'autre du 1er au 14 août 1990. Les mouvements de navires et leurs caractéristiques ont été fournis par le Lloyd Register of Shipping et concernent les navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute. 23 646 mouvements de navires ont été recensés en février et 24 418 en août.

Les quantités émises dans chaque case ont été calculées par ordinateur, en fonction des taux horaires d'émission de chaque navire et du temps mis par ce navire pour traverser la case.

Un certain nombre d'hypothèses ont été posées au préalable : navires naviguant entre 75 et 85% de leur puissance maximale continue (MCR) ; moteurs lents et moteurs semi-rapides de plus de 2 000 kW alimentés au lourd ; moteurs semi-rapides de moins de 2 000 kW au léger ; auxiliaires entraînés par des moteurs semi-rapides ; teneurs moyennes en soufre : 2,7% pour les fuels lourds et 0,5% pour les gazoles.

### ● RESULTATS.

Estimation des quantités totales de NO<sub>x</sub> et de SO<sub>2</sub> émises par la navigation maritime dans la zone concernée pendant l'année 1990 (millions de tonnes).

	NO <sub>x</sub> (oxydes d'azote)		SO <sub>2</sub> (Dioxyde de soufre)	
	75% MCR	85% MCR	75% MCR	85% MCR
Moteurs principaux	1,51	1,79	1,09	1,25
Auxiliaires	0,09		0,07	
<b>totaux</b>	<b>1,60</b>	<b>1,88</b>	<b>1,16</b>	<b>1,33</b>

Rappelons que ces polluants sont oxydés au cours de leur parcours dans l'atmosphère et retombent sous forme d'acide nitrique (HNO<sub>3</sub>) et sulfurique (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>), responsables des « pluies acides ».

### ● DIMINUER LE SOUFRE ?

On a étudié les effets d'une réduction des teneurs en soufre des fuels sur les émissions de SO<sub>2</sub> en examinant deux scénarios : une réduction des teneurs en soufre sur l'ensemble de la zone ou une réduction à partir de 200 milles des côtes. Le tableau suivant résume les résultats possibles. Il ne tient pas compte des rejets des moteurs auxiliaires estimés à 73 185 tonnes.

	Rejet de SO <sub>2</sub> en millions de tonnes (%centage de diminution possible)		
teneur en soufre du combustible	2,7%	2%	1,5%
sur toute la zone Atlantique N-E	1,09 (0%)	0,81 (26%)	0,61 (44%)
200 milles des côtes	1,09 (0%)	0,90 (17%)	0,77 (29%)

L'examen des données recueillies est toujours en cours d'exploitation. L'ensemble des résultats sera publié en mars 1995.

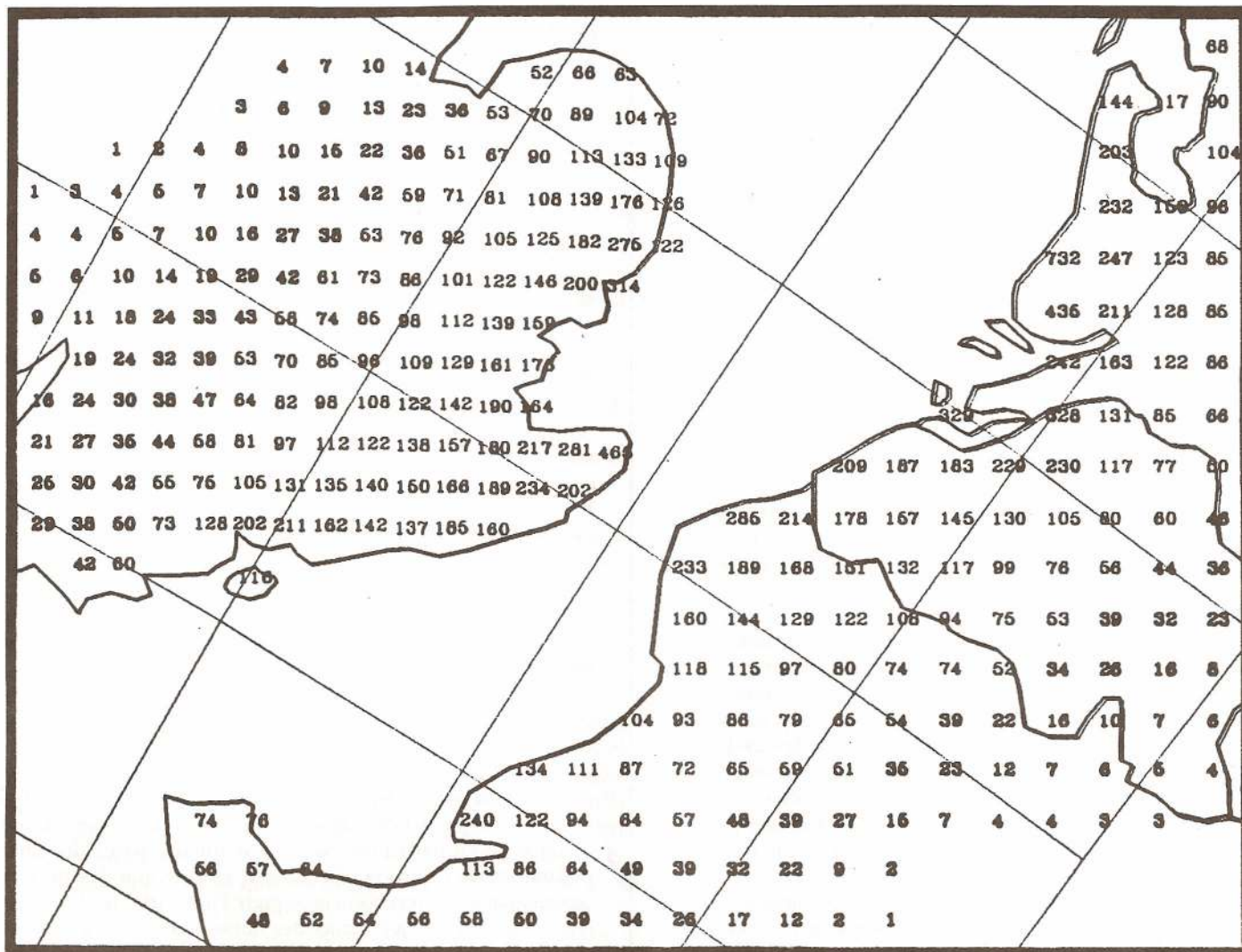
Pendant les données ci-dessus suggèrent les conclusions suivantes :

- le recours à des combustibles à faible teneur en soufre dans la limite de DOUZE milles (eaux territoriales) n'entraînerait qu'une réduction marginale des émissions de soufre ;

- le recours aux combustibles à faible teneur en soufre dans une zone côtière de 200 milles entraînerait une réduction des émissions de dioxyde de soufre très inférieure à l'objectif de 50%.

D'autres études ont permis d'affiner encore les résultats ou ont porté sur le rapport coût/efficacité et sur les avantages à attendre d'une réduction des teneurs en soufre des soutes, tant pour l'industrie des transports maritimes que pour l'ensemble de la société.

La Manche et la partie méridionale de la Mer du Nord ont été l'objet d'une étude sur les incidences des émissions de SO<sub>2</sub> par les navires. Dans cette zone de 70 000 km<sup>2</sup> la consommation totale de combustibles marins est de 4 millions de tonnes par an, dont 29% sont brûlés au port. Le rejet total de soufre provenant des navires atteint 100 000 tonnes par an, dont 26% au



Retombées de soufre rejeté par les navires (au port et en mer) en milligrammes par m<sup>2</sup> et par an (mg(S)/m<sup>2</sup>/a).

port. Des quadrillages de 20 x 20 kilomètres ont permis d'établir le plan de dépôt de soufre dans la région y compris à terre (ports et zones côtières).

Dans seulement neuf des 315 carrés de terre, l'apport des navires aux retombées totales dépasse 10%, et les émissions au port y constituent la source la plus importante. Dans toute la zone étudiée l'apport des navires situés à l'extérieur de la bande des douze milles n'atteint pas 5% de toutes les retombées globales.

Outre l'évaluation de la contribution des navires aux retombées de soufre, une évaluation des incidences de leurs rejets sur la qualité de l'atmosphère a été effectuée. L'apport le plus élevé des émissions en mer aux concentrations annuelles moyennes de SO<sub>2</sub> dans l'atmosphère au niveau du sol est de 4 microgrammes/M<sup>3</sup>. La valeur de référence actuelle la plus basse de l'Union européenne est, par comparaison, de 40 microgrammes/M<sup>3</sup>.

Enfin, il ressort de cette étude que les émissions au port sont des apports importants aux concentrations locales de SO<sub>2</sub> dans les grands ports très actifs comme Rotterdam, Europort, Anvers et Le Havre, avec des niveaux maximum de SO<sub>2</sub> de 20 à 60 microgrammes/M<sup>3</sup>. Cet apport est en revanche faible dans les ports moyens (Calais, Douvre, Felixstowe, Harwich) avec des niveaux de 1 à 10 microgrammes/M<sup>3</sup>.

#### ● A QUEL PRIX ?

D'autres travaux, présentés par l'OCIMF (*Oil Companies*

*International Marine Forum*) donnent des résultats que nous résumons brièvement ci-après.

Les besoins européens (OCDE) en combustibles de soutes sont d'environ 25 millions de tonnes par an et devraient atteindre 30 Mt en 2010. La teneur moyenne en soufre des soutes produites en Europe est de 3,3%, teneur qui devraient augmenter progressivement jusqu'à 3,5% à cause de la diminution des teneurs autorisées dans les combustibles brûlés à terre et aussi à cause d'une baisse des approvisionnements en pétrole brut pauvre en soufre.

La contribution des navires à la pollution atmosphérique par le soufre n'est que de 2% à peine du total des émissions de soufre en Europe du Nord.

En ce qui concerne les coûts de «désulfuration» des combustibles de soutes produits en Europe, deux hypothèses ont été étudiées quant à la teneur maximum en soufre :

- 1,5% proposé par l'OMI;
- 2% selon une proposition française.

Pour tomber à 2% de soufre, les investissements nécessaires en Europe occidentale sont estimés entre 4,2 et 6,4 milliards de dollars. Et entre 5,6 et 8,2 milliards pour arriver à 1,5%. Soit une incidence de 35 à 52 dollars la tonne ou 46 à 68 \$/t de fuel à basse teneur en soufre.

Une autre possibilité de réduction des rejets de SO<sub>2</sub> réside dans le lavage des gaz d'échappement à l'eau de mer. Des essais ont été effectués sur un ferry norvégien opérant entre Kiel et Oslo. Pour une consommation de 9 000 tonnes par an, le surcoût total y compris le prix de l'installation de lavage s'étale

entre 18 et 25 \$/t. Reste aussi à connaître l'impact du lavage à l'eau de mer sur les eaux portuaires...

● **MEDOC : EVALUATION D'ORIGINE CONTROLEE.**

Pour la Méditerranée, la France a soumis à l'OMI un rapport de M. R. Bouscaren sur un «essai d'évaluation des émissions de gaz d'échappement provenant du trafic maritime en Méditerranée occidentale».

La zone étudiée, de Gibraltar au Cap Bon et à la Sicile, a reçu l'appellation de MEDOC.

La patrie de Descartes se devait de poser le problème sous forme d'équation :

$$E_p = C_{ij} \cdot D_k \cdot N_{ijk} \cdot F$$

- E = rejet polluant en Kg par an
- C<sub>ij</sub> = consommation en t/km du navire de type «i» et de taille «j» ;
- D<sub>k</sub> = longueur du trajet de chaque navire sur la route k (en km) ;
- N<sub>ijk</sub> = nbre de navires de type «i», de taille «j» sur la route «k» pendant un an ;
- F = coefficient de rejet.

L'étude financée par le Ministère de l'Environnement n'a pris en compte ni les navires de guerre, ni les navires de pêche, ni les plates-formes «off-shore». Et comme son financement n'était pas suffisant pour s'offrir l'accès à la banque de données du Lloyd's Register, elle s'est contentée d'extrapoler les données recueillies auprès du Port Autonome de Marseille pour englober le trafic des ports italiens, espagnols et maghrébins.

Elle ne tient pas compte non plus des rejets de gaz d'échappement pendant les séjours au port, ni des navires en transit qui ne touchent aucun port du «MEDOC».

Les résultats publiés font apparaître pour l'année 1990 un total de 227 841 tonnes de dioxyde de soufre et 174 048 tonnes d'oxydes d'azote. En les comparant aux pollutions produites à terre, on obtient le tableau suivant :

	MEDOC	FRANCE ENTIERE	INDUSTRIES EN FRANCE
SO <sub>2</sub>	228 kt	1 200 kt	260 kt
NO <sub>x</sub>	174 kt	1 480 kt	186 kt

A terre, en France, la densité moyenne de SO<sub>2</sub> s'établit à 2 200 kg/km<sup>2</sup>. Au large, dans la zone MEDOC, elle est de 300 kg / km<sup>2</sup>.

● **URGENT D'ATTENDRE.**

L'OMI par la résolution A 719 (17) relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, invite le Comité de la Protection du Milieu Marin à mettre au point des prescriptions visant à réduire la pollution atmosphérique causée par les machines de navires et d'autres visant à réduire la teneur en soufre des combustibles liquides. De son côté le sous-comité BCH (Produits chimiques en vrac) a été chargé d'examiner l'éventualité de «zones spéciales» et les critères à appliquer dans ces zones. L'ensemble de ces mesures formera une nouvelle annexe MARPOL.

Dans l'état actuel de l'avancement des travaux, cette annexe pourrait être adoptée au cours d'une conférence qui se tiendrait lors de la 38ème session de MEPC en 1996.

Pour l'instant, la mise au point de l'annexe est un peu retardée compte tenu des considérations économiques émises par certaines délégations, pays membres ou organisations.

De fait, si l'on considère que la «contribution» des navires aux rejets de soufre dans l'atmosphère n'est que de 2% du total européen et que par conséquent l'urgence en la matière se situe «à terre» et en particulier dans les industries particulièrement polluantes de l'Europe orientale, il semble que des mesures contraignantes et fort coûteuses pour l'industrie des transports maritimes - dans l'état actuel des flottes européennes - ne présentent pas une grande priorité.

Michel CARON

Sources : divers documents de l'OMI examinés à la 36ème session du Comité de la Protection du Milieu Marin, du 31 octobre au 4 novembre 1994.



Photo du Cdt P. Massein

Un «avion renifleur» des Douanes françaises.

**Objectifs :**

- SURVEILLER,
- DETECTER,
- ANALYSER,
- CONFIRMER,
- EVALUER,
- LOCALISER,
- RENSEIGNER.

**Résultats :**

- détecte à 15 milles des nappes et sillages pollués
- prend des images pour servir de preuves
- évalue les épaisseurs et les volumes
- établit des cartes numériques de la côte
- donne les positions des nappes

# XVèmes JOURNEES NATIONALES DE LA MER

## 26 et 27 septembre 1994 - Paris

### TRANSPORTS MARITIMES, FLUVIO-MARITIMES, ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - «POUR UNE EUROPE VITALE».

Compte-rendu du Cdt A. TROCHERIS

Après la présentation du programme de ces deux journées par M. Jean MORIN, Président de l'Institut Français de la Mer, la première journée débute par les interventions de MM. CHAPON, BOLLORE et SIMONNET.

◆ **INTERVENTION DE M. Jean CHAPON**, Président de l'Association des Utilisateurs de Transports de Fret (A.U.T.F.)

M. CHAPON met l'accent sur :

- une application rigide du Memorandum de Paris ;
- une meilleure information sur l'état des navires fournie aux chargeurs par les pouvoirs publics ;
- de meilleures relations entre armateurs et chargeurs ;
- une augmentation des primes d'assurance pour les navires sous normes.

En ce qui concerne le cabotage ou le fluvio-maritime, les chargeurs n'adopteront ces modes de transports que s'ils sont compétitifs malgré les ruptures de charge qu'ils supposent. D'autre part le cabotage fluvial ne pourra pas se développer tant que nous n'aurons pas suffisamment de canaux à grand gabarit.

◆ **INTERVENTION DE M. Vincent BOLLORE**, Président du Comité Central des Armateurs de France (CCAF).

M. BOLLORE fait une analyse générale de la situation de la Marine Marchande :

- \* La France n'est plus que la 26ème puissance maritime du monde alors que l'on peut constater que les premiers sont également ceux dont le commerce domine le monde ;
- \* L'économie d'un pays qui n'a plus de transports maritimes est en danger. De plus, ses ports qui ne seront plus fréquentés par des navires sous pavillon national risquent d'être abandonnés également par les chargeurs concurrents ;
- \* La Défense nationale a besoin d'une flotte marchande ;
- \* Le transport maritime peut être un palliatif au transport routier.

Il faut donc une volonté nationale, une concertation entre les politiques et les armements pour remonter la pente. Les armateurs français ne demandent qu'à bénéficier des mêmes conditions de travail que leurs voisins européens.

M. BERLET, Délégué général du CCAF, constate l'absence du Maritime dans l'aménagement du territoire, et au niveau européen le manque total de réflexion de la Commission, sur le caractère stratégique du maritime. Il insiste sur la nécessité de regroupements d'armateurs en vue de faire face aux augmentations de capital indispensables.

Du point de vue de la sécurité, il faut une entente Chargeurs-Armateurs. Le transport maritime est sûr mais a trop souvent une image négative. Malgré l'inconvénient de la rupture de charge entre le pré et post acheminement, il faut augmenter la part du maritime dans les transports combinés.

◆ **INTERVENTION DE M. Raymond SIMONNET**, Conseiller spécial pour les transports du Commissaire Européen chargé de la concurrence.

L'Europe contient actuellement 340 millions de consommateurs et va bientôt atteindre le chiffre de 400 millions. Ces consommateurs concentrés dans certaines zones créent un déséquilibre entre le centre et la périphérie. Certaines concentrations provoquent une congestion des réseaux.

Le secteur tertiaire crée 60% des emplois et ceux-ci sont attirés vers les régions donnant un certain confort de vie.

Les perspectives maritimes dues à la transformation du paysage industriel génèrent deux chiffres :

1. L'Europe est la première puissance commerciale du monde et 94% des échanges internationaux de la communauté transitent par mer ;

2. Les échanges intercommunautaires se développent plus vite que les échanges internationaux et 35% empruntent la voie de mer.

L'avenir des ports est évidemment lié au trafic. On estime par exemple que l'Euro-tunnel peut amener une diminution de trafic dans les ports du nord allant de 30 à 70 %. Les ports de Normandie et de Bretagne ne devraient pas être affectés.

Les mesures à prendre pour remédier au déclin de la flotte pourraient passer par le système des conférences, malheureusement les outsiders profitent de l'augmentation des tarifs pour se maintenir juste en dessous.

Le cabotage va dépendre des trafics fluviaux et des transports rapides, mais une restructuration avec les pays voisins s'avère nécessaire ;

Y a-t-il une politique maritime européenne ?

Il y a des actions, mais celles-ci n'excitent pas les politiques. Les intérêts des chargeurs prennent le pas sur le maritime. Il y a peu de souffle maritime en Europe. Par contre aux USA, la loi anti-trust n'est pas appliquée au maritime. L'Atlantic Act a permis aux U.S.A. de faire geler les capacités de transport dans le sens West-bound ce qui fait monter les tarifs et pénalise les chargeurs européens. Par contre ils ont refusé de faire de même dans le sens East-bound ce qui favorise les exportateurs américains.

En France la valeur du transport maritime est sous-estimée

par les politiques et pourtant l'industrie européenne fonctionne sans stocks selon le principe du «Just in time» si bien que la production peut être sérieusement perturbée par un concurrent qui possède la maîtrise des moyens de transports.

## TRAVAUX DES COMMISSIONS.

**Commission n° 1 :** «Transports maritimes, fluvio-maritimes, et aménagement des régions françaises».

Président : **M. Antoine RUFENACHT**, ancien ministre, Député de Seine-Maritime, Président du Conseil régional de Haute Normandie, Président de l'Association nationale des élus du littoral.

Rapporteurs : **M. Jean-Pierre RISSOAN**, Professeur-chercheur, Laboratoire d'économie des transports, Université Louis Lumière de Lyon.

Le rapporteur estime que pour être vivable l'Europe doit développer les transports sur l'eau et opérer un transfert du flux de transports terrestres vers les voies d'eau maritimes ou fluviales, mais pour que ce transfert se fasse il faut bien entendu que le service offert soit compétitif et cela nécessite un certain nombre d'aménagements :

- \* Les ports «industriels» doivent offrir aux entreprises des sites d'exploitation et des quais privés ce qui supprime la rupture de charge.
- \* Les ports «de réception stockage redistribution» doivent s'intégrer ainsi que le fluvio-maritime, dans la chaîne de transport multimodal.
- \* C'est la voie d'eau qui fixe les ports et les industries et donc structure l'espace économique.

L'avantage du cabotage et du fluvio-maritime est de faire fonctionner les ports de petite et moyenne taille (PMP) et de créer des activités induites : construction navale (fort bien représentée sur les canaux d'Allemagne et des Pays-Bas) et tertiaire maritime.

Les perspectives de développement du cabotage sont bonnes en raison de l'élargissement géographique de l'Europe. En effet l'horizon économique de l'Europe des 12 s'ouvre sur le Maghreb, vers Israël, la Palestine, les pays riverains de la Mer Noire. Cette extension pour le cabotage existe également vers les pays de la Baltique. Au plan écologique le cabotage est intéressant, mais là encore il ne sera fait appel au cabotage que si les prix sont compétitifs.

### Réalité Française.

#### 1. Les ports maritimes.

Les ports de petite et moyenne importance sont intéressés par le développement du fluvio-maritime. L'exemple est donné par les ports de Rochefort Tonnay-Charente, Fécamp, Tréguier, St Malo. Les chargeurs de ces ports peuvent atteindre en droiture les ports des canaux Hollandais et nordiques ainsi que la Russie lacustre ce qui augmente les perspectives d'un contrat retour.

L'évolution des ports jouera un rôle prépondérant dans le développement du cabotage. L'EDI semble un organisme essentiel face au problème du retour à vide.

#### 2. Les axes fluviaux.

a) Le Rhône : la navigation fluvio-maritime est en progrès constant mais les potentialités sont loin d'être exploitées.

Le port d'Arles rénové est en passe de devenir une plateforme de stockage-distribution grâce au fluvio-maritime. Plusieurs expériences de lignes régulières fluvio-maritimes ont été tentées avec la Grèce et la Tunisie. Elles ont fonctionné pendant deux ans avant d'abandonner à cause de l'insuffisance de la capacité en conteneurs des navires fluvio-maritimes.

«Le développement de cet axe passe par le réhaussement des ponts».

b) La Seine : la navigation fluvio-maritime contribue à la désaturation de l'axe terrestre.

c) Canal de Dunkerque-Valencienne : les ports intérieurs du Nord Pas de Calais ne sont guère touchés par les caboteurs de mer.

#### 3. Effets directs :

Le développement du fluvio-maritime qui nécessite des navires adaptés au gabarit des voies devrait entraîner la création de chantiers (NDLR : pour l'instant aucun chantier français ne fabrique de fluvio-maritime).

Il est aussi souhaitable que les ports intérieurs (Arles, Lyon) deviennent le siège de compagnies de shipping.

Aujourd'hui les 1,5 million de tonnes de trafic fluvio-maritime générés par les ports intérieurs du pays sont transportées sous pavillon étranger.

#### 4. Caboteurs français :

Le GIE AR.F.A.C. (ARmateurs Français Au Cabotage) préconise une politique de quirats et l'utilisation du pavillon-bis de St Pierre et Miquelon qui permettrait la défiscalisation de personnel haut de gamme. En effet dans les conditions actuelles, la préférence communautaire ayant été abandonnée, il est impossible de concurrencer les pavillons de complaisance.

#### 5. Port de Paris :

Le trafic annuel est de 800 000 tonnes et augmente régulièrement de 20%.

Le plus gros navire remonté à Paris faisait 2 600 tonnes mais en général la limite est de 2 000 tonnes.

Le tirant d'eau en Seine est de 3,50 mètres, le tirant d'air de 8,75 mètres, 330 à 340 jours par an. Le port est impraticable 2 à 3 jours par an.

**Commission n° 2 :** «Transports maritimes et fluvio-maritimes dans l'espace européen».

Président : **M. Robert VIGOUROUX**, Sénateur des Bouches-du-Rhône, Maire de Marseille.

Vice-Président : **M. Jacques ROCCA SERRA**, Sénateur des Bouches-du-Rhône.

Rapporteur : **M. le Professeur André VIGARIE**.

Les nouvelles données géopolitiques : Réunification de l'Allemagne, l'axe transgermanique : canal Rhin-Main-Danube, le développement des échanges commerciaux en Europe de l'est génèrent la création d'un espace européen de circulation nouveau. L'Allemagne devient le centre de ce schéma européen des transports. Par contre les conditions de traversée du territoire français deviennent de plus en plus contraignantes pour notre pays : 750 000 véhicules n'intéressant pas le commerce français franchissent chaque année les Pyrénées. Environ 6 000 poids lourds sont en permanence dans l'hexagone, liés à ce transit européen.

Il convient de tenir compte des mesures prises dans le domaine du cabotage communautaire et qui visent à désengorger certains axes mais il ne faut pas que le territoire national soit à l'écart des mesures favorables qui peuvent résulter de ces réseaux transeuropéens. Le Conseil Européen d'Essen en décembre 94 doit discuter du financement de dix axes de circulation, il faut veiller sur les conséquences qu'ils peuvent avoir pour l'économie française (1).

L'un des plus gros handicaps du fluvio-maritime vient de l'obligation de transférer des marchandises transportées sur terre vers le moyen maritime, le coût généré par cette rupture de charge sera bien entendu prise en considération par les chargeurs, il faut donc que les ports soient particulièrement fiables et efficaces. Les formalités administratives de transbordement sont beaucoup plus contraignantes pour le maritime que pour les transports terrestres. Il faudra impérativement les modifier dans un but de simplification du transbordement des marchandises.

Une relance du cabotage et du fluvio-maritime aurait certainement un effet bénéfique sur l'aménagement du territoire et sur le développement régional.

Il faut que la participation de la France à la navigation sur le Rhin et aux flux majeurs de l'Europe y compris à ceux de l'axe Rhin Main Danube soit effective. Cela souligne le besoin pressant de construire à grand gabarit la voie fluviale Rhin-Rhône.

A l'issue des débats, la commission n° 2 formule les propositions suivantes :

#### 1. Aux pouvoirs publics français :

- \* Renforcer le rôle des communautés portuaires.
- \* Simplifier les processus de passage des marchandises dans les ports à un niveau comparable à ce qui se produit pour les transports routiers.
- \* Inscrire dans la pratique la réforme de la domanialité.
- \* Favoriser dans les ports l'intermodalisme dans des conditions d'égalité de compétition entre les modes de transports.
- \* Développer dans l'opinion publique, économique, administrative, politique, l'idée des conséquences favorables qu'aurait l'essor du cabotage international.
- \* Faciliter l'utilisation des bateaux fluvio-maritimes en particulier en définissant avec précision leur statut juridique.
- \* Prendre toutes les mesures pour faciliter la participation du pavillon français au flux de circulation sur le Rhin, ses affluents, et la voie Danubienne.
- \* Utiliser plus systématiquement la circulation fluviale, fluvio-maritime et maritime, pour le développement des littoraux français (Arc Atlantique, Arc méditerranéen).

#### 2. Aux autorités communautaires :

- \* Que les discussions sur le financement des DIX PROJETS d'aide aux transports Européens qui auront lieu à Essen en décembre 1994 n'ignorent pas l'importance que peuvent avoir pour l'économie de l'ensemble de l'Europe des axes directs de circulation vers l'Atlantique et vers la Méditerranée, en particulier vers l'Arc Méditerranéen qui est largement communautaire.
- \* Que, la position de la France dans l'ensemble de la Communauté, au contact de l'Océan, étant une donnée favorable pour l'ensemble de l'Europe, les schémas et réseaux trans-européens de transport en tiennent compte explicitement.
- \* Que parmi les axes à mettre en place ou à rénover vienne en premier rang la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit pour laquelle l'intérêt communautaire justifie pleinement une aide de financement de la Communauté.

COMMISSION N° 3 : «Transports maritimes, fluvio-maritimes, et environnement».

Président : M. Jean-Pierre RAFFARIN, membre du Parlement de l'Union européenne.

Président du Conseil régional de Poitou-Charentes.

Rapporteur : M. Claude LACOUR, Professeur à l'université de Bordeaux I, directeur de l'Institut d'études de l'économie des régions du sud-ouest (IERSO).

Les Capitaines sont moins concernés par ce débat quand il ne s'agit pas de sécurité de la navigation ou de risques de pollution par les navires.

#### ◆ ALLOCUTION DE M. Jacques CHIRAC.

M. Chirac a réaffirmé son intérêt pour la Marine Marchande sans toutefois annoncer de mesures exceptionnelles capables de sortir notre flotte de commerce de son marasme actuel.

**CLOTURE : Allocution de M. Jean MORIN  
en présence de M. Chirac.**

Paris Port de mer, Port fluvial, devenant Port Fluvio-Maritime est l'exemple de ce que les transports maritimes peuvent apporter à la solution des problèmes des transports nationaux et européens.

A l'heure actuelle le volume des transports augmente de 7% par an et sera en 2004 deux fois supérieur à ce qu'il est aujourd'hui. La France, liaison entre les pays du Nord, l'Espagne actuellement et le Maghreb dans le futur, supporte un volume considérable de transports. Le cabotage et le fluvio-maritime doivent contribuer à alléger cette charge. La voie d'eau intérieure est un atout pour les villes portuaires. La rencontre des différents modes de transport y est très propice pour le développement des logistiques industrielles.

La Seine et le Rhône, comme le Rhin doivent accueillir des navires fluvio-maritimes porte-conteneurs.

En ce qui concerne les flux trans-européens, la France subit de lourdes charges (en Suisse les transports ferroviaires payants sont obligatoires à partir d'une certaine charge par essieu). En France il est nécessaire d'engager avec les instances européennes une politique volontariste de transferts vers le cabotage inter communautaire. Ceci est possible à condition de construire des navires bien adaptés, touchant des ports bien équipés et pourvus d'une manutention fiable.

La République Fédérale contrôle l'axe Rhin-Main-Danube. La liaison fluviale entre mer du Nord, Anvers, Rotterdam et mer Noire existe alors que notre liaison avec les ports de Méditerranée, la voie d'eau Rhin-Rhône, est hors gabarit et inadaptée.

En 1989 l'Europe fluviale était germanique à 52%. Depuis l'axe Rhin-Main-Danube a été mis en service et elle le devient chaque jour d'avantage entraînant un déplacement du centre de gravité de la circulation des marchandises qui nous est défavorable faute d'un branchement valable sur les voies d'eau européennes.

A l'heure actuelle, notre politique maritime a besoin d'un grand dessein. Dans une Europe maritime du «Non agir» aucun des dix grands projets de travaux d'intérêt commun proposés par M. Jacques DELORS ne concerne le domaine maritime.

Les Hollandais sont en train de faire de Rotterdam «Un seul port en Europe» vers lequel convergent les exportations et à partir duquel divergent les produits importés. Pour cela ils achètent de nombreuses sociétés de transport à travers toute l'Europe.

Une France marginalisée ne peut assister sans réagir à son exclusion de l'Europe des transports. C'est là une affaire de volonté. Les mesures nécessaires ne peuvent pas être prises dans divers bureaux des ministères techniques, ELLES NE PEUVENT ETRE QUE LA TRADUCTION DANS L'ACTION D'UNE POLITIQUE MARITIME DEFINIE AU PLUS HAUT NIVEAU DE L'ETAT.

### COMMENTAIRE.

*Il est impossible de sortir d'un tel colloque sans un sentiment de malaise.*

*Un grand nombre des principaux acteurs du monde maritime français y participaient. Ils connaissent les problèmes, ils en parlent avec brio. Mais que reste-t-il de ces interventions si brillantes soient-elles ?*

\* *La France n'a pas un navire fluvio-maritime battant son pavillon.*

\* *Elle n'a pas de chantier ayant construit ou s'appropriant à construire des navires de ce type.*

\* *Elle n'a pas les voies navigables nécessaires à l'extension d'un trafic fluvial.*

\* *Ni l'Etat ni la Communauté ne sont décidées à mettre en route des programmes capables de changer cette situation.*

Le Havre 18.11.94  
A. TROCHERIS

(1) ndlr : le Sommet des Douze du 9 décembre n'a trouvé du financement que pour trois projets : une liaison rail/route Suède-Danemark, un rail/ferry Irlande-Ecosse et l'extension de l'aéroport de Milan.

## CABOTAGE METRO-COTIER

### Les armateurs marseillais y croient.

La Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence étudie un nouveau concept de transport bi-modal terre-mer, ou cabotage métro-côtier, entre Marseille, l'Espagne et l'Italie.

Une première phase d'études a permis d'évaluer le potentiel à 9,1 millions de tonnes de marchandises. Une seconde phase d'études devrait peaufiner la viabilité du projet. Pour ce faire, le Comité marseillais des armateurs français (Cmaf) a créé en mai dernier un groupement d'intérêt économique constitué par la SNCM, la CMN, Sud Cargos, Marfret, la CGM, la CMA, Delmas, et l'armement italien Tarros.

A la fin de cette seconde phase d'étude d'une durée probable d'un an, une compagnie maritime sera créée pour exploiter le projet. «L'étude a démontré que le cabotage métro-côtier peut-être égal sinon meilleur en terme de délai et de vitesse que le tout-route», explique M. Raymond VIDIL, Président du Cmaf.

## Manchots et morues...

Des études et consultations sont en cours pour créer à SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON un registre d'immatriculation des navires de commerce. Le statut particulier de ce «territoire autonome associé à la France» le permet.

Il s'agirait d'un «registre haut de gamme» à des conditions de compétitivité internationale et la solution consisterait à attribuer aux navigateurs le statut de travailleurs expatriés, à mutualiser ce faible «risque» auprès de la masse totale des expatriés de l'industrie (CFE, ARRCO, etc.), à monter un système de retraite par répartition et à proposer une assurance chômage en option.

Selon les auteurs du projet ces «régimes de protection sociale adaptés (seraient) plus efficaces et spectaculairement moins coûteux que les prestations de l'ENIM».

Par ailleurs, le Code Local des Impôts du territoire SPM permet des incitations fiscales qui «...atténuent spectaculairement» les coûts d'investissements et les coûts d'exploitation.

Enfin un volet technique prévoit la «mise en place de mécanismes de simplification et de normalisation des procédures de classification» qui permettent de «réduire les lourdeurs et les coûts de mise aux normes».

«Le Registre permet le maintien à 100% d'effectifs de conduite de haute qualification, à des niveaux de rémunération, de protection sociale, de conditions d'embauche et de travail compatibles avec les standards de vie et de droit du travail des pays industrialisés», dit le projet.

Affaire à suivre... Après le pavillon des manchots celui des morues ? Décidément, ça ne se réchauffe pas.

---

---

## «L'EXPATRIATION DE L'OFFICIER FRANÇAIS»

E.N.M.M. de Marseille le jeudi 26 janvier 1995

E.N.M.M. du Havre le jeudi 2 février 1995

08.15-08.45	Accueil des participants	14.15-15.00	Les Compagnies de Ship Managements par M. ARRIGO, Personnel Manager de la Compagnie V-Ships (Monaco) et par M. Lucien FRITSCH, Directeur commercial à CARE OFF-SHORE (Suisse).
09.00-09.30	Introduction du colloque par M. SYLVESTRE, Directeur de l'ENIM, couverture sociale et retraite de l'Officier français dans l'espace européen.	15.00-15.30	Questions.
09.30-10.00	La sécurité sociale de l'expatrié par M. LHUGUENOT, Directeur de la Caisse des Français de l'Etranger (CFE).	15.30-16.00	Le cadre légal des contrats de travail et règlement des conflits par J.Y. LEGOUAS, Secrétaire Général adjoint CFTD.
10.00-10.30	L'assurance maladie et la retraite par les assurances privées, Messieurs VAQUIER et BROCHARD, courtiers en assurance.	16.00-16.30	Expérience de l'expatriation par M. LOAS, Officier navigant à l'étranger.
10.30-10.45	Pause café.	16.30-17.30	Débats.
10.45-11.30	Questions, débats.	17.00-17.30	Synthèse des travaux par M. Alain GIRARD, Rédacteur en Chef du Journal de la Marine Marchande.
11.30-11.50	Le régime fiscal de l'expatrié par M. DUJARDIN.	18.00-19.00	Clôture du colloque avec les autorités des collectivités territoriales.
11.50-12.30	Questions.		Cocktail.
12.30-14.00	Déjeuner.		



LIAISONS MARITIMES

# FORUM ATLANTIS LIAISONS MARITIMES

BREST ·

17-18 NOVEMBRE 1994

«Comment développer les transports maritimes sur l'Arc Atlantique ? Pourquoi le faire ? Comment donner aux ports de la façade atlantique, de l'Andalousie à l'Ecosse, une part plus active dans l'ensemble des échanges maritimes intracommunautaires ? Comment, aussi, renforcer leur rôle dans le développement économique global des régions de l'Arc Atlantique, comment les intégrer aux grands réseaux de transport transeuropéens, comment le faire et avec quels acteurs : institutions, collectivités, professionnels ?

C'est là tout le sujet et l'enjeu de fond de l'Action-pilote Atlantis «Liaisons Maritimes», initiée par la Commission de l'Arc Atlantique et soutenue par la Commission de l'Union Européenne».

Tel était le thème général de ces deux journées de travaux qui se sont tenues au Centre des Congrès de Brest. L'AFCAN y était invitée et ce sont les Commandants BARIOU, DAUER et GOURMELON qui la représentaient.

Pierre DAUER nous livre quelques commentaires.

## L'ARC ATLANTIQUE «Banane bleue».

L'Arc Atlantique compte trente régions de l'Andalousie et l'Algarve jusqu'en Ecosse.

A l'exception de l'Aquitaine et de l'Ecosse toutes les régions de la façade Atlantique ont un PIB par habitant inférieur à la moyenne communautaire.

L'indice de chômage est supérieur dans la presque totalité des régions à la moyenne communautaire.

Sur les 80 activités principales de ces régions, une soixantaine a été fragilisée par le **marché unique**.

10% seulement du territoire de ces régions disposent d'un équipement satisfaisant en infrastructures de communication.

Je ne sais pas si vraiment l'appellation a été judicieuse car le nom vient de l'arc qui englobe pratiquement l'Irlande en entier, la Grande Bretagne partie ouest, Ecosse, Pays de Galles, Cornouaille, la France, du Cotentin à la frontière espagnole, l'Espagne jusque Cadix et le Portugal mais moi j'ai eu comme l'impression que nous étions considérés comme des singes par nos «politiques» !...

## COMMISSIONS.

- Cabotage et transbordement sur l'Arc Atlantique
- Feeding et cabotage pour les échanges internationaux.
- Schéma des lignes ferrées entre les différentes régions de l'Arc Atlantique.
- Systèmes d'information et de communication portuaires.
- Evaluation des moyens portuaires complémentaires nécessaires à l'adaptation des ports à l'intermodalité.
- Renforcement de la sécurité maritime et des systèmes de prévention.
- Présentation des annuaires - électronique et papier - des ports de la façade Atlantique.
- Présentation d'Arcantel : réseau télématique interportuaire.

## COMMENTAIRES.

Il ne nous a pas été possible de suivre toutes les commissions et d'assister à tous les débats mais nous avons fait le maximum et engrangé un certain nombre d'informations.

Il est cependant nécessaire de rappeler que le Forum Atlantis était organisé sous l'égide et avec l'argent de la CEE mais que pendant ce temps nos **politiques** refusaient la passerelle RORO à Brest !!!

Il faut donc finalement mettre un très grand bémol sur l'enthousiasme des participants.

Tout d'abord le problème du lobbying de la route a été évoqué contre lequel il n'est pas pensable de lutter mais comme il est de plus en plus difficile et cher de faire des autoroutes celles existantes seront bientôt sursaturées car le trafic intercommunautaire devrait doubler d'ici les 10 ans qui viennent. Garder en mémoire que le transport maritime est de loin le moins onéreux de tous à la tonne transportée 5 F pour l'avion, 1,40 F pour la route, 0,70 F pour le rail et... 0,02F pour le maritime.

Le rail étant déjà saturé il ne reste que le maritime et le fluvial.

Avec l'Europe qui se déplace de plus en plus à l'est l'Arc Atlantique doit s'équiper et se battre pour survivre plutôt que pour prospérer.

Avec l'arrivée des **mammouths-porte-conteneurs** de 7 000 boîtes ne pouvant passer le Pas de Calais à pleine charge, où se fera le port d'éclatement ? grosse possibilité de l'Ouest avec le **feeder** ensuite.

Problème de cabotage : Garnier, de Paimpol, expliquant que les ports de l'arc devraient s'équiper pour les caboteurs du futur, à savoir autonomes et donc leur faire des quais flottants de déchargement pour suivre la marée.

Actuellement une bonne partie des ports de l'Arc sont équipés de logiciels interconnectables donc à tout moment un port irlandais peut savoir ce qui se passe dans un port espagnol, etc.

Problèmes des ferrées : doit-on continuer à faire de gros transporteurs ou faire des moyens orientés vers le tourisme le long de l'arc ou cloisonnés aux types actuels ?

Tenir compte de l'interland mais jusqu'où va-t-il ? La notion ne vient pas de la distance mais de ce que l'on propose dans les ports.

Les maîtres mots pour les ports étaient rapidité, accessibilité, fiabilité et coûts. Un directeur d'une multinationale de transport citait même le cas des dockers suédois qui travaillent sur les bateaux lorsqu'il y en a, les amarrent et s'il n'y a pas de navire entretiennent les installations- quid de la France !

En fait on pourrait résumer simplement FORUM par : MODERNISATION / TOURISME / FORMATION DU PERSONNEL / DEFENSE DE L'EAU ET L'ENVIRONNEMENT / TRANSFERT DE TECHNOLOGIE.

Il est à noter également que des questions très précises sur le transport fluvial ou les gros porteurs n'ont pas reçu de réponse malgré un bel aréopage international à la tribune.

Pour la pratique chaque port d'escale transmet au port de réception les caractéristiques des chargements effectués chez eux sur les navires en provenance ou à destination d'un port de l'arc = loi CEE hazard ou Eurorep qui posent des pb car du point de vue international seules les lois OMI sont valides, nous avons donc Marep.

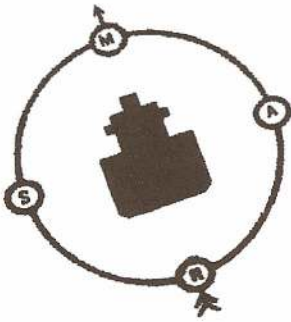
Nécessité d'harmoniser les lois CEE et OMI.

Bref, beaucoup de bon sens dans les présentations mais au terme des échanges de vues après Santander en décembre et Cadix en mars pour le final, je serais curieux de voir ce qui en découlera dans la réalité car l'ensemble des chargeurs qui étaient là n'avaient pas l'intention de bouleverser les circuits très lucratifs actuels pour faire plaisir à la **banane bleue**.

Si des collègues veulent en savoir plus qu'ils passent chez Gourmelon pour lire les programmes de la coordination remis à chaque participant de la part de la ville de Brest.

Cdt P. DAUER

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 94023 Y a de l'obus !

Au large des Canaries  
de jour - Nord force 7

Sur un gros minéralier à pleine charge remontant vers l'Europe. Un bruit violent se fait entendre, comme un coup de masse frappé au pont supérieur. Nous pensons à l'ouvrier extérieur qui travaille à cette heure-là dans son atelier situé sur ce pont. A nos questions il répond ne pas être à l'origine de ce choc. Peu après le commandant appelle le second pour lui montrer sur l'aileron tribord de la passerelle la marque d'un fort choc dans le bordé de pont. Des traces de poudre rosâtre sont observées autour de l'impact ainsi que quelques débris d'aluminium. Nous finissons par penser que quelque chose s'est rompu dans la mâture et est venu s'écraser sur l'aileron. Le vent fort interdit une inspection du mât.

Le lendemain quelqu'un trouve sur le pont principal un drôle d'objet ressemblant à un obus vide. En y regardant de près on peut voir des restants de poudre rose brûlée à l'intérieur de l'engin. Nous faisons immédiatement le rapprochement avec la substance remarquée la veille sur l'aileron. Et finalement ce sont cinq «obus» que nous récoltons sur le pont et autant de points d'impact que nous recensons. L'évidence s'impose au commandant : le navire a traversé une zone d'exercice de tirs.

Epinglé dans la liasse habituelle, un AVURNAV arrivé la veille indiquait bel et bien les coordonnées et horaires de ces tirs... que nous avons subis de bout en bout.

Une chance sans doute que le mauvais temps ait consigné le bosco et ses hommes à l'intérieur car ces objets tombant du ciel constituent indéniablement un grand danger.

*Où est la faute ?*

L'AVURNAV signalant l'exercice était arrivé la veille et le 1er Lieutenant en avait mentionné l'existence sur la carte d'atterrissage. Mais pas sur la carte de cabotage utilisée par le 2ème Lieutenant en arrivant au SE des Canaries. Quant au Capitaine, il n'avait pas consulté la liasse...

**VOILA UN EXEMPLE DE PROCEDURES PASSERELLE INEXISTANTES OU MAL APPLIQUEES. IL EST BIEN EVIDENT QUE LE COMMANDANT ET TOUS LES OFFICIERS DE QUART DOIVENT PRENDRE CONNAISSANCE DES AVIS URGENTS AUX NAVIGATEURS, QUEL QUE SOIT LEUR MODE DE DIFFUSION.**

Quant aux «obus» recueillis, il s'agissait vraisemblablement du nez conique de fusées éclairantes de calibre 100 ou 105 qui ont mal fonctionné.

```
-----518
----- lokata navtex Z -----
ZCZC LA42
280240UTC SEP 94
HONG KONG RADIO URX

TAIWAN STRAIT GUNNERY
0100Z TO 1300Z DAILY 01 TO 31 OCT.
AREA BETWEEN
22-35N 22-55N AND 119-25E 119-45E
CANCEL THIS MSG 311400Z OCT.

NNNN
«Exemple d'avis de tirs reçu par NAVTEX»
```

### MARS 94034 Le Cap'tain commet des erreurs

Amérique du Sud  
de jour beau temps

L'histoire se passe sur un gros transport de produits chimiques en vrac chargé d'une variété de phénols, éthanols, benzènes et autres acétates. Le navire, qui s'était annoncé pour 12 h 00 à la station de pilotage était en retard sur ses prévisions et le commandant maintint la pleine vitesse jusqu'à deux milles environ du point d'embarquement du pilote. La machine fut mise «parée à manœuvrer dans 1 heure» à 12 h 00 exactement.

Vers 13 h 00, à 2 milles de la bouée n° 1, le pilote annonce qu'il servira le navire dans le chenal, à l'intérieur de la bouée 1. Le commandant commence alors à réduire le pas de l'hélice à pas variable.

A 1 mille de la bouée, le courant fait tomber le navire à l'Est et le cdt fait gouverner 10° à gauche. Un navire sortant vient juste de franchir les jetées et fait route dans le chenal. Notre vitesse étant encore de 8 nœuds, le cdt continue de ramener le pas vers zéro. Il est alors 13 h 10.

L'attention du commandant est totalement accaparée par le risque de dériver sur la bouée n° 1, l'approche du navire sortant et l'arrivée de la pilotine. Il ne se soucie pas de l'indicateur de pas.

Vers 13 h 15, on passe à ranger la bouée, avec toujours une forte dérive vers l'Est et une vitesse de 5 à 6 nœuds. Le cdt ordonne 10° de plus à gauche et met la commande de pas sur «arrière-demi». Presqu'aussitôt il remarque que l'indicateur de pas reste sur «avant-lente». Il met alors la commande sur «arrière toute». Mais rien ne se passe, l'indicateur reste sur «avant-lente». Il stoppe le moteur et demande aux mécaniciens de vérifier la commande de pas.

Vers 13 h 20, le navire ne gouverne plus et continue d'abattre sur babord. A trois nœuds, il vient en travers du chenal barrant la route du navire sortant. Par VHF le cdt avertit ce navire et la pilotine qu'il n'a plus ni barre ni machine. A 13 h 25, on «pare à l'honneur» la bouée 4 devant et la bouée 3 derrière. Impossible de relancer le moteur et après de nombreuses tentatives, les bouteilles d'air de lancement sont vides.

Le navire sortant quitte le chenal et réussit à passer en dehors de la bouée 4. Par chance il est lège et trouve assez d'eau avant de regagner le chenal après nous avoir paré. A 13 h 30 il est clair.

Jusqu'à 13 h 50 nous dérivons dans le chenal, cap à l'ouest, parant de justesse toutes les bouées. A 13 h 50, le pilote embarque et les remorqueurs qu'il a commandés arrivent. Le moteur est relancé vers 14 h 00 et la passerelle retrouve le contrôle du pas de l'hélice par la manœuvre hydraulique de secours. Fin de la manœuvre sans autre incident. Selon le Chef-Mécanicien, c'est une panne de la pompe hydraulique sur le circuit de commande du pas qui a provoqué le défaut.

En conclusion :

Il s'en est fallu de peu qu'une véritable catastrophe ne se produise, avec pollution, explosion et incendie si par malheur, les deux navires s'étaient abordés.

Les causes de l'incident sont les suivantes :

1. maintien d'une trop grande vitesse dans le but d'assurer l'ETA ;
2. défaut d'attention du capitaine qui n'a pas surveillé les indications des répéteurs situés à la passerelle ;
3. excès de confiance dans les systèmes de commande sans prévoir qu'ils peuvent lâcher à un moment crucial ;
4. trop de tâches à accomplir par un homme seul si la situation se dégrade.

A part le matelot qui tenait la barre, le commandant était seul pour entrer en liaison avec la machine, avec le pilote, avec l'autre navire tout en continuant d'évaluer la situation et de donner des ordres de barre. L'officier de quart était parti à la rencontre du pilote et son matelot gréait l'échelle.

Une bonne leçon, heureusement sans conséquences graves, pour inciter ce commandant à réviser ses procédures d'arrivée...

## MARS 94037 Attempted Boarding of Pirates

Night time. Off Colombo.

Vessel at anchorage 2,5 miles off Colombo Port breakwater. Warnings about pirates well known and reiterated by agent to Master the same day by telephone. During darkness maximum illumination was kept around the vessel, the Duty Officer was on the bridge, one watchman forward and another aft, all equipped with walkie-talkies.

At 1945 the forward watchman heard a noise, checked round and saw a bamboo pole equipped with a steel hook taking a grip on the bulwark on the starboard side of the forecabin. He called the bridge on the radio and an alert was given from the bridge. All the crew hastened forward and saw three boats with five men in each at the vessel's bow. They were open boats with outboard motors.

With all the crew on the scene the pirates discontinued their attempts to board and left soon afterwards, leaving their first bamboo pole behind, this was secured by the crew. An alert was broadcast to all vessels in the vicinity describing the boats as far as could be seen and their initial heading when they left the illuminated area of our vessel. Several other vessels confirmed receipt of the message and asked for some details, we gave as much detail as possible. No reply was received from the port authorities.

## COURRIER DES LECTEURS.

Sur le Rapport du MARS n° 94024 qui citait la lettre d'un pilote hauturier amenant un porte-conteneurs de Hambourg à Brixham à 21 nœuds dans la brume et se plaignait de l'absence de réflecteurs radar sur les plaisanciers, le commandant Paul Massein nous adresse ses commentaires :

J'ignore la nationalité de ce pilote hauturier chevronné mais je me demande s'il faut en rire ou le féliciter pour sa franchise et sa naïveté. Car à trop vouloir se faire valoir on en arrive à oublier l'essentiel, à savoir le Droit maritime et, en France, le Code Disciplinaire et Pénal.

En quelques lignes on trouve en effet, avec toute la préméditation qui rend la faute inexcusable :

- le fait de recevoir des ordres quant à la conduite du navire de la part de personnes autres que le capitaine. (Les personnes donnant ces ordres sont fautives elles aussi) ;
- le fait de ne pas se soucier apparemment du capitaine et de l'équipage et de ne compter que sur le matériel dont le bon état avéré est sans doute dû, soit dit en passant, à la compétence du dit équipage ;
- le fait de foncer à 21 nœuds sans visibilité en des endroits resserrés ;
- le fait de rester à la passerelle de Hambourg à Brixham avec tout en main, compte tenu du manque de confiance accordée aux officiers (au fait, comment vaque-t-il aux actes naturels de la vie ?) ;
- enfin, des esprits chagrins dans le vent d'aujourd'hui pourraient détecter des traces de racisme dans le fait qu'il se méfie des «...normes habituelles de veille des officiers asiatiques». L'effet des yeux bridés peut-être...

Nos armateurs heureusement nous laissent la faculté d'embarquer ou non un pilote hauturier. Imitant mes anciens j'ai souscrit dans ma jeunesse à ce rituel, plus par timidité et peur de maladresses dans les radio-communications que par crainte des difficultés de la navigation. Car, ne l'oublions pas, le brevet de CLC ou celui de CINM ont une valeur universelle sans aucune réserve quant aux zones de navigation.

Mais bien des choses en la matière m'ont gêné puis agacé pour ne pas dire plus.

Et «malheureusement» pour mes armateurs, je pris l'habitude de me passer de pilotes hauturiers et si quelques variations d'allures nécessitées par des situations jugées critiques (compte tenu de nos états de fatigue) ont pu entraîner quelque retard sur la traversée je n'ai jamais fait perdre une marée à mon navire ou le convoi de Suez huit jours plus tard.

Mais La Fontaine, en son temps, avec le lapin (1) et la tortue nous avait déjà enseigné la leçon. Pourquoi les marins devraient-ils réparer, par leur imprudence, les lacunes et incertitudes horaires des services de manutention et autres services portuaires ?

(1) ndlr : sic. Notre collègue n'a pas peur des mots...

A propos du MARS 94026 (descente d'une rivière de Guyane au GPS), Paul MASSEIN poursuit :

Autre témoignage bien naïf appuyé d'une inexpérience maritime prononcée c'est évident !

Dans ce cas de grosse tête précoce je conseille la lecture de l'ouvrage du SHOM «L'HYDROGRAPHIE, LES DOCUMENTS TECHNIQUES, LEURS IMPERFECTIONS ET LEUR BON USAGE». Vu le coût de l'ordonnance (onze francs), le traitement mérite d'être souvent prescrit...

Je repense au collègue faisant du sondage sismique dans les îles Farisan pendant la guerre égypto-yéménite qui, faute d'hydrographie et de pilote local, avait commandé à son armateur la collection complète des œuvres de Henri de MONFREID pour y glâner quelques données qui lui furent d'un grand secours.

Il est vrai que les pâtés de corail sont plus méchants que les erranées d'un bouchon vaseux...

# LES CONSIGNES DU COMMANDANT

## Standing orders

Selon les «*PRINCIPES FONDAMENTAUX A OBSERVER LORS DU QUART A LA PASSERELLE*» tels que formulés dans la Convention STCW,

**Le Capitaine de tout navire est tenu de s'assurer que les dispositions appropriées sont prises pour assurer l'efficacité du quart à la passerelle. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service d'assurer la sécurité de la navigation et notamment d'éviter les abordages et les échouements.**

Pour la bonne application de ce principe définissant les responsabilités du capitaine, celui-ci doit émettre des consignes écrites permanentes et des consignes particulières qui doivent être lues, comprises, signées... et appliquées par chaque officier de quart.

En cas d'accident, les enquêteurs attachent toujours une grande importance à l'existence et au libellé des ORDRES PERMANENTS ou PARTICULIERS du Commandant. Avec la mise en œuvre d'ici quatre ans du Code ISM (gestion de la sécurité) qui se traduira par la rédaction de l'ensemble des procédures opérationnelles (passage de la tradition orale à la tradition écrite) sous forme de manuels, les «consignes du commandant» devront être encore plus détaillées.

Mais dans quelle langue ?

Sur un navire «Kerguelen», avec des officiers français et des officiers étrangers, dans quelle(s) langue(s) le commandant doit-il rédiger ses ordres ? L'anglais semble tout indiqué. Mais est-on bien sûr que le rédacteur, français, l'écrit correctement, que les officiers français d'une part et les officiers étrangers d'autre part le comprennent parfaitement, aucun d'eux n'intervenant dans sa langue maternelle ?

Si consignes permanentes et manuels de conduite peuvent être bi ou tri-lingues, il paraît difficile d'astreindre le capitaine à rédiger chaque soir ses ordres pour la nuit en deux ou trois langues !

Il semblerait qu'il existe un besoin chez les capitaines français d'un document qui les aiderait à rédiger leurs consignes en anglais. Certains utilisent le manuel fourni par le gestionnaire des marins étrangers (le «marchand d'hommes»). D'autres ont recours au «Vocabulaire normalisé».

AFCAN-INFORMATIONS attend vos avis et suggestions.

Le NAUTICAL INSTITUTE a diffusé en 1993 un document intitulé «*BRIDGE WATCHKEEPING*» qui constitue en quelque sorte un code de bonne conduite du quart à la passerelle. Nous présentons ci-après une traduction/adaptation du passage consacré aux ORDRES PERMANENTS DU CAPITAINE, suivi du chapitre, en V.O., qui traite de la NAVIGATION AVEC PILOTE A BORD.

(The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7 LQ).

Les consignes permanentes doivent comprendre :

1. un rappel que la sécurité du navire jouit d'une priorité absolue. Aucune tâche, aucun programme de travail, aucune consigne antérieure ne peuvent justifier la prise du moindre risque pour le navire ;
2. les dispositions à prendre avant l'appareillage et avant l'arrivée ;
3. la conduite à tenir à la mer :
  - respect des règles générales de navigation,
  - passation de suite au changement de quart,
  - vérification des instruments,
  - tenue du journal et des différents registres,
  - utilisation des listes de vérifications,
  - utilisation des appareils de navigation,
  - permanence d'une veille appropriée,
  - appels du commandant,
  - règles d'emploi du pilote automatique,
  - utilisation des machines,
  - urgences,
  - application des Règles de Barre,
  - conduite à tenir dans la brume,
  - instructions sur l'emploi de la VHF et rappel qu'elle ne doit pas, en règle générale, être utilisée pour les manœuvres destinées à éviter les abordages,

- utilisation de cartes et documents nautiques à jour et retrait des documents périmés,
- instructions particulières concernant les envois de messages.

4. la conduite à tenir au mouillage :

- s'assurer de la position,
- montrer les marques et feux réglementaires et faire entendre les signaux phoniques,
- être prêt à attirer l'attention d'un navire rapprochant,
- déterminer la position de l'ancre au moment du mouillage et le diamètre du cercle d'évitage,
- prévenir le commandant si un navire vient mouiller trop près et s'apprêter à changer de mouillage.

5. conduite à tenir au port :

- sécurité des accès à bord,
- surveillance de l'amarrage,
- moyens d'appel de la terre (agents, capitainerie, pompiers, ambulance, etc.),
- permanence de la sécurité à bord.

6. conduite à tenir pour prendre ou débarquer un pilote :

- installation des moyens d'accès,
- personnel d'intervention,

- navigation avec pilote à bord.

Le cahier de consignes doit préciser ce que le capitaine attend des officiers de quart dans des circonstances spéciales (*black-out* par exemple, avarie de barre, accident, etc.).

Il faut éviter des formules telles que «m'appeler en cas de doute» ou «m'appeler si un navire doit passer trop près» car elles peuvent donner lieu à des interprétations différentes. Il faut leur préférer des consignes claires et précises : «*call me when the vessel crosses the 150 metre line*» ou «*call me if any ship is to pass with a CPA of less than 2 miles*».

### En cas de chasse...

«*Keep checking ship's position*» avait noté dans ses consignes journalières le commandant français d'un navire en attente au mouillage.

En pleine nuit, il est tiré de son sommeil par le sifflet d'un navire tout proche et bondit à la passerelle. Il a tout juste le temps de lancer le moteur et de manœuvrer en catastrophe sur sa chaîne pour éviter l'abordage.

Une fois la situation redevenue normale, il constata que chacun des deux lieutenants turcs qui avaient assuré les quarts avait consciencieusement noté sur la carte les positions successives du navire qui chassait... Pas un n'avait eu l'idée d'appeler le commandant.

Doit-on reprocher à ce collègue de ne pas avoir complété ses consignes par «*call me if she's dragging her anchor*» ? Pour lui bien sûr cette réaction coulait de source !

Les consignes les mieux rédigées du monde ne pallieront pas le manque de professionnalisme et de sens marin de certains «officiers» formés à la va-vite.

L'influence du capitaine sur le comportement des officiers de quart en toutes circonstances est primordiale, que ce soit pour assurer la navigation, en apprécier les erreurs, effectuer une veille efficace, utiliser correctement les appareils, tenir soigneusement les registres, réagir immédiatement en cas d'accident. («Que feriez-vous si...?»). Les manœuvres anti-collision en particulier doivent être de fréquents sujets de discussion entre le capitaine et ses officiers de quart.

Il est aussi de la responsabilité du capitaine de s'assurer que tous les instruments et appareils sont en état de marche, à la disposition des officiers de quart et que ceux-ci en connaissent parfaitement l'usage.

Les ordres permanents doivent inclure des listes de vérifications (*checklists*) avec leurs procédures d'emploi, comme par exemple la liste des vérifications à effectuer avant l'appareillage.

## Fait ce que doit...

Un collègue raconte que lorsqu'il était lieutenant il s'est trouvé sous les ordres d'un commandant dont les consignes journalières écrites constituaient «...une véritable atteinte à l'honneur des officiers de quart» tant elles étaient détaillées et pointilleuses, rappelant chaque fois qu'il fallait exercer une veille attentive, appliquer les règles de barre, porter des points fréquents, surveiller la barre, etc.

«Je me suis alors juré de ne jamais insulter mes officiers de la sorte lorsque je serai capitaine» poursuit le collègue qui ne rédige de consignes particulières qu'en cas de réel besoin. Il n'émet pas systématiquement de consignes chaque soir, estimant que ses officiers connaissent leur travail et sont responsables de leur quart.



## Navigation with pilot embarked

Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the master or officer in charge of the watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and officer of the watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check of the ship's position and movement.

Pilots are engaged for a variety of reasons depending upon circumstances which include pilotage based upon local knowledge, liaison, ship handling and bridge support.

The duty of a pilot is to direct the navigation of the ship, and to conduct it so far as the course and speed of the ship is concerned. He liaises with the VTS, organises the use of tugs and advises on the use of moorings and towing lines (...).

Preparations to embark an disembark a pilot and the rigging of the pilot ladder are important considerations which require careful attention to avoid accidents and danger to life.

When a pilot boards he joins the bridge team. Ideally a card will be made up which will include all the information that a pilot is likely to need, such as call sign, draught, tonnages, dimensions, engine and propeller details, manoeuvring speeds, steering and thruster details, anchors and cable lengths, air draught and details of bridge equipment. Also to be reported should be compass errors and any radar heading errors.

The Nautical Institute is encouraging pilots to provide a pilotage plan to enable the master and/or officer of the watch to form a bridge team together with the pilot. The pilot also has a role to play in informing «the bridge» about relevant information from the shore VTS.

The officer of the watch should ask the pilot about his intentions and support him by checking his actions.

Increasingly sea pilots are confronted with language difficulties and find themselves alone on the bridges of ships for considerable periods. Their ability to call the crew or cope with an emergency under these circumstances is dangerously limited, and they must never be left unattended.

In spite of a clear statement of roles and responsibilities, there is considerable uncertainty in the master/pilote relationship. It concerns the questions «Who is in charge of the navigation of the ship» and «What levels of interference will be tolerated by those on the bridge at the time?»

The principal causes are :

- Unclear regulations.
- Lack of communication between master and pilot.
- Navigation of the vessel is completely handed over to the pilot.
- Master monitoring the pilot subjectively.
- Watch officer reluctant to question the pilot.
- Insufficient appraisal and planning of the pilotage passage.
- Errors and omissions by the pilot detected too late to avoid an accident.

Being aware that these omissions may lead to an undetected error is the basis for working out company policies and operational procedures to remedy the situation.

The problem is a serious one and has been quantified in the *Analysis of Claims 1992* conducted by the UK P&I Club. During the year the Club had 156 property damage claims totalling \$ 160 million comprising 11 per cent of claims by number and 20 per cent by value.

The report goes on to say : «There is a need to improve communication between the master and pilot and for there to be a clear understanding between them as to who is responsible for what task at each stage in the manoeuvring of the ship». The report stresses the need for appropriate training in this area.

Par Françoise ODIER

in «la lettre du CCAF» octobre 1994

L'OPA définitivement adopté en août 1990 fait encore actuellement l'objet de discussions qui agitent les milieux maritimes internationaux. Les incertitudes suscitées par ce texte révèlent aussi bien sa complexité que sa portée.

En effet l'OPA, bien qu'étant une loi nationale américaine intéresse les milieux pétroliers du monde entier - puisque tous les navires ont vocation à aller aux USA - et constitue en raison des répercussions économiques qu'elle peut avoir un enjeu de portée internationale.

L'OPA est fondé sur une conception globale de la lutte contre la pollution. Cette approche nouvelle consiste à réunir dans un même texte, les dispositions relatives à la prévention, à la réparation et à la sanction des dommages de pollution alors que ces mesures avaient toujours fait l'objet de régimes différents.

Le texte a été adopté dans le sillage de l'«Exxon Valdez» et porte la marque des excès qu'engendre une pression médiatique trop forte. Il se trouve de ce fait même difficile à appliquer.

Les difficultés d'application sont néanmoins très différentes selon que l'on considère les aspects relatifs à la prévention de la pollution ou ceux concernant la responsabilité pour laquelle aucune solution satisfaisante n'a encore pu être trouvée.

Tous les navires fréquentant les ports américains ou empruntant la zone économique exclusive sont soumis à l'OPA, seul le terminal de Loop échappe au champ d'application très large du texte. Un porte-conteneurs ou un navire à passagers sont donc justiciables de l'OPA au même titre qu'un pétrolier transportant du pétrole brut.

Les navires pétroliers doivent pourtant répondre à des exigences qui leur sont propres en matière de construction, d'équipement et de conduite. L'OPA a ainsi imposé la règle des doubles coques, doubles fonds qui a fait l'objet de nombreuses études et fait encore l'objet de nombreuses contestations. Le dispositif s'applique suivant un calendrier très échelonné mais toutes les commandes nouvelles obéissent aux exigences de l'OPA. Ainsi à un moment où la flotte mondiale âgée doit être massivement renouvelée par des navires plus chers d'environ 25% que les navires traditionnels, l'OPA fait sentir immédiatement ses conséquences économiques.

L'OPA se traduit également en terme d'organisation des compagnies de navigation qui, pour toucher les ports américains, doivent avoir fait accepter leur plan de lutte contre la pollution ; ce qui implique l'élaboration de plans et de contrats passés avec des corres-

pondants à terre, avec des charges administratives très lourdes pour tous les armateurs. Cependant ce sont les mesures prises en matière de responsabilité qui risquent d'avoir les conséquences les plus graves. L'OPA prévoit que la responsabilité du propriétaire de navire, si elle est fixée par la loi fédérale, a un caractère objectif mais reste néanmoins assortie d'une limitation en ce qui concerne la réparation des dommages. Mais l'OPA prévoit aussi qu'en cas d'accident c'est la compétence de l'Etat du port qui l'emporte et que le tribunal saisi appliquera la loi de cet Etat si elle existe. Cette règle se traduit en pratique par un régime de responsabilité illimitée puisque la plupart des Etats américains et la totalité des Etats côtiers se sont dotés d'un dispositif législatif prévoyant une réparation illimitée des dommages de pollution assorti d'un régime d'assurance obligatoire.

Cette obligation d'assurance a mis en évidence l'impasse devant laquelle se trouvent tous les armateurs puisqu'il n'existe que sur le marché mondial de l'assurance les capacités suffisantes pour garantir la réparation intégrale des dommages de pollution. Les P and I Clubs refusent de délivrer les certificats de garanties financières que tous les navires doivent pouvoir présenter pour entrer dans les ports américains.

Cette impasse se poursuit aujourd'hui mais va devoir trouver une solution dans les mois à venir.

En effet, après plusieurs prolongations de délais les Coast Guards ont annoncé qu'ils mettraient en œuvre l'obligation de garantie après le 28 décembre 1994. Les P and I, soutenus d'ailleurs par les armateurs, continuent à refuser de délivrer la garantie. Un compromis va donc devoir être trouvé entre tous les intéressés. Sa recherche mobilise donc actuellement toute la communauté armatoriale.

Plusieurs solutions sont proposées : celles qui transfèrent une partie de la contribution d'assurance sur les affréteurs américains (système OPAQUE) et celles qui organisent une mutualisation du risque spécifique OPA entre les armateurs concernés. Les négociations vont se poursuivre dans les semaines à venir mais devraient faire l'objet d'une solution rapide de façon que toutes les chartes-parties en cours d'exécution puissent être modifiées en temps voulu pour s'adapter à l'application de la loi.

L'OPA à l'issue de ces discussions aura affirmé son originalité, en rupture avec le régime international de responsabilité du propriétaire de navire (Conventions de 1969 et 1971).

F. ODIER

par Ronan GIRARD

DESS de Droit de la Mer et des Activités Maritimes

Rompant avec les méthodes consensuelles de l'OMI qu'ils avaient toujours considérées trop tièdes, les Etats-Unis ont adopté unilatéralement une loi drastique règlementant le transport maritime pétrolier dans les eaux américaines. Elle est le fruit de la conjonction du phénomène environnementaliste et de la catastrophe de l'EXXON VALDEZ en mars 1989. Cette loi dite «Oil Pollution Act 1990 - OPA 90» enjoint aux navires de posséder à leur bord un plan d'action ou «Vessel Response Plan - V.R.P.» qui n'a pas fini de mécontenter les armateurs.

Ceci tient d'abord à un processus d'élaboration juridique lent qui débouche sur une législation complexe et aux répercussions coûteuses, et qui s'inscrit dans une conception nouvelle de la sécurité sans faire encore la preuve de son efficacité réelle.

Les armateurs ont eu bien du mal à préparer leur V.R.P. afin de les faire valider par les Coast Guards. Le texte final portant création du V.R.P. a pourtant fait l'objet de négociations entre ces derniers et les acteurs du marché pétrolier. Il n'en reste pas moins que sa publication date du 2 février 1992 alors que le terme prévu pour l'élaboration des plans d'action était le 18 du même mois. Les opérateurs, particulièrement les armateurs indépendants, ont eu d'autant plus de difficultés que certains Etats comme l'Alaska, la Californie, l'Orégon et le Washington, requièrent un V.R.P. parallèle au plan admis par les autorités fédérales. Cet obstacle se double d'une obligation de cohérence avec le plan d'urgence national contre la pollution, qui préexistait.

Ce V.R.P. selon les termes mêmes de l'OPA (1) doit : démontrer la disponibilité du matériel de lutte anti-pollution, identifier les acteurs fournissant ces moyens, décrire les actions de lutte, les exercices, etc. Ce qui oblige l'armateur à passer des contrats avec les sociétés de nettoyage et même de prévoir un mandataire sur place qui prendra la direction des opérations en cas d'accident. Chaque plan, structuré en huit chapitres, décrit et organise préalablement les procédures en vue d'une efficacité en temps de crise. A ce titre, son impact est sans doute positif.

A n'en pas douter, il est la conséquence d'une nouvelle culture sécuritaire. En insistant sur l'entraînement d'équipages de plus en plus hétérogènes, il renforce la cohésion entre les hommes, facteur déterminant en cas d'imprévu. Mais le but ultime de l'OPA est la préservation d'un environnement pour lequel les

Cours Américaines sont prêtes à accorder des dommages élevés. Leur montant est calculé à partir de sondages auprès de la population, dont une partie au moins n'aura connaissance des événements que par les médias ; cette méthode est pour le moins discutée - à combien estime-t-on un pingouin goudronné ? Leur paiement repose sur la responsabilité de l'opérateur du navire, lequel est en charge, outre des dommages-intérêts, des mesures préventives comme des frais de restauration des sites souillés.

Enfin, il faut souligner que le V.R.P. souffre d'incohérence qui font douter de son efficacité. Alors que la révision du plan d'urgence national qui devait être un préalable à l'établissement des V.R.P. n'a pas encore abouti, les méthodes prônées sont déjà mises en cause, notamment par les spécialistes de l'ITOPF (2). Le plan insiste sur la puissance des moyens plutôt que sur leur adéquation aux circonstances. A ces remarques techniques s'ajoutent les dysfonctionnements d'ordre plus juridique. Les armateurs peu préparés à l'élaboration d'un V.R.P. auront sans doute du mal à suivre des textes susceptibles de modifications par le pouvoir fédéral comme par les Etats Fédérés. Ils ne sont également pas prêts à laisser à n'importe quelles conditions un mandataire diriger pour leur compte des opérations de sauvetage et de nettoyage impliquant des millions voire des milliards de dollars.

De fait, l'impopularité du V.R.P. a d'abord des raisons financières : le cumul des frais de préparation (1,3 milliard de dollars d'ici à l'an 2015) (3), de prévention (notamment le fameux double-coque) et d'intervention en cas d'accident est difficilement supporté par des armateurs dont les ressources en capitaux sont limitées. Ceci d'autant plus qu'ils risquent de voir leur responsabilité en jeu sans limite si une pollution est provoquée par un navire n'ayant pas respecté toutes les procédures du V.R.P. A tel point que certains armateurs indépendants hésitent désormais à passer des contrats d'affrètement à destination des Etats-Unis plutôt que de jouer à la «roulette russe».

R. GIRARD

(1) Section 4202 (b)(4) OPA 90.

(2) International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, spécialistes de l'évaluation et du traitement des marées noires, souvent appelés comme conseillers.

(3) Etude d'impact fournie par les Coast Guards (Regulatory Impact Analysis).

# VERCORS

## LE CABLIER DES RECORDS.

Le jeudi 3 novembre 1994, dans la salle panoramique du Grand Large sur le Port de Commerce de Brest, FRANCE CABLES & RADIOS et FRANCE TELECOM RESEAUX ET SERVICES INTERNATIONAUX fêtaient l'ouverture commerciale de SEA ME WE 2 ainsi que les VINGT ANS du câblage VERCORS. Le Pdt Jacques LOISEAU et le Cdt Michel CARON représentaient l'AFCAN et ont eu l'honneur de déjeuner à la table de Michel BOUGEARD, Commandant du VERCORS, en compagnie de M. Laurent MIALET, Directeur général de France Câbles et Radios, de M. Jean-Claude MOURET, Directeur des Télécommunications Sous-Marines et de quelques-uns de leurs collaborateurs.

Le Cdt BOUGEARD a retracé la carrière du VERCORS au cours d'une allocution dont voici les principaux points.

«...Le VERCORS a été livré à son armateur par les Ateliers & Chantiers du Havre le 5 novembre 1974 à minuit (!).

En janvier 1975 il effectue sa première pose et ce sera son premier record, la pose la plus courte : 32 kms entre Saint-Raphaël et Port-Grimaud. Il s'agit d'une liaison expérimentale du type S25 (2 500 voies en câble coaxial) comportant 5 répéteurs et un égaliseur».

Le Cdt BOUGEARD se plaît alors à rappeler que 16 des 87 marins embarqués pour cette première pose assistent aujourd'hui à la cérémonie et que le Chef de Mission d'alors était M. MIALET, devenu Directeur Général, puis il vante l'excellente tenue à la mer de son navire.

«Mais l'atout majeur qu'il possède est cet «esprit d'équipage», l'apanage des navires longscourriers, encore faut-il qu'ils ne soient pas des tours de Babel montrant à la poupe un quelconque pavillon exotique. L'équipage du VERCORS est français, j'allais dire breton car 90% des marins embarqués habitent à quelques... longueurs de câbles de son port d'attache.

Dès le printemps 1975, le VERCORS retourne à son chantier de naissance pour être équipé en un temps très court du matériel, portique et treuil nécessaires pour mettre en œuvre une charrue enfouisseuse de câble. Ainsi gréé, il ensouille avec succès 200 milles du câble transatlantique TAT-6 sur les plateaux continentaux américain et français. Cette prouesse lui fait acquérir, bien jeune, une déjà solide réputation.

Les poses se succèdent à un rythme raisonnable au cours de cette première décennie. C'est l'âge d'or du coaxial, des campagnes courtes, des poses relativement aisées malgré un positionnement moins privilégié, la Méditerranée et les côtes ouest d'Afrique.

En 1983, la pose de la liaison MERIDIEN entre la Belgique et l'Espagne lui permet d'accrocher un nouveau record à son palmarès : l'ensouillage de 700 kms de câble à travers la Manche !

Le 9 mai 1984, il pointe son étrave en Mer Rouge puis dans l'Océan Indien, à l'occasion de la pose du premier tronçon de la liaison SEA ME WE 1 reliant SINGAPOUR à LA SEYNE-SUR-MER. Une belle aventure qui dure deux ans avec des allers et retours à CALAIS pour y charger les 11 000 kms de la liaison».

En ces années 86/88, le câble coaxial se meurt et la concurrence des satellites est rude. Mais la fibre optique redonne l'avantage aux câbles sous-marins.

«En 1988, grâce à l'arrivée de la fibre optique, les poses du VERCORS reprennent à un rythme soutenu. Campagnes plus longues, plus difficiles, avec un câble délicat à manier : ce fil d'Ariane n'en finit pas de mincir, 21 m/m, bientôt 14 puis 10 de diamètre. Par contre ses capacités augmentent... à la vitesse de la lumière ! Un million de voies sous la mer, c'est pour demain dans l'Atlantique Nord.

Le 29 janvier 1989, le VERCORS découvre le Pacifique et entreprend la pose de tous les records en

reliant sur 4 200 kms SAN FRANCISCO à HAWAII, d'un seul tenant par 6 000 mètres de fond. (...)

En 1990, parti de Brest comme La Pérouse, le VERCORS fait une entrée remarquée dans BOTANY BAY, près de SYDNEY, où ALCATEL vient d'ouvrir une nouvelle usine de fabrication de câbles. Plusieurs chargements se succèdent aux antipodes et la campagne PACRIM-EST lui permet de battre son record de profondeur, puisque le 11 décembre 1992, à 7 heures du matin, il dépose le répéteur R7 par 7 645 mètres de fond au large d'AUCKLAND.

N'oublions pas non plus la campagne SAT-2 joignant CAPETOWN aux CANARIES et à MADERE, au cours de laquelle la pose du premier segment, en plein hiver austral, dura 45 jours !...»

Le commandant du VERCORS ne s'attarde pas sur la pose du système SEA ME WE 2 («le plus long câble sous-marin numérique à fibre optique au monde») qui a été présenté en détails, protection à l'appui, par MM. MIALET et MOURET, rappelant seulement que c'est le 29 avril 1994 qu'il a effectué l'épissure finale de cette liaison «record du monde». Le VERCORS a posé 7 500 kms de liaison en 500 jours de campagne sur les 18 000 kms du système. Mais depuis, il n'a pas chômé avec les campagnes ESTEPONA, TETOUAN, COLOMBUS.

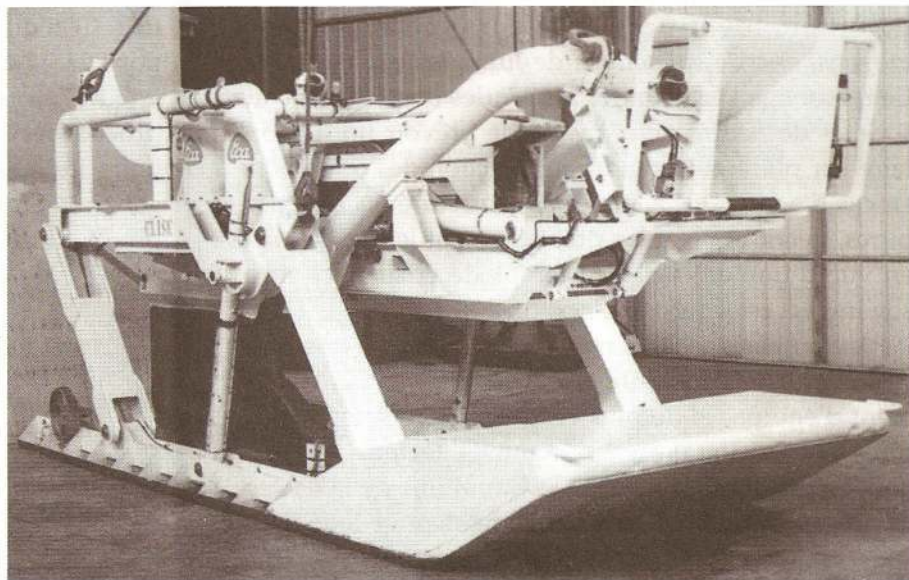
Et le 17 novembre il est reparti de CALAIS pour aller poser un câble entre la GRECE et la FRANCE.

### Elise 2

Les grandes capacités des câbles à fibres optiques conduisent à attacher une importance accrue à leur protection. Afin d'éviter les agressions extérieures, les câbles sont donc ensouillés, dans la mesure du possible, jusqu'aux fonds de 1 000 m. Les opérations d'ensouillage peuvent être effectuées au moment de la pose au moyen d'une charrue tirée par le navire câblage.

Elise 2 peut ensouiller tout type de câble de télécommunication jusqu'à une profondeur de 1,10 mètre. L'opération est entièrement contrôlée depuis la surface. Pendant l'ensouillage, le câble de télécommunication est posé par l'arrière du navire avec la même machine de pose que lors d'une pose grand fond puis passe à travers la charrue qui est tirée sur le fond. La conduite de l'engin s'effectue à partir d'un conteneur de commande où sont centralisées toutes les informations.

Elise 2 est équipée d'une chenille active qui limite la tension résiduelle en fond de tranchée.



# Le Système SEA ME WE 2.

Le système SEA ME WE 2 (South East Asia, Middle East, Western Europe) permet pour la première fois de relier par câble numérique l'Asie du Sud-Est à l'Europe occidentale sans passer par l'Amérique du Nord.

Ce câble, qui relie directement 13 pays, est le dernier maillon de la boucle autour du monde du réseau de liaisons sous-marines numériques. Avec ses 18 190 km, de Singapour à Marseille, le SEA ME WE 2 est, à ce jour, le plus long système de câble sous-marin à fibre optique jamais posé.

Il comprend 140 répéteurs, six unités de branchement sous-marin, 32 terminaux optiques à 560 Mbit/s et offre une capacité de 16 000 circuits à 64 kbit/s permettant l'acheminement simultané de plus de 60 000 communications téléphoniques.

Soixante organismes de télécommunications, représentant quarante-sept pays, ont participé à son financement.

Grâce à une architecture novatrice, le système Sea Me We 2 offre une sécurité optimale de transmission. Il comporte un tronçon principal et des artères de desserte des différents pays raccordés. Le tronçon principal, véritable colonne vertébrale du système, est posé en eaux profondes, à l'abri des risques de coupures. Les artères de desserte sont, à l'approche des côtes, réalisées en câble «armé», et certaines parties sont même

ensouillées, c'est-à-dire enfouies dans une tranchée d'environ 1 mètre de profondeur. Néanmoins, pour parer à toute éventualité, un plan de rétablissement du trafic, impliquant d'autres câbles sous-marins ainsi que des moyens satellitaires, peut être activé en moins de deux heures.

Six usines ont fabriqué le câble du Sea Me We 2 : les établissements d'Alcatel à Calais (France), à Sydney (Australie), à Southampton (Grande-Bretagne) et à Portland (Etats-Unis), celui d'AT&T à Newington (Etats-Unis) et enfin, celui de Pirelli à Arco Felice (Italie). Les équipements électroniques ont été confectionnés dans les usines d'Alcatel à Ormes (France), à Liverpool (Australie) et à Greenwich (Grande-Bretagne) et celle d'AT&T à Clark (Etats-Unis).

Le projet a été lancé dans la foulée du succès commercial remporté par le système Sea Me We 1, système de transmission analogique sur câble coaxial mis en service en 1986 entre l'Europe occidentale et le Sud-Est Asiatique, via la Méditerranée, la mer Rouge et l'Océan Indien. France Télécom et Singapore Telecom décident alors d'examiner la possibilité d'installer une nouvelle liaison sous-marine, cette fois numérique sur fibre optique, entre les deux régions : un protocole d'accord est signé en septembre 1988.

**Octobre 1992 :** Début de la pose du

câble. Quatre bateaux y participent : le Cable Venture (Cable & Wireless), le Global Sentinel (AT&T), le Skandi Hav (navire affrété temporairement par France Télécom en complément du Vercors), et le Vercors (France Télécom), principal acteur de cette phase (il aura posé au total 7 500 km de liaison en 500 jours de campagne).

**30 juin 1993 :** Livraison et mise en service du premier tronçon entre Singapour et Djakarta (Indonésie).

**29 avril 1994 :** Epissure finale du système par le Vercors et fin des opérations en mer.

**30 juin 1994 :** Livraison du dernier segment du système.

**26 juillet 1994 :** Mise en service commerciale de l'ensemble du système Sea Me We 2.

**18 octobre 1994 :** Inauguration officielle du Système Sea Me We 2.

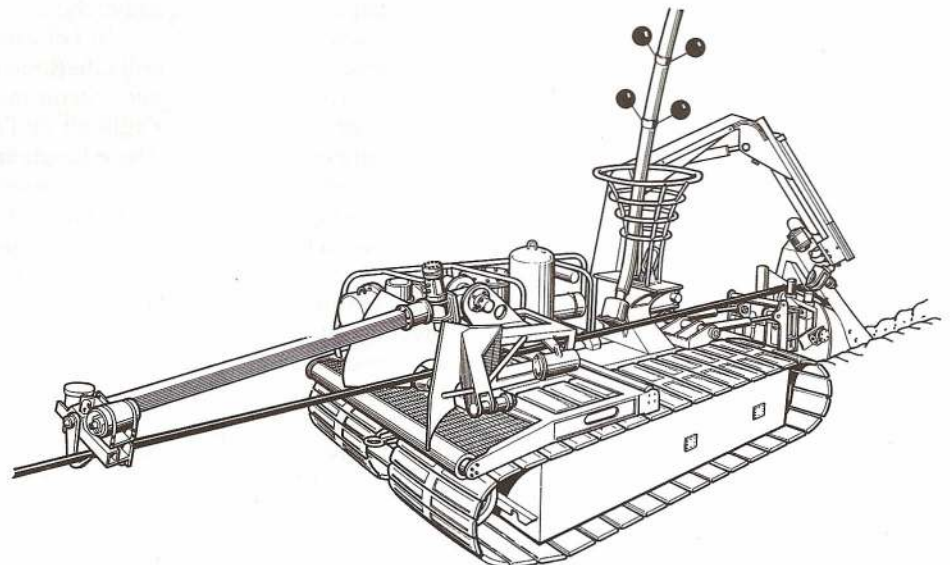
Le coût final du projet s'élève à moins de 3,85 milliards de Francs Français (700 millions USD), soit 350 millions de Francs Français de moins que le coût prévu.

Des extensions du système permettant de relier, d'une part, Djibouti au Yémen, et d'autre part, Chypre au Moyen-Orient et à la Grèce, seront mises en service avant la fin de l'année 1994.

## Castor 2

Castor 2 est un véhicule autotracteur avec roue trancheuse permettant d'ensouiller un câble de télécommunication après sa pose même dans des terrains difficiles jusqu'aux fonds de 1 000 mètres. Il peut être mis en œuvre au moyen d'un navire support de petite taille et donc à un prix particulièrement compétitif. Il peut aussi intervenir pour inspecter et éventuellement compléter un ensouillage par charrue.

La roue trancheuse permet d'ensouiller à 2,50 mètres tout type de câble de télécommunication. Le câble est chargé ou déchargé dans la machine au moyen d'une grue télécommandée depuis la surface. Une chaîne à godet ou un outil de «jetting» peuvent remplacer la roue trancheuse selon le type de sol et de travaux demandés. Le véhicule est équipé de moyens de navigation et de contrôle qui lui permettent de retrouver le câble et de le suivre au fond



Alain Arbeille

# HARPAGON

«Et que pas un de nous n'omette d'apporter une touche de dorure au trop terne blason». J'écrivais ces lignes, dans cette même revue, il y a quelque temps. Et pourtant, je viens de commettre un livre avec un «commandant disparu» (1), qui aura, n'en doutez pas, bien mérité de disparaître. Il n'est pas seul ! J'ajoute pour ma défense, que j'ai tenté de conjurer l'existence et la nocivité de quelques exemplaires, peu présentables en vérité, de cette corporation, pourtant très honorable, puisque vous en êtes, ou vous en fîtes comme moi. Ceux qui pourraient se reconnaître ne font pas partie de l'AFCAN mais, comme vous, je les ai connus, ils m'ont marqué si fortement que ma plume a poursuivi une tâche aussi opiniâtre que non contrôlée, pour conter leurs exploits. Ce n'était pas mon dessein, mais l'inconscient, traître ou pervers, m'a poussé à décrire ces brigands et oublier les capitaines. Vais-je implorer votre pardon ? Non ! la vérité est parfois nécessaire, elle colle à l'imaginaire, est inséparable de la fiction, et devient spontanément et discrètement une valeur d'éducation. Voilà, je le crois naïvement, ce que mon commandant disparu clame, avant de disparaître, aux jeunes générations impatientes et avides : «Ne soyez plus jamais cette sorte d'homme que le lecteur réprouve !».

Vous accepterez peut-être ce genre de plaidoyer, comprenant que je ne cherche pas à me saborder, en entraînant quelques confrères, ni à couler mes amis qui furent des commandants dignes, talentueux et responsables. Mais on ne peut construire un récit intéressant, sans anges et surtout sans démons, sans morts en nombre raisonnable et sans situations, non pas invraisemblables, mais pas très ordinaires.

On a critiqué Edouard Peisson parce qu'il privilégiait l'aspect catastrophique de la navigation. Peut-être eut-il fallu qu'il racontât ses traversées tranquilles, sans histoires, sans drames, sans personnages exceptionnels... alors il n'y aurait eu ni romans, ni Peisson ! Je pense aussi aux personnages de Conrad : Lord Jim, Tom Lingard, Almayer, Kurtz, etc., n'ont-ils pas tous rencontré des destins sombres, parfois tragiques, et pourtant, oserai-je le dire, c'est en dévorant de tels romans que ma vocation s'est affirmée ! Ne m'en veuillez pas si je cherche à rester dans les eaux de ces écrivains-là.

Des commandants perfides, des «Vieux» braillards, des «Tontons» bourrus et grossiers, nous en avons tous connus. Je passe sur les autres défauts spécifiques, facilement identifiables, et que certains cumulaient. Ceux-là mêmes furent souvent de gentils lieutenants, attentifs et discrets dans leur fonction, acharnés à découvrir les feux et à traquer les étoiles. Ceux-là mêmes furent de consciencieux seconds, ne craignant pas leur peine, ne quittant le pont que pour descendre dans les cales, aux heures chaudes, aux fins d'organiser et de vérifier, et surtout de rendre compte au Maître. En accédant à l'étage du commandement, ils changèrent de personnalité et de comportement. La pratique de l'autorité solitaire et non surveillée leur fit perdre l'équilibre. Ne bénéficiant d'aucune contestation, ils se prirent pour des grands prêtres tout-puissants, et certains devinrent même insupportables. Sont-ils maintenant rangés tranquillement sur les étagères de l'Histoire dans de grandes urnes bien closes ? Existe-t-il encore quelques spécimens attardés de cette redoutable troupe ? Peut-être demeurent-ils dans quelque arrière fraction de notre mémoire, malgré notre rejet, formant ainsi une part inavouée et sauvage de notre nostalgie ?

J'en ai choisi un parmi ces candidats. Il ressemble sûrement à ceux qui stupéfièrent les élèves, ou les lieutenants que nous fûmes, il y a plusieurs décennies. Je parlerai d'«Harpagon». Ce n'était pas son nom, vous l'avez deviné, mais son surnom m'évitera de longues explications.

**H**arpagon commandait le CAP ROCA, un cargo mixte, entendez par là qu'il transportait du vin et d'autres marchandises, mais pas de passagers, à l'exception d'un seul, logé dans la cabine dite «de l'armateur». Celle-ci, avec sa salle de bains se trouvait à bâbord, celle du commandant à tribord et, entre les deux, le salon lambrissé de bois sombre avec une banquette et 3 fauteuils. Le CAP ROCA portait 2 500 tonnes et ne connaissait guère que les ports de Rouen et d'Alger, entre lesquels il s'évertuait à tenir un programme de rotations grâce à l'effort généreux de son moteur de 1 200 CV.

Harpagon avait transformé sa salle de bain, et une partie du bureau, en entrepôt de marchandises diverses, et la baignoire, dont il n'avait d'autre usage, servait à préserver du roulis dévastateur une quantité de boîtes de conserves, et quelques bonnes bouteilles réservées à son exclusif usage. Car le CAP ROCA roulait plus qu'un honnête navire devrait se le permettre, et notre Tonton passait une bonne partie de son temps au saisissage des marchandises, les siennes évidemment, celles du navire étaient abandonnées aux bons soins du second.

Harpagon était brun, tanné, avec une tête ronde ridée

comme une noix, et des yeux sombres et vifs en constante recherche d'un voleur de cassette.

Un bel après-midi de novembre, le CAP ROCA appareilla de Rouen avec ses 24 hommes d'équipage et un passager «recommandé», qui était d'ailleurs une passagère. Il s'agissait de l'épouse de l'Agent général de la compagnie à Alger. Lieutenant, je fus requis pour remplacer l'homme de barre qui pouvait ainsi aider au saisissage. Puis, en présence d'un pilote rassurant, je termine mon quart dans la contemplation du spectacle caché, imaginé puis découvert, alors que le navire serpentait dans les méandres de la Seine. Le commandant n'apparaissait que durant de fugitifs instants pour s'enquérir si «tout allait bien». Sur les réponses rassurantes du pilote et de moi-même, il repartait arrimer et saisir ses biens.

Dès la sortie sur rade le vent du Nord engendra une mer rugueuse, et le navire ne fit aucune manière pour retrouver son roulis bien-aimé sans lequel, semblait-il, il ne pouvait vivre. Les hommes se cachèrent, et la passagère aussi qui se dissimula dans sa cabine. La suite me fut contée par le garçon de salon, car on n'entraît jamais dans les appartements de l'étage du commandant. Les préséances hiérarchiques n'y



étaient pour rien, mais nous ne devions ni voir, ni même soupçonner, les provisions de toutes natures.

Entre la rade du Havre et Barfleur, le CAP ROCA adopta un système de roulis et de tangage, parfois alterné, parfois mêlé, tout à fait propice au mal de mer pour les personnes intéressées. Ce n'était pas l'affaire du Vieux, mais la passagère, réfugiée sur le canapé du salon, se surprit à regretter les calmes méandres de la Seine. Elle pénétra dans sa cabine, s'allongea, écouta les bruits nouveaux de la mer, du vent, des chapes qui cognaient sur les mâts, des cloisons qui grinçaient, ... mais elle ressentit bientôt la relative urgence d'utiliser la salle de bains. Ouvrant la porte avec peine, elle poussa immédiatement un cri, alors qu'un objet volant et à plumes lui frôlait la tête en s'échappant. L'endroit réservé généralement à la toilette avait été transformé en pigeonnier. Sur les carreaux du sol une bonne vingtaine d'oiseaux essayaient de se maintenir en équilibre grâce à un déploiement d'ailes, dont les battements, conjugués et rythmés par les balancements de la coque, simulaient une étrange chorégraphie. D'autres se tenaient sur des caisses qui remplissaient la baignoire jusqu'au bord et en interdisaient naturellement l'usage. Harpagon possédait là une réserve de pigeons vivants, nourris au maïs en grains, lequel roulait d'une cloison à l'autre sur un tapis de fiente et de plumes. Les caisses empilées dans la baignoire contenaient exclusivement des harengs, sous toutes les formes d'accommodations possibles. Chacun sait qu'elles étaient nombreuses à cette époque, et la profusion de ce poisson le rendait bon marché, ce qui expliquait clairement son abondance à bord.

Volatiles et poissons, conserves, bouteilles, provisions, il est nullement besoin d'en expliquer l'existence aux lecteurs hautement avertis que sont les capitaines de navires. J'ignore d'ailleurs à quelles transactions sordides, à quels marchés suspects, à quelles ventes usurières à la cambuse, pouvait s'adonner, en toute impunité notre capitaine épicier. Mais il passait plus de temps aux comptes et inventaires qu'aux calculs de méridiennes de lune.

Deux jours plus tard, il n'y avait plus de vent, plus de houle, plus de roulis. On avait débarrassé la salle de bains de la passagère des hôtes indésirables, vivants ou boucanés. Le commandant, aidé de son maître d'hôtel, avait procédé au déménagement et au nettoyage. Comprenez que le premier donnait les ordres et que l'autre, à genoux, grattait la fiente.

Harpagon, libre des soucis extraordinaires, se rendit à la passerelle dans la matinée comme il en avait l'habitude. Il examina distraitemment la carte et le point du second, pénétra dans l'abri de navigation, répondit aux salutations de l'officier, de l'homme de barre, du radio qui démontait le gonio, du graisseur «extérieur» qui resserrait un boulon ou deux sur la barre hydraulique, et du pilote qui traînait par là. Il poursuivit jusqu'à l'aileron bâbord, prit deux ou trois larges inspirations vivifiantes et gratuites, observa le sillage



dont la sinusoïde lui sembla acceptable, et revint s'accouder au chadburn dans l'abri de navigation. Alors, il aperçut l'objet, non pas sur l'horizon, mais à ses pieds, presque à toucher la base du fût du transmetteur d'ordres. L'objet était de petite taille, rond et brillant. A n'en pas douter il s'agissait d'une pièce de monnaie d'une valeur non négligeable assurément. Mais comment pouvait-il y avoir tant de monde sur la passerelle ? Et se pouvait-il que personne n'ait remarqué la pièce ? Harpagon ressentit tout de même quelques hésitations et scrupules, - il lui en restait un peu -, avant de ramasser l'objet sous les yeux de tout ce public. Il essaya de provoquer le vide partiel :

- Qu'est-ce que vous lui voulez à la barre ?  
- Entretien habituel, commandant !  
- Ah bon, et vous le gonio... ?  
- Je vérifie des tensions commandant !  
Puis s'adressant au lieutenant :  
- Le novice n'a pas fait la propreté ce matin ?  
- Si commandant, comme d'habitude...  
- Ah ! c'est son habitude de laisser traîner des..., mais, vous, vous ne l'aviez pas vue ?

- Quoi donc, commandant ?  
- La pièce !! là, à mes pieds !  
- Tiens ! non, commandant, je n'avais rien vu.  
- J'espère que vous voyez mieux les navires sur l'horizon !  
Le silence se fit. Silence d'affût et de méfiance. Silence d'attente et de tactique. Dans ce temps-là on respectait le silence du Maître. Mais le chasseur n'abandonne pas sa proie, de peur que d'autres s'en empare.

- Oh ! déclara-t-il enfin, ... il y a des gens trop riches sur ce navire !

Et il ramassa la pièce, ou plutôt il essaya, car elle résista. Il insista, ... mais sans succès. Il persista, ... mais rien n'y fit ! La pièce était collée sur la lame de chêne, bien collée, ... archicollée ! Harpagon se leva :

- Qui a fait cela ?  
Le lieutenant qui inspectait l'horizon avec une étrange persistance n'en savait rien. Ni l'homme de barre qui fixait son compas avec une application forcée. L'«extérieur» et le radio venaient en chœur d'achever leur travail et s'étaient éclipsés pendant le dénouement. Quant au pilote, il s'était déplacé dans la chambre des cartes pour s'intéresser brutalement aux latitudes croissantes.

Harpagon disparut. On ne le revit plus à la passerelle, ce jour-là.

Naturellement l'histoire est vraie. Un peu arrangée j'en conviens. Mais les personnages de ce genre, vous en avez tous connus. Alors, pardonnez-moi d'avoir, une fois encore, narré les méfaits d'un capitaine. Il fera vite partie du passé. Les autres, dont vous êtes, feront partie de l'Histoire.

(1) *Le Commandant a disparu.* Alain Arbeille. Ed. France-Empire. *Capitaine au long cours.* Idem.



## Un guide complet.

Le monde du transport conteneurisé est sans cesse en évolution. Des compagnies apparaissent quand d'autres disparaissent. Des alliances se font et se défont. C'est pour y voir plus clair que Fairplay Publications Ltd publie un nouvel annuaire, le **Fairplay Container Operators Directory**. Ce guide inédit, rédigé par Yann Le Gouard et Charles-Henri Mercier, inclut la description des activités de 120 compagnies impliquées dans le transport maritime des conteneurs.

Chacune de ces compagnies est l'objet d'un développement historique expliquant comment elle s'est impliquée dans le transport conteneurisé et quelles motivations l'ont menée à ouvrir telle ou telle route. Le cadre dans lequel évolue chaque compagnie est aussi précisé (maison-mère, filiales) et les liens qu'elle entretient avec telle autre compagnie sont commentés. Les développements envisagés sont également fournis. Sont aussi indiquées ses coordonnées, les résultats financiers (quand ils sont publiés) et les routes servies (ports fréquentés, fréquence des départs, navires utilisés). Chaque compagnie est accompagnée d'un tableau énumérant les navires exploités.

A cette section principale s'ajoutent des annexes. La principale d'entre elles donne la liste alphabétique de la flotte de porte-conteneurs, rouliers, etc. Cette liste comporte 17 colonnes indiquant les caractéristiques principales ainsi que le chantier constructeur, l'armateur, l'opérateur, la route suivie, le service ou l'alliance. Quand il s'agit de navires de catalogues, la famille à laquelle appartient le navire est fournie (par exemple BV1600, B-183 etc.). Les autres annexes concernent les navires en commande, les navires livrés en 1993 et 1994, les ex noms, les navires démolis, les pools et alliances avec les navires déployés. Une dernière annexe fournit les plans et caracté-

# Fairplay

## Container Operators Directory 1995



*The name behind the world's most comprehensive marine container leasing service...*

sea containers



SEA CONTAINERS SERVICES LTD, SEA CONTAINERS HOUSE, 20 UPPER GROUND, LONDON SE1 9PF TEL: 071-928 6969 FAX: 071-928 1469  
SEA CONTAINERS AMERICA INC, 1155 AVENUE OF THE AMERICAS, 30TH FLOOR, NEW YORK NY 10036 TEL: 212-302 5066 FAX: 212-921 4553  
*Sea Containers is represented by offices and agents in over 80 countries.*

**Le Fairplay Container Operators Directory 1995 est proposé au prix de 95 livres sterling et est disponible auprès de Fairplay Publications Ltd, PO Box 96, Coulsdon, Surrey, CR5 2TE, Royaume-Uni. Tél. 19 44 181 645 2840 - Fax 19 44 181 660 2824. Contact France : (1) 40 43 03 84.**

ristiques principales d'une cinquantaine de navires type.

Enfin, une introduction générale fournit les grandes tendances du marché. Elle comporte une analyse de la flotte des porte-conteneurs de 5 000 boîtes (38 sont en commande, le premier étant livré en fin d'année), une analyse sur la flotte de cargos polyvalents et une série d'articles sur les développements marquants en matière

de dessertes géographiques. Le tout s'accompagne de tableaux statistiques et graphes. La haute qualité de fabrication de l'ouvrage, qui couvre 450 pages (format A4), garantit une bonne lisibilité et le rend facile à consulter. Il s'adresse aux armateurs, opérateurs, managers, responsables portuaires, courtiers, affréteurs, chargeurs et autres personnes impliquées dans le conteneur.