

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 29 - MARS 1995

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 Cedex -
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24 - Fax : 35.53.10.07.

SOMMAIRE

Quinquennat des brevets	4
Refonte de STCW	9
Sécurité des transbordeurs	11
Débarquement des clandestins	15
Questionnaire ISM	17
Eaux de ballast	21
Expatriation des marins	28
Données du Transport Maritime.....	31
Rapport du MARS.....	33
Diverses en vrac	35

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 :

«RED ROOSTER»
Pour l'expatriation à l'off-shore

GESTION DE LA SECURITE

TRENTE MILLE NAVIRES

devront recevoir avant le 1er juillet 1998 un **Certificat de Gestion de l'Exploitation et de la Sécurité**.

La catastrophe de l'ESTONIA a provoqué l'accélération du processus de mise en place du CODE ISM (*International Safety Management*) sur les navires à passagers.

En France, le ministère des Transports en fait une de ses priorités.

L'autorité et la responsabilité du CAPITAINE dans l'exploitation, à bord, du Système de Gestion de la Sécurité ont été fermement rappelées par l'Organisation Maritime Internationale.

Il est donc d'une extrême importance que les capitaines en activité soient étroitement associés à la mise en œuvre du CODE ISM, dans le cadre de leur compagnie bien entendu, mais également sur un plan plus général, par l'intermédiaire de l'AFCAN par exemple.

L'AFCAN, dès 1992, avait entendu lors de son Assemblée Générale un exposé de M. Clément, Ingénieur du Bureau Veritas, sur la Certification, ses procédures et ses implications. Le numéro 18 d'AFCAN-INFORMATIONS daté de juillet de cette même année publiait un important DOSSIER MANAGEMENT. L'éditorial du numéro 24 a salué l'adoption du CODE ISM par l'OMI.

L'AFCAN a participé aux travaux du colloque organisé le 21 mars dernier à Marseille par l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes en collaboration avec le Bureau Veritas.

Le présent numéro publie en pages centrales faciles à extraire une enquête de cette Société de Classification sur l'élément humain et la sécurité dont l'intérêt n'échappera pas à nos adhérents. Nous espérons qu'ils seront nombreux à y répondre.

Revalidation quinquennale des titres de formation professionnelle maritime

Arrêté n° 106 du 11 février 1994

Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme,

Arrête :

Art. 1er - Le présent arrêté fixe les modalités pratiques de revalidation des titres de formation professionnelle maritime permettant d'exercer des fonctions d'officier à bord des navires de commerce.

Art. 2 - La revalidation des titres de formation professionnelle maritime est du ressort du directeur régional des affaires maritimes dont relève le quartier d'identification du marin intéressé.

Le directeur régional des affaires maritimes peut donner délégation de signature aux chefs des quartiers des affaires maritimes placés sous son autorité pour la revalidation des titres prévus aux articles 13 et 14 du décret du 20 novembre 91 susvisé.

Art. 3 - La revalidation des titres de formation professionnelle maritime est effectuée sur un nouvel imprimé réglementaire dès lors que le marin réunit les conditions exigées à l'article 38 du décret du 20 novembre 91 susvisé.

Art. 4 - Les demandes de revalidation des titres de formation professionnelle maritime sont déposées auprès du chef du quartier des affaires maritimes d'identification de l'intéressé.

Le dossier doit comprendre :

- 1° Une demande de revalidation signée de l'intéressé ;
- 2° Une photocopie du titre à revalider ;
- 3° Un certificat d'aptitude physique délivré par un médecin des gens de mer si le marin n'est pas à jour de sa visite annuelle ;
- 4° Un relevé de navigation.

Pour obtenir la revalidation de son titre, le marin doit avoir accompli au moins un an de navigation effective en qualité d'officier au cours des

cinq dernières années ou un an de service équivalent en relation avec la conduite, l'exploitation ou l'entretien des navires.

A défaut, le marin doit produire :

- soit une attestation de succès à un test dont le programme est défini à l'article 5 ci-après, délivré par le directeur d'une école nationale de la marine marchande ;

- soit une attestation de participation à un stage de remise à niveau des connaissances, tel qu'il est défini à l'article 6 ci-après, délivrée par le directeur d'un établissement scolaire maritime ;

- soit une attestation de service en mer en qualité d'officier à titre sur-numéraire, d'une durée effective d'au moins trois mois, délivrée par le capitaine d'armement d'une compagnie de navigation.

Art. 5 - Le test prévu à l'article 4 ci-dessus porte sur les matières du programme du brevet dont la revalidation est demandée relatives à la sécurité à bord des navires, à la prévention de la pollution en mer, et notamment, pour les brevets Pont ou polyvalents, au règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Art. 6 - Le stage prévu à l'article 4 ci-dessus est effectué dans un établissement scolaire maritime. Il comporte :

- deux semaines de remise à niveau des connaissances et sur les matières relatives à la sécurité à bord des navires et la prévention de la pollution en mer, et notamment, pour les brevets Pont, sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer,

- un stage d'une semaine sur simulateur approprié au brevet à revalider ; ce stage n'est pas exigé pour la revalidation du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs.

Art. 7 - Le Directeur des Gens de Mer et de l'Administration Générale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 11 février 94

Note de la Direction des Gens de Mer N° 0739 IGEM - GM/2 du 23 août 1994 à MM. les Directeurs Régionaux des Affaires Maritimes

La présente note a pour objet de préciser les procédures de revalidation des titres compte tenu des situations différentes qui peuvent se présenter :

A. Marin ayant navigué au moins un an en qualité d'officier au cours des cinq dernières années.

L'arrêté visé en référence prévoit en son article 4 les conditions de revalidation des titres de formation professionnelle maritime : «Pour obtenir la revalidation de son titre le marin doit avoir accompli au moins un an de navigation effective en qualité d'officier au cours des cinq dernières années...»

Dans l'hypothèse de la revalidation d'un brevet polyvalent, la revalidation des prérogatives au pont et à la machine est subordonnée à la double condition d'avoir exercé durant les cinq années qui précèdent un an de navigation en qualité d'officier pont et un an de navigation en qualité d'officier machine.

Un titre peut être revalidé partiellement dans la limite des prérogatives d'un des services, pont ou machine.

B. Marin sollicitant la validation d'un «service équivalent».

Les dossiers des marins n'ayant pas accompli un an de navigation effective en qualité d'officier au cours des cinq dernières années et désireux de faire valider un an de servi-

ce équivalent à terre sont adressés à l'administration centrale par les directions régionales.

Sans que cette liste soit exhaustive, il paraît possible de considérer comme service équivalent - pont ou machine - compte tenu de la nature du service accompli, le temps effectué par :

- les professeurs de l'enseignement maritime ;
- les professeurs techniques de l'enseignement maritime ;
- les professeurs et instructeurs des écoles maritimes et aquacoles ;
- les administrateurs des affaires maritimes et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes affectés dans les services chargés de la sécurité des navires ou dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ;
- les inspecteurs des affaires maritimes affectés dans les services chargés de la sécurité des navires ;
- les techniciens experts des services de sécurité de la navigation maritime ;
- les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;
- les personnels embarqués à bord des unités de surveillance du littoral ;
- les officiers de ports et officiers de ports adjoints ;
- les cadres des services «armement» des compagnies de navigation.

Outre les pièces prévues à l'article 4 de l'arrêté, le dossier des demandeurs doit comprendre :

- une promesse d'embarquement d'une compagnie de navigation précisant la fonction prévue pour l'intéressé à bord ;
- une attestation de l'employeur décrivant avec précision les fonctions occupées à terre.

C. Marin s'inscrivant à un test ou un stage de remise à niveau.

A défaut de service à la mer ou de service équivalent, le marin doit produire :

- soit une attestation de service en mer en qualité d'officier à titre surnuméraire d'une durée effective d'au moins trois mois ;
- soit une attestation de succès à un test ;
- soit une attestation certifiant qu'il a suivi avec succès un stage de remise à niveau des connaissances.

L'officier désireux de s'inscrire à un test ou à un stage de remise à niveau dépose auprès du chef de son quartier des affaires maritimes d'identification le dossier prévu à l'article 4 de l'arrêté.

Ce dossier est transmis à l'établissement scolaire maritime organisateur via la direction régionale des affaires maritimes dont relève l'établissement.

Organisation des tests :

a) Tous brevets autres que le certificat de capacité et le permis de conduire les moteurs :

- Pour les titres «Pont», les tests de revalidation sont organisés à l'école nationale de la marine marchande de St-Malo.

Pour les titres «Machine» et les titres polyvalents, les tests de revalidation sont organisés à l'ENMM de Marseille et à l'ENMM de Nantes.

Au minimum, trois sessions par an et par établissement sont organisées au cours de l'année scolaire.

Les directeurs d'établissements font connaître à la direction des gens de mer et de l'administration générale et aux directions régionales des affaires maritimes, le calendrier d'organisation des tests.

La session comprend une période de familiarisation à l'utilisation du ou des simulateurs approprié et une période de contrôle des connaissances par test sur simulateur(s) et réponses à des questions multiples, écrites ou orales (durée prévisible 2 à 3 jours selon les brevets).

b) Les tests pour le certificat de capacité et le permis de conduire les moteurs, peuvent être organisés par un établissement scolaire maritime en fonction de la demande des administrés. Le contrôle se fait sous forme de réponses à des questions multiples, écrites ou orales.

Organisation des stages :

a) Tous brevets autres que le certificat de capacité et le permis de conduire les moteurs.

Les stages de remise à niveau pour les titres «Pont» sont organisés à l'École nationale de la marine marchande de St Malo.

Les stages de remise à niveau pour les titres «Machine» et les titres polyvalents sont organisés à l'ENMM de Marseille et à l'ENMM de Nantes.

Le stage comprend :

- «deux semaines de remise à niveau des connaissances» ;
- «une semaine sur simulateur approprié au brevet à revalider».

La revalidation de l'ensemble des prérogatives des brevets polyvalents nécessite le suivi d'un stage de remise à niveau de deux semaines suivi d'une semaine sur simulateur «pont ou radar» et d'une semaine sur simulateur «machine».

Deux sessions sont organisées par établissement, en principe en septembre et en février de chaque année.

b) Le stage de revalidation du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs comprend uniquement la partie : «deux semaines de remise à niveau des connaissances».

Il peut être organisé dans tous les établissements scolaires maritimes qui feront connaître à la direction des gens de mer et de l'administration générale et à toutes les directions régionales des affaires maritimes, les dates d'organisation des stages.

*
* *

La participation financière des candidats aux tests et aux stages est fixée par le chef d'établissement compte tenu des dépenses engagées.

Le programme des tests est défini dans l'annexe à la présente note.

Le programme des stages de revalidation des brevets est établi par le directeur de l'établissement scolaire maritime concerné et soumis à l'approbation préalable de l'Inspection générale de l'Enseignement maritime.

Vous diffuserez la présente note au chef des services et établissements placés sous votre autorité et me rendrez compte des difficultés éventuelles d'application de ses dispositions.

*Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur des Gens de Mer
et de l'Administration Générale.
Christian SERRADJI*

ANNEXE

I. TEST DE REVALIDATION DES BREVETS D'OFFICIER PONT.

1ère partie du test : Sécurité à bord des navires - Prévention de la pollution.

Cette partie du test consiste en des questions multiples écrites ou orales portant sur les matières suivantes :

a) Organisation de la sécurité maritime.

- Règlements internationaux,
- Règlements nationaux,
- Rôle des affaires maritimes et des CROSS,
- Rôle des commissions de sécurité,
- Visites de sécurité,
- Rôle des sociétés de classification.

b) Situations d'urgence : nouveautés techniques maritimes et leurs implications sur les procédures d'urgence.

c) Prévention de la pollution par les navires :

- Convention MARPOL.

2ème partie du test : Tenue de quart et manœuvre du navire.

Cette partie du test consiste en une vérification, sur simulateur de passerelle, de l'aptitude de l'officier pont à exercer les fonctions de :

- chef de quart,
- capitaine.

L'examineur vérifiera en particulier que les connaissances relatives au Règlement international pour prévenir les abordages en mer, à l'utilisation des systèmes ARPA et aux règles fondamentales de la manœuvre des navires sont présentes.

D'une durée maximale de 3 heures, cette vérification pourra être précédée d'une prise en main de l'installation simulée portant sur des situations variées avec la possibilité d'introduction de situations d'urgence.

II. TEST DE REVALIDATION DES BREVETS D'OFFICIER MECANICIEN.

1ère partie du test : Sécurité à bord des navires - Prévention de la pollution.

Cette partie du test consiste en des questions multiples écrites ou orales portant sur les matières suivantes :

a) Organisation de la sécurité maritime :

- Règlements internationaux,
- Règlements nationaux,
- Rôle des affaires maritimes et des CROSS,
- Rôle des commissions de sécurité,
- Visites de sécurité,
- Rôle des sociétés de classification.

b) Lutte contre l'invasion :

- Stabilité après avarie,
- Moyens d'assèchement : mise en œuvre.

c) Prévention de la pollution par les navires :

- Convention MARPOL.

2ème partie du test : Conduite des machines.

Cette partie du test consiste en une vérification, sur simulateur de conduite des machines marines, de l'aptitude de l'officier mécanicien à exercer, dans les prérogatives considérées, les fonctions de :

- chef de quart,
- second mécanicien,
- chef mécanicien.

L'examineur vérifiera en particulier que les connaissances récentes relatives à la commande automatique des machines sont présentes.

D'une durée maximale de 3 heures, cette vérification pourra être précédée d'une prise en main de l'installation.

**Note de la Direction des Gens de Mer
N° 1085 GM/2 du 5 décembre 1994
à MM. les Directeurs Régionaux
des Affaires Maritimes**

Objet : Revalidation quinquennale des titres de formation professionnelle maritime.

Références : - Arrêté n° 106 du 11 février 1994 ;
- note n° 229 du 22 mars 1994 ;
- note n° 739 du 23 août 1994.

La parution des textes visés en référence a soulevé quelques difficultés d'application tant au fond que sur la forme.

De nombreux officiers ayant navigué seulement dans un des services «pont» ou «machine» protestent contre la non-revalidation de leurs fonctions dans l'autre service.

Ceci est l'application stricte des dispositions de la Convention STCW 1978 sur les normes de formation de délivrance des brevets et de veille qui prévoit à la règle II/5 les prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines et officiers de pont et à la règle III/5 les prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences des officiers et la mise à jour des officiers mécaniciens.

Le gouvernement français signataire de cette Convention ne peut déroger à ces règles.

simulée, portant sur des situations variées avec la possibilité d'introduction de dysfonctionnements.

III. TEST DE REVALIDATION DES BREVETS D'OFFICIER POLYVALENT.

Ces officiers seront soumis aux tests de revalidation, des brevets d'officier pont et d'officier machine. Cependant, la 2ème partie du test prévu pour les officiers pont pourra être effectuée sur simulateur de radar.

IV. TEST DE REVALIDATION DU CERTIFICAT DE CAPACITE.

Vérification écrite ou orale de l'aptitude à exercer la fonction de capitaine, portant notamment sur les points suivants :

- navigation estimée, navigation côtière, utilisation des aides radioélectriques à la navigation, utilisation du radar,
- anticollision : règles de route, feux des navires, balisage, visibilité réduite,
- manœuvre du navire et évolutions,
- conduite à tenir en cas d'incendie, voie d'eau, échouage, abordage, abandon,
- réglementation concernant la sécurité du navire et des passagers transportés.

V. TEST DE REVALIDATION DU PERMIS DE CONDUIRE LES MOTEURS.

Vérification écrite ou orale des notions essentielles du programme d'enseignement portant notamment sur les points suivants :

- moteur : incidents, entretien,
- navigation : feux et marques des navires, règles de route,
- sécurité : incendies, voies d'eau, dangers dus à l'électricité.

Cependant, dans le cadre de la refonte de cette convention prévue en juin 1995, le gouvernement français a fait valoir auprès de l'organisation maritime internationale le caractère polyvalent de la formation professionnelle maritime française. Je vous tiendrai informé de la suite réservée à cette démarche.

En ce qui concerne la revalidation dans le cadre d'un service équivalent à terre, de nombreux dossiers transmis à l'administration centrale sont incomplets (manque de promesse d'embarquement) ou trop imprécis pour permettre d'apprécier la possibilité de revalider soit les fonctions «pont» soit les fonctions «machine» soit les fonctions «polyvalentes».

Je vous demande de veiller à une application stricte de la note visée en 2ème référence en ce qui concerne la constitution des dossiers afin de ne pas entraîner des retards dans l'instruction qui seraient préjudiciables à l'intérêt des administrés.

*Le Directeur des Gens de Mer
et de l'Administration Générale
Christian SERRADJI*

Copies : - CCAF

- Organisations syndicales
- Associations

ndlr : voir page 9 l'article d'André Trochérès sur la révision de STCW.

LENTEUR ET PRECIPITATION

Profitant d'une escale au Havre qui se trouve être son quartier d'identification, un collègue se présente aux Affaires Maritimes pour faire «revalider» son brevet et découvrir... qu'il n'en a plus ! Il commande un navire français sans avoir les prérogatives d'un brevet de commandement. Il a en effet passé plusieurs années au siège de sa compagnie avant de reprendre la mer. Il ne réunit donc pas un an de navigation au cours des cinq dernières années. Il ne peut même plus prétendre aux prérogatives de lieutenant !... Authentique et courtelinesque.

Depuis la parution du décret instituant la revalidation quinquennale des brevets, de nombreux exemples sont venus illustrer le caractère pernicieux de cette réforme et surtout son inadaptation à la réalité nationale. D'une disposition internationale destinée à contrôler la qualification des gens de mer, la France a fait une machine infernale contre ses marins et ses armateurs.

LA MEILLEURE ADMINISTRATION DU MONDE.

C'est avec un immense soulagement que l'Association Française des Capitaines de Navires avait accueilli la parution du décret du 27 décembre 1993 qui sortait enfin la France de l'illégalité scandaleuse dans laquelle elle faisait naviguer ses marins depuis l'entrée en vigueur de la Convention STCW-78. L'arrêté d'application signé le 11 février 1994 allait enfin nous permettre de naviguer la tête haute face à nos collègues étrangers.

Nous avons alors compris que pour obtenir la «revalidation quinquennale» prévue pour la Convention STCW, il nous faudrait **désormais**, c'est-à-dire à compter de la publication de cette nouvelle «loi» au Journal Officiel, accomplir «au moins un an de navigation effective en qualité d'officier». Autrement dit naviguer au moins un an d'ici 1999.

Mais pas du tout : la disposition est **RETROACTIVE** puisque le texte précise qu'il faut un an de navigation «...au cours des cinq DERNIERES années».

Autrement dit, chers collègues, il vous appartenait, cinq ans avant la sortie du décret, de gérer votre carrière en conséquence. Si vous ne l'avez pas fait, vous n'avez plus de brevet.

Nous avons également bien lu dans le texte qu'il fallait **un an** en qualité d'officier. Regrettable dyslexie : si vous êtes polyvalent, il vous en faut deux, un sur le pont, un dans la machine. Une simple note du Directeur des Gens de Mer (23 août 1994) suffit à doubler la dose.

Enfin la possibilité de valider un «service équivalent en relation avec la conduite, l'exploitation ou l'entretien des navires» nous montrait clairement que l'expérience acquise à terre serait prise en considération. Ce n'est pas évident du tout : des collègues qui ont, par exemple, suivi la construction de navires, ou qui ont été détachés par leur armement comme «*Port-Captain*» ou comme «*ship-planer*» se voient refuser la validation de leurs services, soit au pont, soit à la machine. Il est à craindre le même problème pour les subrécargues car, bien qu'embarqués, ils ne font pas de quart et ne travaillent pas à la machine.

Ainsi donc, pour l'application de règles internationales qui ont pour but de renforcer la sécurité de la navigation, la France possède la meilleure administration maritime du monde. Une administration dotée de moyens informatiques puissants (le CAAM) pour vérifier au jour près et en temps réel les états de services de ses brevetés et de la volonté d'appliquer dans toute sa rigueur des textes internationaux manifestement pas adaptés au régime français de formation et de délivrance des titres de formation professionnelle maritime.

DES RETOMBÉES DRAMATIQUES.

S'il est tout à fait normal que la France honore une convention internationale qu'elle a adoptée, le retard de plusieurs années qu'elle a accumulé avant d'introduire la revalidation quinquennale dans son droit interne ne justifie pas la brutalité avec laquelle elle l'applique, d'une

part en lui conférant un effet rétroactif et d'autre part en ne tenant pas compte des conditions particulières de la navigation des Français, à savoir brevets polyvalents, détachements fréquents à terre, longs congés. Sans oublier la situation des armements français qui n'ont pas besoin de ces difficultés supplémentaires et des coûts qu'elles engendrent (qui paiera les stages ?) pour venir encore perturber leur compétitivité. Tel grand armement français s'attend à voir 50% de ses officiers perdre leurs prérogatives en 1995.

Les brevetés «exotiques» et les armements qui les emploient et pour lesquels en vérité a été inventée la règle de renouvellement tous les cinq ans n'ont évidemment pas les mêmes soucis.

D'une part parce que l'administration maritime du pays d'origine de ces marins, quand elle existe, n'a pas les moyens de vérifier rigoureusement les temps de navigation de ses ressortissants. Les armements qui emploient ces marins, et surtout les agences de recrutement, sont prêts à délivrer des certificats de service à qui les demande. La fraude sur les brevets ne date pas d'aujourd'hui et celle sur les attestations est encore plus aisée.

D'ailleurs les marins français qui naviguent à l'international peuvent obtenir le renouvellement de leur titre français sur présentation d'attestation délivrée par leur employeur étranger. Nos Affaires Maritimes n'ont aucun moyen d'en vérifier la véracité.

D'autre part, nous sommes les seuls (avec les Allemands et les Néerlandais) à délivrer des brevets polyvalents. Mais comme le confirme la note du Directeur des Gens de Mer du 5 décembre 1994, le fait d'exiger un an de pont et un an de machine «est l'application stricte des dispositions de la Convention STCW de 1978».

Le fait d'avoir reçu une formation Bac + 5 (la meilleure formation maritime du monde n'est-ce pas ?) et de savoir tout faire sur un navire... vous oblige à accomplir un entraînement double de celui des officiers formés à la va-vite. C'est parfaitement cartésien ! Remar-

quons que les armateurs ont une bonne part de responsabilité dans cette affaire, d'abord parce qu'ils ont souhaité la polyvalence et qu'ensuite ils ne l'ont pas appliquée. Il est vrai que tout un contexte social en rendait l'application délicate et pas forcément souhaitable pour les navigants. Les Allemands d'Hapag Lloyd ou les Hollandais de Nedlloyd appliquent la polyvalence sans état d'âme et leurs administrations n'exigent qu'un an de navigation, comme le désire STCW car elles reconnaissent que sur les navires modernes automatisés la notion de pont et de machine n'a plus beaucoup de signification. Les gros PC de ces compagnies sont armés avec un commandant et 4 ou 6 officiers selon la taille du navire qui consacrent à peu près 80% de leur temps à la conduite et 20% à la machine. Mais la surveillance de la machine (le «quart machine») est assurée à la passerelle par l'officier de conduite.

Enfin, les marins des pays à forts congés, comme le nôtre, sont «pénalisés» par rapport aux marins des pays pauvres qui naviguent onze mois par an. Réunir les périodes de navigation effective exigées demande beaucoup plus de temps à un Français qu'à un Philipin par exemple, pour la bonne raison que le premier ne navigue que 36 mois en cinq ans. Si, de plus, il effectue des missions à terre pour son armement et si, comble de handicap ! il est polyvalent, le marin français a toutes les chances de perdre rapidement son brevet. Les pilotes maritimes brevetés C1 ou C2 sont les victimes immédiates du système : ils perdent la moitié de ce qui faisait la valeur de leur brevet.

BONNE AUBAINE POUR LES ECOLES.

Tout le monde n'est pas perdant dans cette brillante réforme. On remarque tout d'abord que les professeurs, les administrateurs, les inspecteurs, les officiers de port et... les cadres des services «armement» (?) peuvent faire valoir leurs services. On ose espérer qu'il s'agit de services effectifs : à 39 heures par semaine il leur faut tout juste les cinq ans pour réunir un an de «service équivalent». Rien à dire !! Mais il leur faut aussi une «promesse d'embarquement». Quel armateur prendrait un pareil risque ?!

Plus sérieusement, les ENMM et les écoles maritimes voient leur avenir assuré. Mais combien coûtent les stages ? Les armements sont-ils prêts à prendre leurs officiers en charge pendant les trois jours

de tests ou les trois semaines de stages ? Ou à les embarquer en «surnuméraire» alors même qu'il leur faut l'aide de l'Etat pour assurer l'embarquement des élèves et le cursus des jeunes lieutenants ?

Décidément, la mise en musique pour la France de cette réglementation internationale est pleine de... fausses notes.

TENIR COMPTE DES REALITES.

L'arrêté du 11 février 1994 constitue le texte d'application du décret n° 91-1187 du 20 novembre 1991 modifié (par le décret 93-1339 du 27 décembre 1993) et notamment de son article 38 qui stipule que *«les titres de formation professionnelle maritime (...) sont valables cinq ans à partir de la date de leur délivrance. Au-delà de cette durée, les titres sont revalidés pour une nouvelle période de cinq ans si leurs titulaires ont effectué un service en mer d'au moins un an en qualité d'officier au cours des cinq dernières années».*

La France étant tenue d'appliquer à ses ressortissants les règles des conventions internationales, ces dispositions, qui sont issues de STCW-78, doivent être maintenues.

Par contre il est nécessaire et urgent de revoir leurs modalités pratiques d'applications instituées par les notes de la Direction des Gens de Mer.

Nous pensons que les modalités d'application aux navigants français doivent tenir compte des points suivants :

1. La première revalidation ne peut être exigée avant le cinquième anniversaire de la délivrance du brevet (art. 38).

2. Les dispositions de l'article 38 ne peuvent s'appliquer qu'à partir de la publication du décret du 27 décembre 1993 qui l'a institué. Donc la période de cinq ans au cours de laquelle l'officier devra avoir navigué un an commence à courir à partir de cette date.

3. L'arrêté d'application et les notes administratives doivent prendre en compte les particularités de la formation maritime française et le mode de navigation des marins français.

Pour tenir compte à la fois de la durée des congés et de la double compétence pont et machine des brevets polyvalents, il faut moduler les durées exigées et dire par exemple «un an de navigation au cours des cinq dernières années dont trois mois dans chaque service au cours des deux (ou trois ?) dernières années». Ou tout autre approche équivalente dont le but doit être de maintenir la compétence du marin, mais en respectant les réalités du métier. Or, trois mois de navigation effective valent

bien trois mois de «surnuméraire» ou trois semaines de stage à terre...

4. Il nous semble aussi qu'en ce qui concerne la revalidation des compétences, la navigation «en qualité d'officier» n'a pas tout à fait la même valeur selon qu'il s'agit d'une année de capitaine ou de chef-mécanicien, ou d'une année de lieutenant pont ou machine. L'expérience accumulée n'est pas la même. Ne pourrait-on pas moduler les temps de navigation exigés en tenant compte des fonctions exercées par les officiers titulaires d'un brevet polyvalent ?

5. La longueur des études maritimes ne pourrait-elle pas être prise en considération pour la revalidation des brevets ? Car enfin un officier qui a suivi quatre ou cinq ans d'études oubliées peut-être moins vite ce qu'il a appris qu'un officier rapidement formé.

De même l'ancienneté de fonction n'intervient-elle pas dans l'acquisition de l'expérience et du savoir-faire ?

6. La liste (non exhaustive !) des occupations qu'il paraît possible de considérer comme service équivalent (note du 23 août 1994) doit être largement complétée par les nombreuses tâches que peuvent accomplir des navigants détachés à terre, ou travaillant à terre (experts maritimes par exemple). D'ailleurs les programmes des tests et des stages sont plus faciles d'accès et plus fréquemment utilisés par les officiers à terre (règlements, visites, nouveautés techniques) que par bien des navigants. Pour les mécaniciens détachés à terre, le «service équivalent machine» paraît évident.

Pour le quart passerelle la question est plus délicate. Il nous paraît nécessaire en effet de recycler un officier qui n'a pas fréquenté une passerelle depuis... un certain temps. Un test sur les règles de barre et un passage sur simulateur de passerelle ne nous paraissent pas inutiles.

Remarquons à ce propos, et pour finir, qu'un officier qui a navigué un an à la passerelle au cours de cinq dernières années, mais pas depuis trois ans par exemple, obtient la revalidation de son brevet et peut repartir naviguer comme chef de quart ou commandant. De même qu'un officier «fraîchement revalidé» peut rester quatre ans à terre avant de remonter sur une passerelle. Mais s'il ne navigue alors que onze mois avant l'expiration de la période de cinq ans... il devra retourner à l'école !

Et ce «cas d'école» nous ramène à notre bon collègue «commandant hors-la-loi».

Michel CARON pour l'AFCAN

Chers confrères,

Je vous fais part de ma triste expérience concernant les revalidations de brevets :

Je suis CINM breveté complet depuis 1983. J'ai effectué jusqu'en 1986 des embarquements de second au pont et à la machine de manière équilibrée. Depuis cette date, qui est celle de ma promotion de Commandant, j'ai beaucoup moins navigué à la machine. Néanmoins les conditions de navigation étant ce qu'elles sont devenues, j'ai toujours été très impliqué (trop diront certains chefs...) dans ce qui se passait «en bas». Naviguer à deux Français avec des équipages très bas de gamme impose de se partager certaines tâches. Je me considère comme réellement polyvalent. Depuis 5 ans je suis chef de barge sur un stockeur et accomplis des travaux de pilotage, de gestion commerciale et d'entretien.

J'ai fourni à l'administration les documents demandés pour ma revalidation de brevet. Au titre du relevé de navigation je n'ai pu présenter qu'une attestation de mon employeur, étant de ceux soumis au chantage «Bahamas ou ANPE» (Ces «salauds et renégats» comme l'a dit si aimablement un confrère de chez ESSO). Ce premier point a été difficile à faire admettre au préposé : «Si vous naviguez à l'étranger pourquoi voulez vous un brevet français ?» Dois-je aussi demander un passeport Nansen et m'exiler à l'île de Man ?

Plus dur fut la réception des brevets : mes prérogatives sont diminuées de moitié, je n'ai plus aucun droit à la navigation machine comme officier ! Ceci me pose des problèmes avec mon contrat de travail actuel, mon employeur payant un polyvalent. Et puis vingt ans de travail réduit à néant par un plunitif probablement incapable de faire la différence entre une chaudière et une machine à laver ça fait mal.

Mais ceci lève d'autres problèmes plus généraux :

- Peut-on sans sanctions disciplinaires supprimer des prérogatives accordées par un ministre ?

- En admettant des réserves quant à certains postes (Commandants ou Chefs), est il normal de supprimer TOUS les niveaux de prérogatives ? Un ingénieur d'armement se retrouvera à ce titre admis sur un navire en tant qu'élève. Par les temps qui courent bravo pour la recherche d'emploi !

- L'administration française a-t-elle supprimé la polyvalence ? Je sais qu'il existe des postes d'officier polyvalent sur des navires Français. Comment sont comptabilisés pour ces officiers leurs temps de navigation ?

- Des stages devraient être organisés pour permettre des revalidations, personne ne sait quand, ni à quel prix. Si le mois prochain je trouve un emploi de chef ou de polyvalent, c'est perdu. Je devrais attendre qu'on me réexplique la fabrication du bûcher pour l'allumage de la chaudière à charbon, à l'époque de l'automate programmable, des programmes informatiques de gestion assistée et des communications de données machines en temps réel. Capitaines au Long Cours ne vous réjouissez pas trop vite, si vous avez passé quelque temps à de la gestion de terminal conteneur, ou à la formation dans une école aux Philippines. Sur votre prochain navire, Pilot vous serez.

La Polyvalence était une bonne idée, j'en reste convaincu. Elle est d'ailleurs reprise dans d'autres pays. J'ai toujours travaillé dans cette optique et j'estime tenir ma place pour le grand bien de mon employeur. C'est fini, l'administration qui aurait pu nous aider nous renie. Dans le grand naufrage de la Marine Marchande, les sauveteurs fonctionnaires achèvent à coup de gaffe, ceux qui surnagent du désastre. Et on ne peut même pas (du moins à ma connaissance, mais j'accepte tout tuyau à ce sujet) obtenir les tampons avec un billet de 100 USD, comme aux Philippines ou à Rotterdam.

STCW

REVISION DE STCW

par le Cdt André TROCHERIS

Compte rendu de l'Intersession du 30 janvier au 3 février puis de la 27ème Session du Sous-Comité STC
du 8 au 10 février 1995

Il s'agissait des dernières réunions de travail avant la «CONFERENCE DES PARTIES DE LA CONVENTION INTERNATIONALE STCW DE 1978» qui doit se tenir à Londres entre le 26 juin et le 7 juillet de cette année.

STRUCTURE DE LA NOUVELLE CONVENTION

Elle se compose de l'ancienne convention révisée, la nouvelle annexe révisée servant de référence à un CODE A dont les prescriptions obligatoires se réfèrent aux différents chapitres de l'annexe et à un CODE B qui contient des recommandations facultatives.

Après plus d'un an de travail et de réflexion, l'«approche fonctionnelle» telle que nous l'avions décrite dans notre numéro 24 de décembre 1993 a pratiquement disparu du vocabulaire. Il en reste cependant la nouvelle notion de niveaux :

«Direction» - «Opérationnel» - «d'appui».

et l'apparition de sept fonctions : Navigation ; Manuten-

tion et arrimage ; contrôle de l'exploitation du navire et soins aux personnes à bord ; mécanique marine ; matériel électrique et électronique ; entretien du navire ; communications.

A chacune de ces fonctions correspondent des normes de compétences qui vont être énumérées et détaillées principalement dans le CODE A. Le regroupement des compétences en sept fonctions permet de faire la liaison entre les dispositions des anciens chapitres II, III, IV et les nouveaux brevets du «chapitre VII».

L'annexe révisée se voit dotée du «chapitre VII Nouveaux Brevets» et d'un chapitre VIII traitant de la veille et auxquels correspondent les chapitres A-VII et A-VIII eux-mêmes divisés en sections et le chapitre B-VIII.

TABLES DES COMPETENCES

En tête de chaque table apparaissent la fonction et le niveau. En dessous, quatre colonnes donnent : la compétence ; les connaissances et aptitudes requises ; les

méthodes pour démontrer la compétence ; les critères d'évaluation.

Il est à noter que ce qu'on pourrait appeler la «fonction/grade», commandant, chef, etc, n'apparaît plus dans ces tables.

Le chapitre A-VI contient toutes les tables de compétence en matière de sécurité, survie des personnes, incendie, soins d'urgence élémentaires, embarcations de sauvetage, canots rapides, etc.

LE CHAPITRE VII

C'est incontestablement le plus important pour notre type de formation car il officialise en quelque sorte la polyvalence qui sort ainsi de sa marginalité.

Le texte stipule que «*tout candidat à un niveau Opération ou Direction doit posséder au moins les normes de compétence d'une des deux combinaisons de fonctions suivantes : soit (navigation - manutention et arrimage - contrôle de l'exploitation et soins aux personnes à bord), soit (mécanique - électricité et électronique - entretien et réparations - contrôle de l'exploitation du navire et soins aux personnes à bord)*». S'il est titulaire d'un de ces groupes il peut ajouter une ou plusieurs fonctions de l'autre groupe à un niveau égal ou inférieur. S'il est titulaire de toutes les fonctions des deux groupes, il est... polyvalent.

Ceci est certainement une des avancées les plus importantes pour nous car les réactions de nombreuses délégations lors des différentes discussions démontraient manifestement une grande suspicion vis à vis de notre mode de formation.

D'autre part certaines délégations ont demandé qu'il soit impossible d'exercer deux «capacités» en même temps.

SERVICE A LA MER

On pouvait craindre que certaines délégations demandent que le temps exigé pour obtenir un brevet dans les deux combinaisons de fonctions soit le double de celui exigé pour les anciens brevets.

La France avait proposé : 12 mois d'élève (dont 6 dans le service pont et 6 à la machine) pour être breveté au niveau «opérationnel» dans les deux combinaisons de fonctions. Et 48 mois comme officier breveté pour obtenir le niveau «Direction» dans les deux combinaisons de fonctions.

Ces deux propositions ont été accueillies favorablement. Par contre aucun texte n'indique que l'entraînement sur simulateur puisse remplacer un temps d'embarquement. La majorité des délégations semble opposée à cette pratique.

LES BREVETS

En ce qui concerne la **revalidation quinquennale**, la France aurait du appliquer la Convention depuis plusieurs années déjà et les armateurs auraient du utiliser la polyvalence d'une manière plus logique.

La France a demandé qu'un officier embarqué au moins un an dans les cinq dernières années comme officier polyvalent obtienne la revalidation complète de son brevet. Cette demande n'a pas été acceptée : il faudra donc vraisemblablement faire usage d'un des cinq moyens prévus dans la Convention pour la revalidation : navigation dans chacune des combinaisons de fonction, ou test, ou cours de remise à niveau, ou embarquement en surnuméraire, etc.

En ce qui concerne la **reconnaissance des brevets**, c'est à l'Etat du pavillon de reconnaître les brevets des marins étrangers qu'il embarque sur ses navires. La discussion est ouver-

te pour savoir s'il faut valider chaque brevet individuellement ou se contenter de mettre à bord une liste des Etats dont on reconnaît les brevets. Mais alors peut-on reconnaître les brevets d'un Etat non partie à la Convention ?

La **reconnaissance des formations** par l'OMI interviendra au plus tard douze mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention : une commission de trois experts étudiera la conformité des formations avec les prescriptions de la Convention et rendra compte au Secrétariat Général.

Par ailleurs, le **contrôle des connaissances** des marins pourra être exigé par l'Etat du port lorsqu'ils seront impliqués dans un accident ou dans un déversement de produits polluants. Les inspecteurs chargés de l'évaluation devront être dûment qualifiés.

A noter que notre délégation aurait souhaité introduire la définition de l'**officier polyvalent** dans le chapitre I ou à défaut dans le chapitre A-VII. Cela n'a pas été possible. Néanmoins, cette définition devrait figurer dans le CODE B. C'est un pas en avant.

VEILLE DE NUIT SEUL SUR LA PASSERELLE

Il s'agissait, comme la fois précédente, de contrôler les résultats des essais autorisés par l'OMI. Les Danois, arguant du fait que ces essais étaient de plus en plus positifs, voulaient passer à la phase définitive mais de nombreux pays s'y sont opposés, alléguant que ce n'était pas la mission du Sous-Comité d'en décider.

Les Etats-Unis ont fait inclure dans le document le paragraphe b, de la Règle 9 qui stipule que la veille par un seul homme de jour n'est autorisée que dans certaines conditions.

Le problème de l'homme seul de nuit est délicat. La position des Allemands est d'admettre que cela se pratique déjà sur des petits navires et qu'il vaut mieux contrôler ce qui se passe en exigeant du personnel spécialement formé pour utiliser des appareils sophistiqués que de fermer les yeux et laisser faire.

Par ailleurs, il serait peut-être judicieux de n'autoriser cette pratique que dans certaines limites : géographiques, de tonnage, de densité de trafic, etc. Il est à craindre pourtant que si l'on commence ainsi, tous les navires, équipés ou pas, avec du personnel compétent ou pas, se mettront à naviguer ainsi jusqu'à la catastrophe suivante.

Le Sous-Comité a abordé le problème de la prévention contre la **fatigue** mais seulement pour constater qu'il ne pouvait s'engager que sur les **temps de repos**, la durée du travail étant du ressort de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Néanmoins, le chiffre de quatorze heures maximum de travail a été avancé dans la salle. Le minimum de repos admis est de six heures ininterrompues.

*
* *

L'OMI devrait sortir la dernière mouture de cette nouvelle Convention STCW le 31 mars prochain. Et la Convention entrera en vigueur fin janvier 1997.

Je me demande finalement s'il n'aurait pas été plus simple et plus efficace de faire pression sur les écoles maritimes pour qu'elles améliorent leur enseignement. Et s'il ne conviendrait pas de mieux payer les marins pour attirer de bons éléments vers une profession qui souffre déjà d'une crise qualitative du recrutement. J'ajoute que j'ai particulièrement peur du «contrôle individuel des compétences» laissé à l'initiative de l'Etat du port et qui peut donner lieu à toutes sortes d'abus.

André TROCHERIS
20 février 1995

SECURITE DES TRANSBORDEURS

A la suite du naufrage de l'ESTONIA, l'OMI a chargé un groupe d'experts d'établir des recommandations destinées à renforcer la sécurité des rouliers à passagers. Leurs propositions seront soumises pour adoption à l'OMI en novembre 1995. Le groupe d'experts doit se prononcer sur des points précis réunis dans un questionnaire.

Nous avons soumis ce questionnaire à des capitaines de transbordeurs et de rouliers ainsi qu'aux collègues qui avaient déjà répondu à notre enquête sur le sujet.

Les réponses publiées ci-dessous constituent la synthèse de tous les avis reçus. Quatorze commandants ont répondu et la similitude de beaucoup de leurs réponses accroît la valeur de ce «sondage». Nous avons également tiré profit des longs mémoires que nous ont adressés quelques collègues. Le manque de place dans ce numéro nous oblige à différer la publication de certains passages fort intéressants

Pour que ce travail de l'AFCAN ait quelque utilité nous l'avons adressé dès la mi-février aux services compétents du Ministère des Transports.

M.C.

Erreur humaine

- 3 - Quels sont les domaines dans lesquels les conséquences d'une erreur humaine peuvent être fatales et où par conséquent il serait nécessaire de prévoir une double intervention (dite deuxième ligne de défense) ? Quelle pourrait être cette deuxième ligne de défense ?

Le facteur humain est un élément **capital** pour la sécurité.

Domaines dans lesquels les conséquences d'une erreur humaine peuvent être fatales :

- Fermeture des portes étanches
- défauts de verrouillage des rampes et portes
- entretien des puisards et de leurs abords
- défaut de prise en considération des conditions météo
- négligences dues à la **routine**

Deuxième ligne de défense : rondes inopinées par du personnel ne faisant pas partie des équipes de rondiers. Ces «super-rondes» pourraient comprendre des représentants de l'armement, en particulier dans le cadre du Code ISM.

Stabilité

- 4 - Est-ce que les exigences actuelles de stabilité à l'état intact et de stabilité après avaries sont suffisantes ? Les effets d'une carène liquide sur le pont garage sont-ils suffisamment pris en considération ?

NON, ni à l'état intact, ni après avaries

En cas d'invasissement du garage, il faut se placer dans les calculs de stabilité sous les grands angles et donc prévoir le **désarrimage** de la cargaison. Si l'on pose le problème en dynamique, le désarrimage est une certitude.

- 5 - Le franc-bord résiduel admissible après «avarie grave» est-il suffisant ?

NON, même le franc-bord initial est trop faible.

- 6 - Faut-il diminuer le nombre de passagers sur les navires types «à un seul compartiment» ?

OUI : ce serait un argument économique efficace pour inciter les armements à adopter des cloisonnements.

- 7 - Dans certains cas les calculs de stabilité supposent la libre circulation de l'eau pour un envahissement symétrique. Cette supposition est-elle correcte lorsque des obstacles tels que des emménagements sous le pont doivent être pris en considération ?

NON. «Théorie de salon !» écrit un commandant qui assure que l'invasissement n'est jamais symétrique car le navire prend immédiatement de la gîte. De plus, la présence de cargaisons (conteneurs à plat pont par exemple) perturbe la répartition de l'eau.

- 8 - Faut-il tenir compte des effets dynamiques pour déterminer les réserves de stabilité après avaries ?

OUI (voir réponse 4)

Entrées d'eau au pont-garage

- 9 - Comment peut-on améliorer les dispositions destinées à empêcher l'eau de pénétrer sur le pont ro-ro ?

C'est tout le problème !

Améliorer la solidité et le saisissement du casque d'étrave ; porte étanche à l'avant suffisamment reculée par rapport à l'étrave ; rampe arrière indépendante de la porte étanche.

Pas d'aspiration de ventilateurs sur la plage avant ou le fronton ; renforcer les verres de sabord et prévoir des tapes de mauvais temps.

Pas d'échappée machine débouchant sur le pont ro-ro ; pas de dégagement d'air de ballasts sur le pont ro-ro ; protéger efficacement les portes d'accès au pont-garage contre les chocs de manutention ;

Disposer le maximum de locaux techniques ou autres en abord pour constituer une double-coque (contre les conséquences d'un abordage). Voire double-coque intégrale

- 10 - Comment établir «une seconde ligne de défense» en cas d'invasissement ?

a) cloison longitudinale centrale, ou roof central (tambour), obligatoire à partir d'une certaine largeur de pont.

b) cloisons transversales, ou demi-cloisons, ou surbaux, amovibles et semi-étanches, pour retarder l'invasissement et cantonner la carène liquide.

c) accroître considérablement les moyens de collecter l'eau : dalots, sabords de décharges mais aussi pièges à eau transversaux débitant vers un ou plusieurs ballasts spé-

ciaux munis de puissants moyens de pompage (voir par exemple les moyens d'épuisement des porte-conteneurs «plein-ciel»).

d) gonflage automatique rapide de certaines capacités.

11 - *Comment peut-on améliorer les dispositions destinées à empêcher l'eau qui a pénétré sur le pont ro-ro d'envahir les compartiments inférieurs ?*

Tous les moyens d'accès au pont-garage doivent être étanches, condamnés à la mer et munis d'alarmes avec tableau synoptique en passerelle. Rampes ou ascenseurs vers cales basses doivent être étanches.

12 - *Comment améliorer le dalotage du pont ro-ro ?*

Agrandir considérablement la surface de captage des dalots et le diamètre de leur collecteur. Revoir le dessin des crépines ou grilles de protection pour lutter contre leur obturation par des déchets. Les disposer de telle façon que le plus grand nombre d'entre eux ne risque pas d'être engagé par des marchandises ou du roulant.

Profiter des roofs ou cloisons pour installer des prises de dalots verticales (et non pas toujours à plat pont).

Une règle devrait fixer le débit minimum admissible du dalotage compte tenu d'une obturation possible de 50 % de leur surface de captage.

Constructions

(...)

Plan

15 - *Les descentes du pont ro-ro vers les compartiments inférieurs doivent-ils être étanches ?*

OUI. (voir n°11)

Cette étanchéité est également nécessaire pour protéger la cargaison des compartiments inférieurs.

16 - *Doit-on permettre des emménagements (pour passagers et/ou équipages) sous le pont principal ?*

OUI, mais avec des accès directs vers ponts des embarcations, chaque personne à bord, passager ou membre d'équipage, ayant droit, quel que soit son emplacement à bord, à un parcours d'évacuation simple et rapide.

17 - *Plate-forme pour hélicoptères ?*

OUI. D'autant plus que ces plates-formes sont d'un coût modeste.

Mais elles deviennent inutiles si forte gêne. Un argument supplémentaire, et de poids, pour prendre des mesures permettant de «couler droit».

Exploitation

18 - *Les moyens d'alarmes et de surveillance des ouvertures de coque sont-ils suffisants ?*

19 - *Les procédures opérationnelles actuelles sont-elles suffisantes et sont-elles suivies ? Faut-il établir d'autres «checklists» ?*

18 et 19 : OUI

Le danger c'est la routine et les checklists peuvent y contribuer en gommant l'initiative personnelle. Les alarmes et la surveillance vidéo, c'est bien. La présence humaine responsable, c'est mieux. D'autre part, le personnel de quart à la passerelle a autre chose à faire au cours d'une traversée de la Manche, par exemple, que de sur-



veiller des écrans de télé qui montrent des toits de camions mais pas leur saisissage, et alternativement les portes avant et arrière fermées.

20 - *Saisissage des véhicules.*

Faut-il saisir tous les véhicules pour des petites traversées ? Pas systématiquement. Mais il faut alors assurer au navire une **couverture météo** spécifique, véritable «plan de navigation» analogue au «plan de vol» en vigueur dans les transports aériens et laisser la décision au commandant.

Par ailleurs, il serait intéressant de développer la technique et l'usage des coussins gonflables.

Par expérience, les capitaines savent qu'une automobile freins serrés et vitesse embrayée ne tient pas par gros temps.

21 - *Doit-on par une consigne permanente condamner toutes les portes étanches quand le navire est en route ?*

OUI : consignes strictes + rondes.

22 - *L'accès au pont ro-ro doit-il être interdit quand le navire est en route ?*

OUI : accès seulement à l'équipage pour rondes et entretien avec liaisons par talkie-walkie.

Passagers

23 - *Les règles en vigueur et les moyens actuels d'information des passagers sont-ils satisfaisants ?*

Les annonces par hauts-parleurs ne sont pas efficaces : langues employées, brouhaha, manque d'attention des passagers distraits par un environnement inhabituel, etc. Il faut accroître l'usage des **PICTOGRAMMES** et en expliquer la signification sur de grands panneaux multi-lingues placés dans tous les lieux publics. Il faut également développer l'information-vidéo.

24 - *Faut-il des règles pour compter les passagers ?*

25 - *Cartes d'embarquement*

24 et 25 : Quelle que soit la durée de la traversée il faut compter le nombre de passagers qui embarquent.

Mais le problème du comptage des passagers ne devient crucial qu'en cas d'évacuation.



26 - Langue(s) à employer à bord

Avoir recours à des panneaux d'affichage électronique qui permettent d'alterner les langues.

27 - Exercices/démonstrations de sécurité.

Exercices avec passagers impossibles.
Démonstrations de sécurité par moyens vidéo diffusées à longueur de traversée.

Abandon

28 - La réglementation concernant les circuits d'évacuation est-elle suffisante ?

Sur les «Jumbo» à 3 ou 4000 passagers, le débit des coursives doit être revu à la hausse.
De plus, le fléchage vers les embarcations devrait être plus dense de façon à indiquer l'itinéraire en pointillés. Les flèches devraient clignoter au déclenchement du signal d'abandon.

29 - Doit-on mettre en place un système automatique de guidage des passagers ?

OUI. le fléchage devrait pouvoir être modifié pour tenir compte par exemple de la gîte, ou de l'envahissement par la fumée, de la congestion de certains itinéraires, etc. (gestion centralisée des itinéraires).

30 - Faut-il établir une relation plus étroite entre le délai nécessaire pour procéder à une évacuation complète du navire et le temps de survivance de celui-ci après avarie ?

HORRIBLE QUESTION !

Il faut avoir inventé les transbordeurs rouliers pour en arriver à se demander comment faire pour évacuer 3 000 personnes en moins de 30 minutes.

Le délai nécessaire pour évacuer un ferry, dans des conditions forcément difficiles (gîte, fumées, obscurité, mauvais temps etc), sans que les passagers ne soient obligés de sauter à l'eau et de s'exposer à une mort probable, ce délai donc est très long. On ne peut en disposer que si le navire reste droit, ce qui, au pire, retardera son naufrage, au mieux le gardera à flot.

Pour s'en convaincre il suffit de comparer la catastrophe de l'ESTONIA avec l'abandon du paquebot ACHILLE LAURO.

La sécurité des rouliers passe par une stabilité de plate-forme insensible à tout envahissement. Transbordeurs multi-coques ? Air-bags latéraux ?

A notre époque on ne devrait pas craindre de rechercher - d'exiger ! - l'insubmersibilité dans le transport maritime des personnes.

Gestion de crise

31 - Les capitaines des navires à passagers modernes à haute technologie ont-ils une formation et un entraînement suffisants pour prendre des décisions rapides en cas d'urgence ?

32 - Faut-il fournir un entraînement à la gestion de crises aux capitaines et aux membres les plus importants de l'équipage ?

33 - Le capitaine reçoit-il l'information suffisante pour avoir une pleine connaissance des limites opérationnelles de son navire, imposées par sa conception ?

L'entraînement à la «gestion de crises» est absolument nécessaire et demandé dans toutes les réponses reçues.

Par quels instructeurs ? Sur quels programmes ? : à définir par OMI.

Mais l'Union Européenne ne pourrait-elle pas favoriser la mise en place rapide d'un centre d'entraînement qui comporterait entre autre un (vieux) ferry de démonstration ?

Dans chaque compagnie et en particulier dans le cadre de la mise en place du Code ISM, il est nécessaire de prévoir la gestion de crises tant à bord qu'au siège de l'entreprise et au niveau des ports d'escale.

34 - Faut-il imposer une «boîte noire» ?

Boîte noire ? Pourquoi pas. Elle aura au moins le mérite de satisfaire les politiques, les médias et les experts.

OUI, si elle concourt à éviter les pertes de vies humaines. D'autant, comme le dit un capitaine, que «nous avons déjà la main dedans», avec le journal machine automatique, les enregistreurs d'ordres, de cap, de conversations VHF et même de «pistes» de navires par les CROSS.

Formation

36 - Faut-il exiger un entraînement spécial pour certains membres d'équipage des ferries ayant des responsabilités particulières ?

37 - Faut-il créer une formation de base pour tous les membres d'équipage des ferries ?

Bien évidemment (question redondante avec 32) et cet entraînement devrait s'accompagner d'un **entraînement physique**.

En cas de crise le comportement des passagers peut devenir imprévisible : un certain nombre de membres d'équipage devrait recevoir une formation spéciale leur permettant de gérer les mouvements de foule et de prévenir la panique. Ils devraient alors porter un uniforme très voyant pour renforcer leur autorité (principe de l'uniforme porté par les gendarmes).

Communications

38 - Exigences quant aux communications internes ? Contenu ? Moyens ?

Talkie-walkie UHF pour tous les officiers, certains maîtres, l'équipe de sécurité, les rondiers.

Nombreux téléphones automatiques et téléphones auto-générateurs.

Equipage parlant la même langue.

39 - Exigences quant aux communications externes ?

Les communications externes doivent rester totales et permanentes même après «black-out». Un ou plusieurs officiers doivent être spécialement entraînés aux communications extérieures en temps de crise. En aucun cas le capi-

taine ne doit être accaparé par les communications externes en cas de crise.

40 - *Faut-il que les navires à passagers restent en contact permanent avec une station côtière spécialement désignée ou faut-il que des contacts soient établis à intervalles réguliers ?*

NON. Un contact permanent n'est pas nécessaire : il faut 20 secondes pour établir une liaison SATCOM et encore moins par VHF.

Par ailleurs attention à ne pas surcharger le travail de l'équipe de passerelle qui a tout autre chose à faire que de dire à une station côtière que tout va bien à bord, merci.

Engins de sauvetage et assistance

41 - *Les moyens de sauvetage actuels peuvent-ils être améliorés ? Ou de nouveaux engins susceptibles d'être utilisés lorsque l'évolution rapide de la situation ne permet pas l'usage des engins existants doivent-ils être développés ?*

On peut toujours améliorer...

Mais étant donné la soudaineté des naufrages de ferries (voir n°30), il faut surtout s'attacher à développer des moyens spécifiques de sauvetage pour ces navires : TOBOGGANS, plates-formes gonflables, radeaux pneumatiques et résoudre le difficile problème de la tenue de ces plates-formes et radeaux sous les toboggans.

Les grands canots sous bossoirs sont dépassés. Il faut inventer les flotteurs fermés (clos) accessibles de l'intérieur du ferry, placés dans ses flancs et pas nécessairement dans les hauts.

il faut exiger un certain nombre de canots de secours (rescue-boats) armés par des «sauveteurs» en combinaisons de plongée, dont le rôle serait de rassembler les pneumatiques sur l'eau et de récupérer les naufragés dans l'eau.

On peut également prévoir une combinaison isothermique de couleur orange par passager : sans aller jusqu'à la combinaison d'immersion trop difficile à enfiler par des personnes non entraînées (sans compter leur coût), une simple combinaison en tissu isolant enfilée par-dessus la brassière retarderait les effets d'hypothermie et faciliterait le repérage.

42 - *Comment améliorer les moyens employés par les navires à haut franc-bord pour recueillir les naufragés ?*

Filets à grandes mailles.

43 - *L'organisation SAR actuelle est-elle satisfaisante ?*

NON : trop variable selon les parages.
(...)



48 - *Faut-il définir des restrictions d'appareillage en cas de mauvais temps et devraient-elles être imposées par l'autorité portuaire ?*

Conditions météorologiques : il faut faire bénéficier le transport maritime de passagers des importants progrès réalisés dans le domaine des prévisions météorologiques et de la rapidité de leur diffusion. Le terminal doit fournir au capitaine une information météo continue, grâce à un contrat particulier passé avec les services météorologiques (officiels ou privés), qui soit une véritable «aide à la décision du capitaine» en matière de saisissage et d'appareillage. Le bord doit être pourvu de moyens de réception adéquats.

En tout état de cause, la responsabilité d'appareiller doit rester au capitaine qui est le meilleur juge de la capacité de son navire à affronter tel type de temps.

Mais il appartient évidemment à l'autorité portuaire d'interdire ou de limiter les mouvements de navires pour protéger ses installations.

49 - *Faut-il rendre obligatoires certaines dispositions du Code ISM avant le 1er juillet 1998, date à laquelle il s'appliquera à tous les navires à passagers ?*

OUI : toute amélioration de la sécurité est souhaitable et doit être mise en pratique au plus tôt.

50 - SECURITE INCENDIE

Là encore le cloisonnement revêt une importance capitale.

Les emménagements doivent être rigoureusement isolés des ponts-garages.

Les «halons» étant interdits, le CO2 peu efficace, l'eau même en pluie créant une carène liquide, il y a lieu de s'intéresser à l'extinction par mousse à haut foisonnement (voir garages à hélicoptères des navires de guerre).

Les réductions de personnel ne permettent plus la constitution d'équipes de sécurité suffisamment étoffées.

*
* *

Le grand souci des commandants de rouliers tel qu'il ressort de leurs réponses, des débats en réunions et de contacts téléphoniques, réside dans la vulnérabilité de ces navires en cas d'invasissement du garage, à cause :

- D'UN FRANC-BORD TROP REDUIT
- D'UNE RESERVE DE FLOTTABILITE INSUFFISANTE
- D'UN MANQUE DE STABILITE RESIDUELLE

Pour conclure, voici ce que nous écrit un commandant dont la longue carrière sur le trans-Manche donne une grande valeur à son témoignage.

«Je terminerai ma réponse par la remarque suivante :

Quels que soient les contrôles, les améliorations techniques, les sécurités, les portes étanches, etc, les car-ferries ne seront sûrs que dans la mesure où les équipages sont homogènes, bien entraînés et responsabilisés. Dans la mesure aussi où les commandants et officiers acceptent avec lucidité d'envisager les situations catastrophiques, pour mieux les prévenir, et où il y a des procédures mises en place par les navigants ou avec la participation des navigants.

Mais la solution du «tout réglementaire» n'est pas bonne et on pourrait craindre que vouloir tout réglementer serve simplement à étayer des états-majors et des équipages insuffisamment formés, donc plus souples et moins exigeants dans leurs rapports avec les directions de leurs armements. Ceci irait à l'encontre de la responsabilisation des équipages et donc à l'encontre de la sécurité».

ndlr : les questions proviennent du document OMI «RoRo/SC/1/3» du 9/12/94, traduit par nos soins. Certaines questions, hors de notre domaine, ont été omises.

LES ACTIONS DE L'AFCAN (1994-1995)

Selon le souhait exprimé par ceux de nos collègues ayant été confrontés à des problèmes de clandestins, le but recherché était de leur permettre de débarquer ceux-ci et de les remettre aux autorités, en utilisant les possibilités offertes par les textes légaux, existants ou à promulguer.

Sont concernés au premier chef les navires battant «un pavillon français», mais nous visons évidemment à ce que tout capitaine de bonne foi, quel que soit le pavillon, puisse jouir des mêmes possibilités.

TEXTES EN VIGUEUR

Ceux à partir desquels un début d'action pouvait être envisagé sont :

- AU PLAN NATIONAL :

La loi du 17.12.1926 portant Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

L'article 74 de cette loi permet théoriquement de poursuivre les personnes qui se sont embarquées clandestinement à bord des navires français.

Cependant le niveau des peines ne permet pas à la Justice d'incarcérer le délinquant préventivement, ce à fin de l'empêcher de s'introduire sur le territoire français.

L'ordonnance du 02.11.1945 modifiée.

Il s'avère que l'application qui en est faite revient en réalité à poursuivre celui que la loi précitée reconnaît comme étant la victime, c'est-à-dire le capitaine ou l'armateur.

- AU PLAN INTERNATIONAL

Convention de Bruxelles du 16.10.1957

Cette Convention n'a pas été ratifiée par un nombre d'Etats suffisant pour être mise en application.

Il faut d'ailleurs admettre, sans entrer dans les détails, qu'elle amènerait les Etats contractants à devoir pratiquement ouvrir la porte à une libre immigration, ce à quoi la plupart se refusent.

Cette carence des lois a donc conduit l'AFCAN à entreprendre une action auprès du législateur afin que puissent être élaborés des textes permettant à la Justice d'agir et aux capitaines d'être débarrassés des clandestins.

Pour ce faire nous avons donc adressé à différents Députés et Sénateurs, une lettre avec une proposition de texte de loi que nous avons voulue d'application générale afin qu'elle puisse intéresser d'autres que les seuls capitaines de navires.

Ont été destinataires, outre le Garde des Sceaux,

- Les parlementaires signalés par nos correspondants régionaux ;

- Les membres de l'ANEL (association des Elus du Littoral) élus d'une circonscription proche d'un port de commerce.

Ce premier courrier a suscité les réponses de 19 Députés et 6 Sénateurs dont la plupart ont fait part de nos préoccupations soit au Ministre de l'Intérieur, soit à celui des Transports, soit au Garde des Sceaux.

Ceux-ci ont été amenés à rédiger des réponses indiquant que notre problème était pris en compte. Nous avons donc un résultat qui est que nous sommes sortis de la «confidentialité».

Plusieurs de ces parlementaires ont en outre saisi le porte parole de leur Groupe.

UNE NOUVELLE LOI

Par la suite un élément nouveau est intervenu, constitué par un projet de loi du gouvernement visant à créer des zones d'attente où pourraient être retenus les étrangers clandestins, avant rapatriement vers leur pays d'origine ou accord d'asile. Le texte de ce projet a été publié dans AFCAN-INFORMATIONS de décembre 1994 page 6 (Conseil des Ministres du 5 octobre 1994).

Ce projet de loi présentait à nos yeux une avancée qui ne pouvait que nous satisfaire mais nous avons craint aussitôt que, dans sa forme originale, il laisse la possibilité qu'un capitaine se voit refuser le débarquement de clandestins à la suite de décisions plus ou moins arbitraires de l'autorité administrative.

Nous avons donc rédigé, à titre exploratoire, un article complémentaire au projet de loi et l'avons fait parvenir à ceux des parlementaires qui avaient bien voulu nous faire part de leur intérêt. Là encore des réponses positives ont été reçues et nous tenons à remercier les parlementaires qui ont bien voulu soumettre un projet d'amendement proche de celui que nous avons rédigé.

Faute de place nous ne citerons que celui présenté par Monsieur Yves MARCHAND, Député-Maire de Sète, Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

AMENDEMENT - Article 2 ter

TOUT ETRANGER QUI AURA UTILISE A L'INSU DE SON PROPRIETAIRE OU DE SON GESTIONNAIRE UN MOYEN DE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL SOUS PAVILLON FRANCAIS POURRA ETRE PLACE D'OFFICE, A L'INITIATIVE DU COMMANDANT DU NAVIRE ET AUX FRAIS DU TRANSPORTEUR, DANS UNE ZONE D'ATTENTE PREVUE A L'ARTICLE 2.

Malheureusement, l'Assemblée Nationale a adopté, sans modification, le 16 décembre 1994, le projet de loi du Gouvernement adopté par le Sénat en première lecture.

Le problème reste donc entier et l'on voit bien, au travers d'affaires récentes de clandestins dans des ports français, que les fonctionnaires du Ministère de l'Intérieur tiennent le même langage qu'avant la loi instituant des zones d'attente. Pour eux : premièrement c'est la faute du navire s'il a des clandestins à bord ; deuxièmement tant que le clandestin est à bord il n'est pas sur le territoire français et l'administration n'a donc pas à le prendre en charge ; troisièmement, l'entreprise de transport est passible d'une amende de 10.000 francs si elle débarque un étranger non autorisé (art. 3 d'une loi du 26/2/92 créant un article 20 dans l'Ordonnance du 2 novembre 1945). Enfin et quatrièmement ni la sécurité du navire et celle de son équipage, ni les conditions souvent inhumaines de détention des clandestins à bord d'un navire ne préoccupent l'administration française.

Une affaire récente rapportée par la presse a attiré notre attention : le Tribunal de Grande Instance de Paris a ordonné, en référé, au ministre de l'Intérieur d'autoriser le débarquement de deux Nigériens passagers clandestins du « Véronique-Delmas », en escale à Rouen : « la mesure de consignation d'étranger à bord d'un navire n'est prévue par aucun texte » précise le tribunal. Les deux hommes ont été transférés vers la zone d'attente de Rois-

sy. Mais ce n'est pas le capitaine ni même l'armement qui sont à l'origine de la saisine du tribunal, mais une Association humanitaire pour appuyer une demande d'asile des deux clandestins.

Faudra-t-il, comme nous le laissons entendre dans notre dossier sur ce douloureux problème publié dans AFCAN-INFORMATIONS n°20 de Décembre 1992, faire appel aux organisations humanitaires pour faire bouger les choses ?

CONTINUATION DE L'ACTION

Si l'espoir que nous avons mis dans la possibilité d'amender le projet de loi finalement voté le 16 décembre s'est envolé, nous n'en poursuivons pas moins nos démarches, de préférence sur le plan législatif, et nous apprécions particulièrement le soutien de M. MARCHAND à l'Assemblée Nationale et de M. Louis de CATUELAN au Sénat. Par ailleurs nous avons eu connaissance d'une réponse de M. Bernard BOSSON à M. Antoine RUFENACHT que nous publions ci-dessous et par laquelle nous voulons bien croire à la volonté des pouvoirs publics de s'attaquer aux problèmes posés par les embarquements clandestins.

Cdt Jean CHENNEVIÈRE
Février 1995

Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme.

N/REF : CAB/CP/94/98367

8 février 1995

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Président et cher ami,

Mon attention a été appelée par un courrier, qui m'a été transmis, de l'Association française des capitaines de navires qui propose de modifier l'article 74 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande pour lutter plus efficacement contre l'embarquement de passagers clandestins. Cette Association suggérerait également de déposer une proposition de loi à cet effet.

Sur le fond, l'activité des passagers clandestins me préoccupe et j'avais déjà eu l'occasion d'alerter le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire sur ce 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 préparé un texte législatif visant à renforcer le dispositif des « zones d'attentes » dans les ports, aéroports et gares, ce qui répond à l'une des questions posées dans ce type d'affaire. L'Assemblée Nationale a adopté, sans modification, le 16 décembre 1994 le projet de loi adopté par le Sénat en première lecture.

Quant à la lutte contre l'embarquement clandestin proprement dit, elle pose le problème des conditions d'application de l'article 74 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dont le ministère de la justice vient de faire savoir à mes services qu'il n'est susceptible de s'appliquer qu'aux navires français.

Je puis vous faire part de la volonté des pouvoirs publics de s'attaquer résolument aux phénomènes évoqués par l'Association.

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

Bernard BOSSON

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

CODE ISM

ENQUETE SUR L'ELEMENT HUMAIN ET LA SECURITE

Vous n'êtes pas sans savoir que la résolution A.741(18) du 4 novembre 1993 adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), le Code ISM, pour la sécurité maritime, rentrera en vigueur le 1er juillet 1998.

Le Code ISM reconnaît que la réponse au problème de la sécurité maritime est liée à l'élément humain.

Le questionnaire auquel nous vous remercions pas avance de répondre se situe dans le cadre d'une recherche sur l'importance de l'élément humain au cœur de la sécurité maritime. Ce questionnaire couvre l'ensemble des chapitres du Code ISM liés à l'élément humain.

Nous avons pensé que votre point de vue était indispensable pour tracer de nouvelles pistes de réflexion sur ce sujet, et réaliser une synthèse qui pourra être utile à toutes les entreprises du secteur maritime.

Votre expérience personnelle est un atout et une contribution unique pour le succès de cette enquête.

D'avance, nous vous en remercions.

A.M. CHAUVEL
Directeur Qualité et Sécurité
Bureau Veritas (Tél. : 33(1)42.91.54.42.).

Le questionnaire est à retourner au : Bureau Veritas, M. Chauvel, 17 bis place des Reflets, La Défense 2, 92400 Courbevoie, France

POSITIONNEMENT DE L'ENQUETE :

		CODE
Nom (*) :	Compagnie (*) :	F <input type="text" value="1"/>
Fonction :	Nationalité du navigateur :	P <input type="text" value="2"/>

LA FLOTTE DE MA COMPAGNIE :

Nombre de navires et types de navires :		P <input type="text" value="10"/>
		C <input type="text" value="11"/>
		PD <input type="text" value="12"/>

LE PERSONNEL :

Nombre total d'employés dans la compagnie.....	Personnel navigant :	NE <input type="text" value="20"/>
	Stabilité ou titularisé Non stabilisé	ST <input type="text" value="21"/>

LES NAVIGANTS :

Les officiers font partie de la compagnie :	<input type="checkbox"/> oui à % <input type="checkbox"/> non à %	OC <input type="text" value="30"/>
Le personnel d'exécution fait partie de la compagnie :	<input type="checkbox"/> oui à % <input type="checkbox"/> non à %	PC <input type="text" value="35"/>
Les officiers sont assignés à un type de navire :	<input type="checkbox"/> oui à % <input type="checkbox"/> non à %	ON <input type="text" value="40"/>
Le personnel d'exécution est assigné à un navire :	<input type="checkbox"/> oui à % <input type="checkbox"/> non à %	PN <input type="text" value="45"/>
Les équipages parlent la même langue à bord d'un même navire :	<input type="checkbox"/> oui à % <input type="checkbox"/> non à %	L <input type="text" value="50"/>

MON EXPERIENCE PERSONNELLE :

J'ai années d'expérience comme navigateur en qualité de.....		EX <input type="text" value="60"/>
et/ou années à terre en qualité de		QN <input type="text" value="70"/>
		QT <input type="text" value="80"/>

(*) Facultatif

INFORMATION :


L'enquête à laquelle vous participez comporte 4 volets :

- Le personnel navigant : 1. L'équipage
2. Le commandant et ses officiers
- Le personnel à terre : 3. Le personnel administratif
4. Les cadres exécutifs


Lisez attentivement chaque question avant d'y répondre pour rester dans la logique de l'étude sans anticiper la réponse attendue à un autre volet de cette enquête. Merci.


1. LE PERSONNEL NAVIGANT : L'EQUIPAGE.


D'après mon expérience personnelle, je considère, aujourd'hui, que X % du personnel navigant (hors de l'encadrement) a :


100 - Les qualifications et les compétences requises pour exécuter correctement son travail. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


102 - La volonté et le désir d'exécuter un travail de qualité. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


103 - La possibilité, s'il le veut, d'assurer pleinement ses compétences dans son travail. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



104 - L'éducation et la culture adéquates pour s'intégrer dans un équipage en mer. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



105 - La volonté et le désir de communiquer et de participer à un travail d'équipe pendant la traversée. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



106 - La possibilité, s'il le désire, de travailler en équipe et d'échanger des idées avec l'encadrement à bord du navire. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



2. LE PERSONNEL NAVIGANT : COMMANDANTS ET OFFICIERS


D'après mon expérience je considère, aujourd'hui, que X % des commandants et officiers navigants ont :


201 - Les qualifications et compétences techniques requises, pour exécuter correctement la mission qui leur est confiée. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


202 - La volonté affichée et le désir d'exécuter un travail bien fait. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


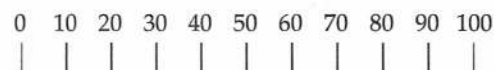
203 - La délégation de responsabilités et l'autorité suffisantes pour accomplir leur fonction. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


204 - La formation appropriée pour prendre en compte l'élément humain dans le cadre de leur travail. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


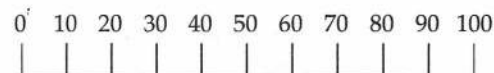
205 - La volonté et le désir de créer la cohésion entre tous les membres de l'équipage. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


206 - Les responsabilités et l'autorité suffisantes pour accepter ou refuser le personnel navigant. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100


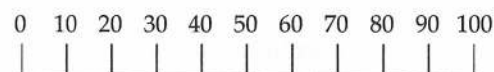
207 - La formation et les compétences nécessaires pour motiver et créer la cohésion au sein de l'équipage.



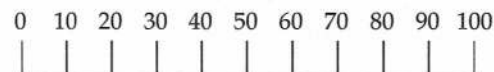
208 - La volonté et le désir de déléguer à leur tour des responsabilités au membre de l'équipage.



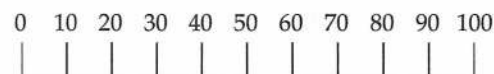
209 - L'autorité suffisante pour assigner de nouvelles responsabilités à un membre d'équipage.



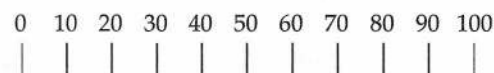
210 - Les aptitudes pour découvrir les talents parmi les membres de leur équipage.



211 - La volonté et le désir de développer et faire reconnaître le potentiel de ceux qui le méritent.



212 - La possibilité de proposer et de faire promouvoir ceux qui ont du talent et des compétences.



COMMENTAIRES CONCERNANT LE PERSONNEL NAVIGANT (1 et 2)

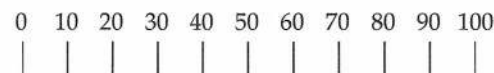
3. A TERRE : LE PERSONNEL ADMINISTRATIF, LOGISTIQUE ET SOUTIEN AU PERSONNEL NAVIGANT (HORS CADRES)

D'après mon expérience je considère, aujourd'hui, que X % du personnel à terre, hors de l'encadrement a :

301 - Les qualifications et les compétences techniques requises pour supporter adéquatement l'activité des navigateurs.



302 - Les qualifications et le désir d'exécuter un travail de qualité.



303 - La possibilité, s'il le veut, d'assumer pleinement ses compétences dans son travail.



304 - L'éducation et la culture pour s'intégrer dans la vie sociale de l'entreprise.



305 - La volonté et le désir de communiquer et de participer à un travail d'équipe avec le personnel navigant.



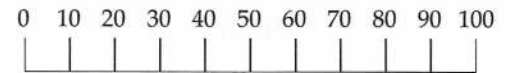
306 - La possibilité, s'il le désire, de travailler en équipe et d'échanger des idées avec l'encadrement à terre.



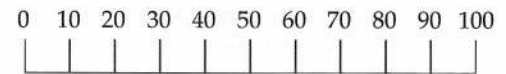
4. A TERRE : LES CADRES OPERATIONNELS ET FONCTIONNELS.

D'après mon expérience je considère, aujourd'hui, que X % des cadres opérationnels et fonctionnels à terre ont :

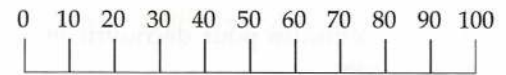
401 - Le savoir-faire et les compétences techniques requises pour exécuter la fonction qui leur est confiée.



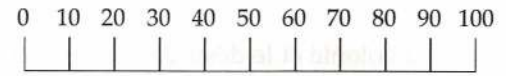
402 - La volonté et le désir d'exécuter le travail nécessaire pour faciliter la mission confiée au personnel navigant.



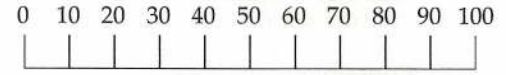
403 - La délégation de responsabilités et l'autorité suffisantes pour agir rapidement.



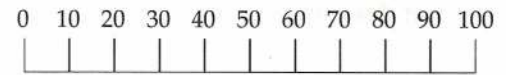
404 - La formation appropriée pour communiquer efficacement et prendre en compte l'élément humain dans leurs décisions.



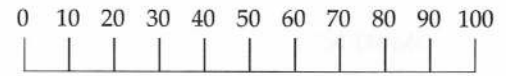
405 - La volonté et le désir de faire participer tout leur personnel à un travail d'équipe.



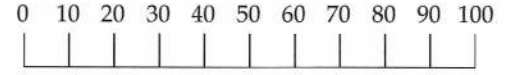
406 - Les responsabilités et l'autorité suffisantes pour recruter le personnel de leur service.



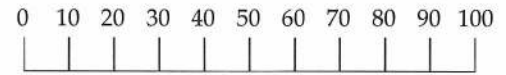
407 - La formation et les compétences nécessaires pour former et motiver leur équipe afin d'assurer le succès de la mission confiée aux navigants.



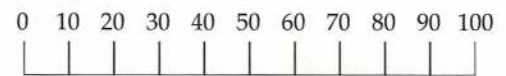
408 - La volonté et le désir de déléguer des responsabilités à toute personne de son service qui le mérite.



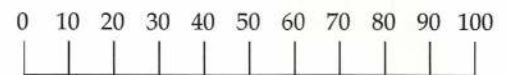
409 - L'autorité suffisante pour assigner de nouvelles responsabilités à un membre de son service.



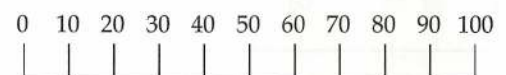
410 - Les aptitudes pour découvrir les talents parmi le personnel de son service.



411 - La volonté et le désir de développer et faire reconnaître le potentiel de ceux qui le méritent.



412 - La possibilité de proposer et de faire promouvoir ceux qui ont du talent et des compétences.



COMMENTAIRES CONCERNANT LE PERSONNEL A TERRE (3 et 4)

5. POINT DE VUE POUR REUSSIR LES OBJECTIFS DE L'ISM CODE

Mentionnez au **maximum cinq points** qui, selon vous, permettraient cette réussite.

(Utilisez en premier, un mot clef suivi de l'idée. Exemple : **Management** : Un engagement clair pour la mise en œuvre de l'ISM Code. **Equipage** : La formation obligatoire avant une nouvelle affectation. **Homme** : Rompre la monotonie des tâches en...)

Ce qu'il faut FAIRE	Ce qu'il ne faut PAS FAIRE
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5

ORGANISMES MARINS NUISIBLES PRESENTS DANS L'EAU DE BALLAST

— par le Cdt Michel CARON

Introduction.

D'après les études effectuées dans plusieurs pays, de nombreuses espèces de bactéries, de plantes et d'animaux peuvent survivre sous une forme viable dans les eaux de ballast et les sédiments transportés à bord des navires, même après des traversées de plusieurs semaines. Le rejet ultérieur d'eaux de ballast ou de sédiments contaminés dans les eaux d'un Etat du port peut entraîner l'établissement d'espèces indésirables qui peuvent gravement compromettre l'équilibre écologique existant. Bien que l'on ait identifié d'autres agents transférant des organismes entre masses d'eau géographiquement séparées, les rejets d'eaux de ballast des navires semblent figurer parmi les plus importants. L'introduction de maladies peut aussi se produire si de grandes quantités d'eaux de ballast contenant des virus ou des bactéries, sont déversées dans les eaux d'un Etat du port, entraînant ainsi localement des risques sanitaires pour la vie humaine, animale et végétale.

Dans sa résolution 18, la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers, dont est issue la Convention MARPOL, a reconnu les effets potentiellement nui-

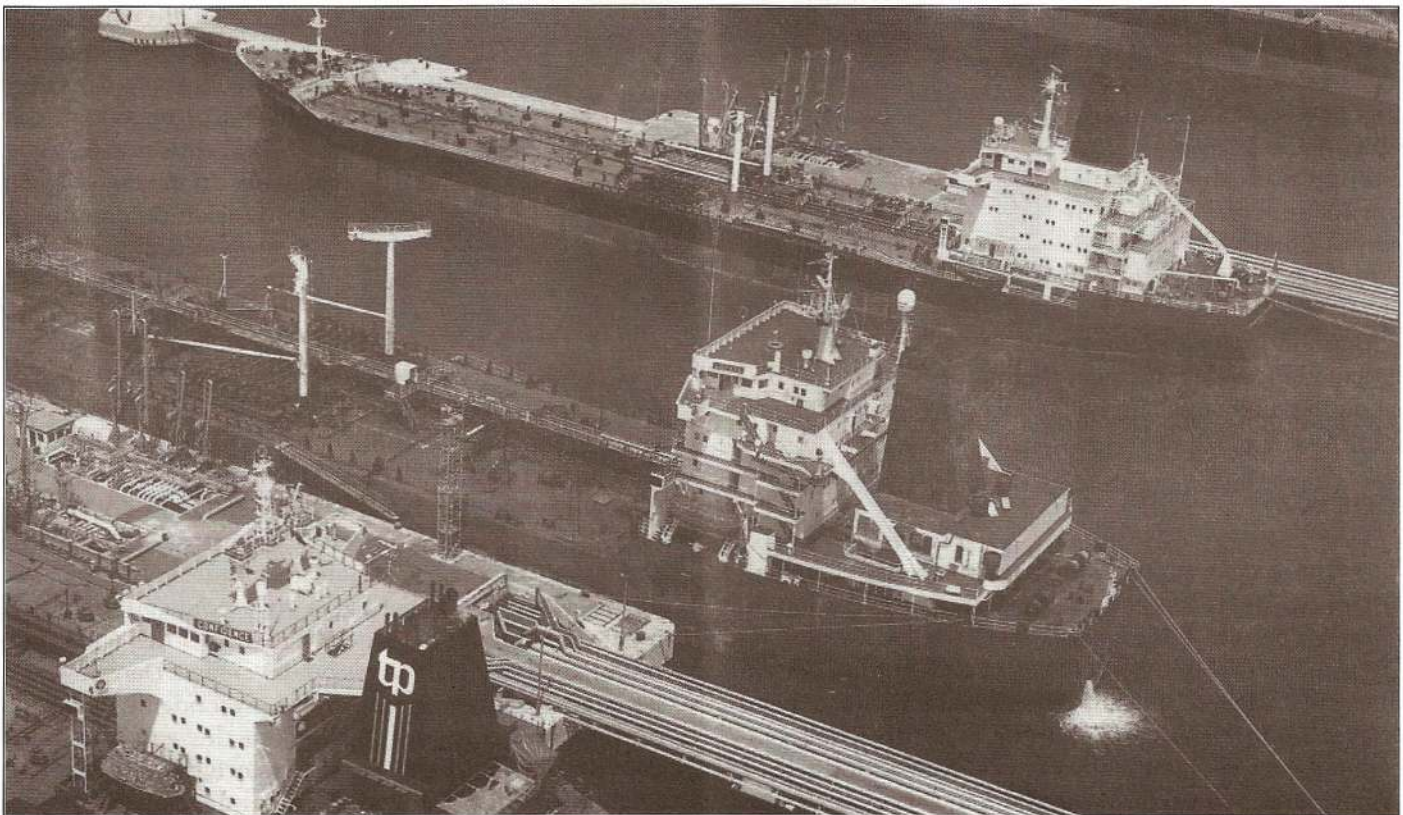
sibles des rejets d'eaux de ballast, et demandé à l'Organisation mondiale de la santé d'entreprendre, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, des études sur le rôle de eaux de ballast en tant qu'agent de propagation de bactéries provoquant des maladies épidémiques.

De nombreuses recherches ont donc été entreprises sur le rôle que jouent les eaux de ballast en tant qu'agent de propagation d'épidémies et une enquête internationale a montré que le rejet incontrôlé d'eaux de ballast contenant des organismes aquatiques nuisibles, constitue un problème international important dont il faut prévoir qu'il s'aggravera.

UNE ANNEXE A MARPOL ?

L'ensemble de ces travaux a mené l'OMI à adopter le 4 novembre 1993 la Résolution A.774(18) intitulée **Directives visant à prévenir l'Introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes indésirables provenant des rejets d'eaux de ballast et de sédiments effectués par les navires.**

L'OMI a également demandé au Comité de la Sécurité



Pétroliers et vraquiers transportent de l'eau de ballast sur de grandes distances.

Maritime et au Comité de la Protection du Milieu Marin de poursuivre l'élaboration de ces Directives pour en faire la base d'une nouvelle annexe à la Convention MARPOL 73/78.

C'est ainsi que le Comité CPMM (MEPC en anglais) a constitué un Groupe de travail sur l'eau de ballast (*Ballast Water Working Group*) présidé par l'Australie. Lors de sa dernière réunion du 31 octobre au 3 novembre 1994, ce groupe de travail a réaffirmé la nécessité de rappeler à chaque gouvernement l'importance de la bonne application des Directives de la Résolution A.774. Cependant le Comité MEPC estime encore prématuré d'inclure ces Directives dans une nouvelle annexe à MARPOL. En effet, elles ont été rédigées selon nos connaissances actuelles sur les conséquences de l'admission, du transfert et de l'introduction d'organismes aquatiques dans de nouveaux milieux. Or les travaux scientifiques et l'évolution technique se poursuivent et ces directives devront être réexaminées en fonction des résultats de ces recherches.

Par ailleurs, le sous-comité Conteneurs et Cargaisons a attiré l'attention de l'OMI sur le danger des changements de ballast à la mer et donc sur la nécessité d'instruire les équipages et de rédiger à leur intention des directives en la matière, principalement pour les vraquiers qui sont particulièrement exposés aux fatigues de coque. Ce souci de la sécurité des navires n'a pas échappé non plus au sous-comité sur les Lignes de charges ni au sous-comité de la sécurité des navires de pêche.

Enfin, le Japon a entrepris des expériences de traitement thermique des eaux de ballast qui peut être une alternative au changement d'eau en pleine mer.

CODE ISM

Certaines délégations participant au groupe de travail sur les eaux de ballast ont proposé d'inclure la gestion du ballastage dans le Code international pour la Gestion de la Sécurité, plutôt que de développer à part un «Code du Ballastage». Elles rappellent que les compagnies doivent élaborer un Système de Gestion de la Sécurité qui comprenne toutes les instructions et procédures destinées à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et dans le respect de l'environnement, en accord avec la régle-

mentation internationale. Le Groupe de Travail a admis ce point de vue et se déclare prêt à entreprendre la rédaction d'un manuel d'instructions sur les opérations de ballastage que les armateurs pourraient inclure dans leur système de gestion de la sécurité.

Ces instructions devraient comprendre :

- des directives relatives à la sécurité ;
- les méthodes de ballastage et de déballastage ;
- la prise d'échantillons pour analyses ;
- les méthodes de renouvellement et de traitement ;
- élimination des sédiments ;
- réglementations locales ;
- formation de l'équipage.

Cependant l'objectif principal du *Ballast Water WG* demeure l'introduction d'une réglementation spécifique dans la Convention MARPOL et les membres du Groupe ont commencé l'examen de projets de textes destinés à la rédaction d'une nouvelle annexe qui sera présentée à la 37ème session du CPMM du 4 au 15 septembre 1995.

RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST.

En l'absence de moyens de contrôle reposant sur des bases plus scientifiques, le renouvellement des eaux de ballast dans des zones maritimes profondes ou en haute mer constitue actuellement un moyen de limiter les chances de transfert par les eaux de ballast d'espèces d'eau douce ou vivant dans les eaux côtières. C'est au capitaine du navire qu'incombe la décision de prendre une telle mesure compte tenu des facteurs de sécurité, de stabilité et de construction qui prévalent et des circonstances.

Contrairement aux eaux côtières et estuariennes qui sont riches en éléments nutritifs et en espèces biologiques, l'eau de la haute mer contient peu d'organismes. Ceux qui existent ont peu de chance de s'adapter facilement à un nouvel environnement côtier ou à l'eau douce ; c'est pourquoi il est possible de réduire considérablement les chances de transfert d'organismes indésirables par suite des rejets d'eaux de ballast, si on procède au renouvellement en haute mer, de préférence dans des eaux d'une profondeur de 2 000 mètres ou davantage. Dans les cas où les navires ne rencontrent pas de profondeurs de 2 000 m ou davantage, le renouvellement des eaux de ballast devrait être effectué à bonne distance des zones côtières et estuariennes. Certains faits tendent à prouver que malgré le contact avec de l'eau de salinité élevée, les

Depuis la publication de l'OMI de la Résolution A.774(18), des Etats adoptent des réglementations contraignantes. A titre d'exemple voici celles de l'Etat d'Israël.

NOTICE TO MARINERS NO. 5/94

Subject : **Ballast water control**

1. In order to prevent the import of non-native aquatic organisms into the waters to the ports of Israel from ships' ballast water discharges, all ships destined for Israeli ports must exchange any ballast-water that has not been taken on in open ocean.
2. The best method of protecting harbour waters from foreign organisms that may exist in the ballast-water collected in foreign harbours and near shore areas is for the ballast-water to be exchanged in the open ocean, beyond any continental shelf or fresh water current effect.
 - 2.1 Special attention to this subject is to be given by vessels calling the port of Elat - in which case the ballast water exchange must be carried out **outside** of the Red Sea - i.e. in the Indian Ocean or in the Atlantic Ocean when practicable.
 - 2.2 For vessels calling Israel mediterranean ports ballast exchange must be carried out in the Atlantic Ocean when practicable.
3. Vessels failing to comply with the above procedure, will not be permitted to pump out their ballast-water during their stay in the port or while navigating along the coast of Israel.
4. A record of the location, date and time of the ballast-water exchange should be entered in the ship's log book, or in other suitable documentation - such as an official ballast-water record book.
5. Masters of vessels will be requested to provide ships inspectors (pilots) with a completed ballast-water exchange report shown as appendix A.

Haifa - 15th August 1994

spores de certains organismes peuvent survivre pendant de longues périodes dans les sédiments à l'intérieur des citernes de ballast et ailleurs à bord des navires. Par conséquent, lorsqu'on utilise comme méthode de contrôle le renouvellement du ballast, il faut veiller à laver à grande eau les citernes de ballast, les puits aux chaînes et d'autres endroits où la vase peut s'accumuler, afin de détacher et d'enlever les matières ainsi accumulées, chaque fois que possible.

Bien entendu le capitaine doit veiller à ce que la stabilité de son navire ne soit pas compromise pendant le changement d'eaux de ballast, que les contraintes longitudinales ne soient pas dépassées, que les effets de ballotement de capacités partiellement remplies n'affectent pas la structure. Il est possible, selon les circonstances, de changer l'eau des ballasts «en flux continu» (attention alors de ne pas créer de surpressions dans les citernes).

Lorsque, pour n'importe quelle raison, les ballasts n'ont pas été renouvelés, les autorités peuvent interdire au navire de rejeter au port, ou le faire déballaster dans des installations spéciales, l'obliger à se rendre dans une zone autorisée pour renouveler son ballast, traiter les eaux dans les citernes, etc. A moins qu'il ne prouve, par des analyses, que ses eaux de ballast sont propres.

D'autres méthodes de prévention sont envisagées telles que la fourniture, dans le port de ballastage, d'eaux traitées (eau de mer ou eau de la ville), le traitement pendant le ballastage (ultraviolets, ultrasons), le traitement pendant la traversée (changement de salinité, peintures spéciales des citernes, pesticides, ozonisation, traitement thermique, traitement électrique y compris par micro-ondes, privation d'oxygène, allongement de la durée du voyage, etc.).

TRAITEMENT THERMIQUE.

En juillet 1992, des essais ont été réalisés à bord du **IRON WHYALLA**. Ces essais ont duré 17 jours au cours desquels le navire s'est rendu dans les trois ports japonais d'Oita, de Tobata et de Nagoya puis a fait route vers Roberts Bank, près de Vancouver au Canada. La situation concernant le phytoplancton constitué en majorité de dinoflagellés, dont rend compte le rapport établi à la suite de ces essais, se résume ainsi :

1. L'on a étudié les conséquences de l'emprisonnement, dans l'obscurité d'une citerne, d'une communauté de phytoplanctons constituée en majorité de

dinoflagellés (comprenant sept espèces potentiellement dangereuses). Cet examen a montré qu'exception faite de certaines espèces limitées de phytoplancton, les cellules mobiles de plusieurs formes toxiques de plancton ne survivaient pas plus de trois jours ou devenaient inactives au bout de trois jours dans ce type d'environnement en raison de l'absence de lumière dont ces plantes microscopiques ont besoin pour se livrer à la photosynthèse.

2. Même après le reballastage ou le renouvellement des eaux de ballast en mer, il reste certaines spores et d'autres organismes marins dans les sédiments du fond des citernes de ballast.

3. Ces spores et organismes marins pourraient être rendus inactifs s'ils étaient portés très rapidement à une température voisine de 45° C.

En plus des essais réalisés en mer avec le **IRON WHYALLA**, des recherches ont été effectuées en laboratoire, en Australie, et par l'Université de Kagawa au

Japon, lesquelles ont montré qu'en portant la température de l'eau de ballast à 45° C environ, il était possible d'en éliminer efficacement les organismes marins.

Sur la base des résultats des diverses recherches susvisées, l'Association des Armateurs japonais a décidé de lancer un programme de recherche pour mettre au point une méthode qui permette d'éliminer les organismes marins, spores comprises, de l'eau de ballast en utilisant l'eau chaude provenant du circuit de réfrigération de la machine principale.

Une série d'essais est en cours à bord du minéralier **ONDO MARU** dont l'échangeur de chaleur a été modifié pour ramener l'eau chauffée vers la citerne de ballast.

Ces expériences seront terminées à la fin du mois de mars 1995. Les caractéristiques de l'**ONDO MARU** sont les suivantes :

jauge brute :	56 062 tonneaux
longueur hors tout :	245,0 mètres
largeur :	41,8 mètres
creux :	21,0 mètres

Une étude de simulation a été entreprise avant de procéder aux essais pour confirmer que le traitement thermique était réalisable.

ORGANISMES INDESIRABLES...

Le FAO (*Food and Agriculture Organisation*) des Nations Unies a adressé un rapport à l'OMI décrivant l'invasion particulièrement redoutable de la Mer Noire par un organisme planctonique.

Il s'agit du *Mnemiopsis*, originaire de la côte Est du continent américain où il peuple les eaux saumâtres des estuaires entre le Rio Plata et la baie de la Chesapeake.

Il a fait son apparition en Mer Noire en 1970. Etant donné son extrême fragilité en dehors de son milieu habituel, il n'a pu être introduit en Mer Noire qu'après un transport dans une large quantité d'eau, telle que celle contenue dans les ballasts des grands navires de mer. Une fois introduit dans un éco-système particulièrement riche, comme celui formé par une mer fermée, et en l'absence de ses prédateurs naturels, cet organisme s'est développé à la vitesse d'une explosion causant d'énormes dégâts aux réserves d'anchois et autres espèces pélagiques (une perte de 350 à 700 000 tonnes pendant les années 1989-91 selon la FAO), ce qui a fait classer cette invasion comme la plus grave sur le plan économique des cinquante dernières années. On estime les pertes totales à un milliard de dollars par an pour l'ensemble du Bassin de la Mer Noire.

On a maintenant la preuve que le *Mnemiopsis* a envahi la Mer de Marmara et gagné les eaux turques de la Méditerranée. Les zones les plus propices à son envahissement sont constituées par les eaux saumâtres riches en zooplancton, telles que le delta du Nil et celui du Rhône, l'Adriatique et d'une manière générale les eaux chaudes et tempérées.

Une autre espèce indésirable a envahi la Mer Noire : une méduse venimeuse apportée de l'Atlantique Ouest qui risque d'avoir un impact économique désastreux sur l'industrie touristique.

Un peu partout dans le monde se manifestent des marées rouges ou de marées brunes qui causent d'importants dommages à l'aquaculture et au tourisme. Leur nombre et leur intensité augmentent depuis dix ans.

Les résultats obtenus sont récapitulés ci-après :

Il est nécessaire de s'assurer que le circuit de réfrigération de la machine principale peut fournir un volume d'eau suffisant à une température qui permette de porter celle de l'eau de ballast à environ 45° C.

L'on estime qu'à condition que la température de l'eau de mer qui alimente l'échangeur de chaleur soit maintenue à 32° C environ au moyen de la soupape de régulation, on obtiendra, à la sortie du frigorigère, un débit de 100 tonnes/h et une température de 46° C environ (la chaleur produite à l'intérieur du frigorigère est estimée à $9,8 \times 10^6$ Kcal/h).

Cette eau de mer sera acheminée vers la citerne de ballast.

Par ailleurs, le transfert de chaleur qui s'effectuera de la citerne de ballast N° 4, qui sera utilisée pour les recherches, vers l'atmosphère, l'eau de mer et la cale, a été estimé en fonction des surfaces de contact suivantes :

Surface de contact avec l'atmosphère : 456 m²

Surface de contact avec l'eau de mer : 642 m²

Surface de contact avec les cales : 693 m²

(La quantité totale de chaleur transférée par la citerne de ballast N° 4 a été estimée à environ $0,23 \times 10^6$ Kcal/h).

L'étude comparative de la chaleur produite à l'intérieur du frigorigère et de celle qui s'échappe de la citerne de ballast N° 4 a montré qu'il serait sans doute possible de maintenir la température de l'eau à l'intérieur de cette

citerne aux alentours de 45° C et de tuer les organismes marins.

La simulation a donc montré qu'il était possible de détruire les organismes marins qui se trouvaient dans l'eau de ballast en appliquant un traitement thermique. Elle a montré également que ce traitement pouvait être appliqué à toutes les citernes de ballast du modèle à condition de ne pas dépasser les valeurs autorisées en matière de stabilité et de contraintes longitudinales.

CONFERENCE INTERNATIONALE.

D'autres instances internationales s'intéressent vivement à la propagation continue «d'espèces aquatiques non indigènes», que ce soit l'ONU, l'UNESCO, l'OMS ou la FAO.

Le Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM ou ICES en anglais) tiendra son Congrès scientifique annuel au Danemark (Aalborg) au mois de septembre 1995 et un de ses thèmes aura pour titre «Eau de Ballast : conséquence sur l'environnement et les pêcheries». Il entendra également M. J.F. CARLTON (USA) sur «L'eau de ballast : la roulette écologique des invasions biologiques marines». L'OMI y enverra des experts qui interviendront sur les différents aspects tant scientifiques qu'opérationnels et réglementaires.

L'AFCAN ET LE BALLASTAGE.

Dans son bulletin mensuel de janvier 1994, l'Association demandait à ses adhérents de lui faire part des difficultés rencontrées dans l'application de la réglementation sur les rejets d'eaux de ballast. Elle désirait aussi connaître les expériences des capitaines en matière de traitement de ces eaux et en particulier pour le changement de ballast à la mer. Peu de réponses lui sont parvenues. Voilà pourtant un problème qui concerne tous les navigants et il est plus efficace de se manifester pendant la phase d'élaboration d'une réglementation que de protester après sa promulgation.

Voici un extrait d'une lettre du Cdt F.X. PIZON, que nous remercions pour son envoi.

Dans le bulletin de janvier, le paragraphe «eaux de ballast» a particulièrement retenu mon attention. Je rencontre ce problème en Australie, à bord des rouliers-porte conteneurs de la ligne «Tour du monde».

Trois jours avant l'arrivée au premier port touché (Melbourne), un formulaire demandant la libre pratique doit être adressé par fac-similé aux autorités australiennes. Cet imprimé comporte, en plus des rubriques habituelles, un paragraphe «ballastage» spécifiant qu'en raison de la pollution de certaines zones par des micro-organismes dangereux pour l'environnement marin australien, il faut prendre l'engagement de ne déverser aucune eau de ballastage dans les eaux australiennes, ou bien produire un registre établissant qu'aucun ballast ne contient de l'eau en provenance des zones considérées polluées. Jusqu'à présent, les rouliers CGM prennent l'engagement de ne pas déballaster dans les eaux australiennes. La redondance de leurs capacités de ballastage, et une préparation sérieuse permettent de tenir cet engagement.

Malgré cela, les autorités portuaires de Melbourne ont, lors d'un soutage du CGM RONSARD fin 1992, émis la prétention de faire obturer tous les dégagements d'air des capacités aussi bien en combustible qu'en eau salée, ce qui équivaut à bloquer les opérations commerciales. Le voyage suivant, j'ai fait tenir un registre de ballastage, et cherché jusqu'à présent sans succès, à obtenir la liste des zones considérées polluées. Les soutages à Melbourne étant depuis lors systématiquement évités, il n'y a pas eu de nouvelles difficultés. Cet incident préfigure ce qui risque de se produire prochainement dans les eaux américaines. Toutefois, je n'ai pas encore eu de discussions à ce sujet lors des escales à SAVANNAH, où les U.S. Coast Guards sont facilement pointilleux et tatillons.

Crépidule, Sargasse et Caulerpe, trois espèces proliférantes en milieu marin.

La crépidule (mollusque), la sargasse et la caulerpe (algues) sont trois exemples d'un même phénomène qui prend de l'ampleur : la prolifération des espèces introduites en milieu marin. A une différence près : alors que la crépidule et la sargasse occasionnent surtout des nuisances locales en terme d'activités économiques ou d'usage du milieu, la caulerpe risque de modifier l'écosystème marin et sa biodiversité.

Michel Marchand,
Ifen, département des systèmes d'observation

L'introduction d'espèces nouvelles en milieu marin

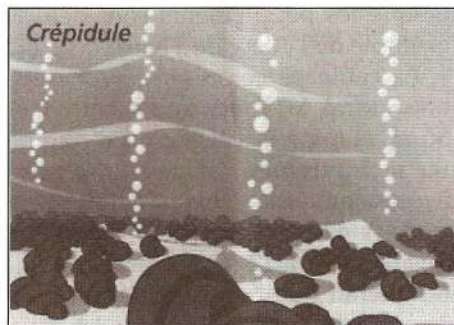
Les réseaux de surveillance chimique, bactériologique et phytoplanktonique des eaux marines littorales, décrits dans un précédent numéro (n° 3), ne peuvent rendre compte de l'intégralité des phénomènes observés en milieu marin. C'est le cas notamment des conséquences liées à l'introduction accidentelle d'espèces végétales ou animales dans une région où elles n'étaient pas présentes auparavant. Ceci n'est pas rare ni encore moins nouveau. Il s'agit au départ d'un phénomène lent et naturel qui a joué un grand rôle dans le peuplement de chaque région. Avec l'homme, le rythme change. En Méditerranée, au XIX^e siècle, 200 à 300 espèces animales ou végétales ont été introduites suite au creusement du canal de Suez ; 60% des espèces introduites l'ont été depuis 1970.

Schématiquement, trois cas sont possibles : soit elles ne s'adaptent pas et disparaissent, soit elles s'insèrent sans incidence notable dans leur nouvel environnement, soit enfin leur introduction se conjugue avec une forte expansion et, dans ce cas, elles deviennent proliférantes. Le plus souvent, les deux premiers cas sont observés. Mais il arrive aussi que la prolifération de nouvelles espèces intro-

duites provoque des bouleversements écologiques au coût économique important. On cite souvent le cas de la moule zébrée (*Dreissena polymorpha*), introduite par le rejet des eaux de ballasts des navires, se propageant ensuite dans les grands lacs américano-canadiens et obstruant les prises d'eau et canalisations des industries riveraines (les dégâts ont été estimés à 28 milliards de francs).

Un scénario établi pour les espèces proliférantes ?

Les espèces introduites proliférantes bénéficient de certaines conditions favorables à leur extension : niche écologique propice et absence

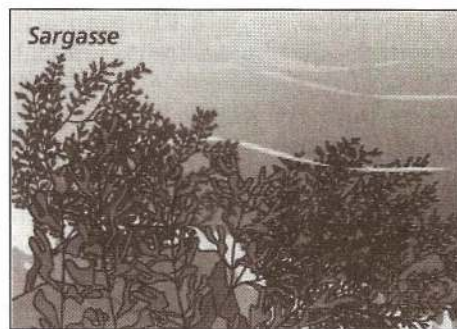


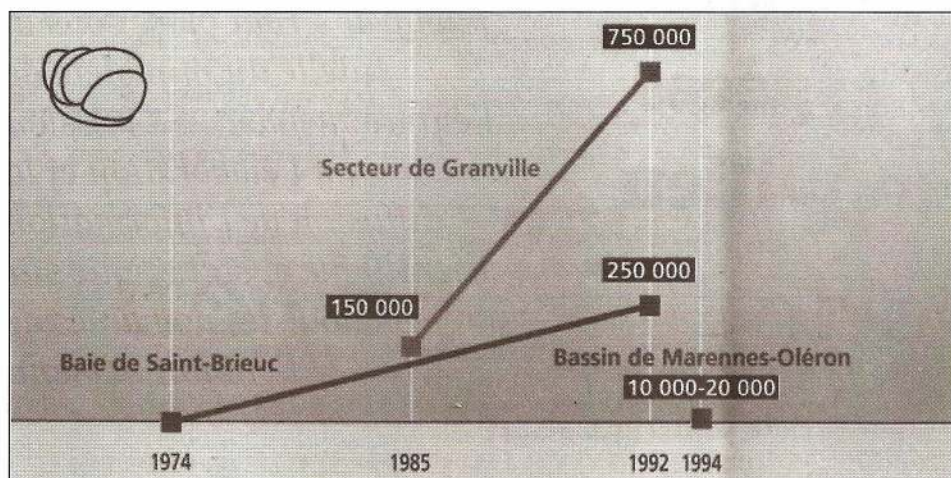
Aujourd'hui, la plupart des causes d'introduction d'espèces sont multipliées avec la mondialisation des échanges : augmentation du trafic maritime (transport d'espèces fixées sur les coques ou les ancres et dans les eaux de ballast des navires), essor de l'aquaculture (introduction accidentelle d'espèces accompagnant des espèces aquacoles), rejet d'espèces utilisées en aquariologie, manipulation croissante d'espèces exotiques par la recherche scientifique.

L'Ifen est un établissement public de l'Etat placé sous la tutelle du ministère de l'environnement. Sa mission est l'élaboration et la diffusion de l'information scientifique et statistique sur tous les domaines de l'environnement.

ifen

de prédateurs. Certains éléments concourent à l'installation de l'espèce introduite : une reproduction rapide, l'avantage d'une grande tolérance aux variations du milieu marin (température, substances nutritives...). Cette énumération n'est pas exhaustive car on ne connaît pas toutes les conditions de la prolifération des espèces. Aucun scénario unique n'explique leur extension.





Sargasse



Du fait des échanges entre les bassins ostréicoles, la vitesse d'expansion de la sargasse est délicate à apprécier. Cependant, elle peut être évaluée à plusieurs dizaines de kilomètres par an. Les surfaces colonisées concernent des dizaines de milliers d'hectares.

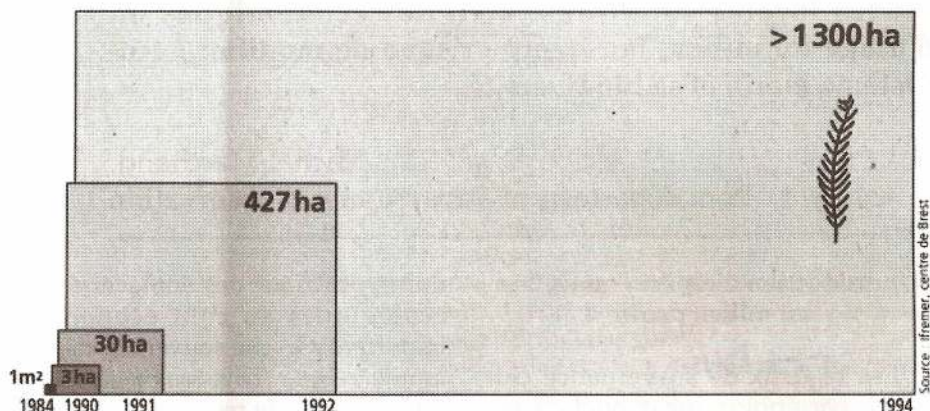
Caulerpe : une vitesse d'évolution spectaculaire (surface atteinte)

Trois cas de proliférations spectaculaires sur les côtes françaises

Le cas le plus ancien (1870) est l'apparition en Grande-Bretagne d'un coquillage gastéropode (*Crepidula fornicata*) introduit par l'importation de l'huître américaine de Virginie (*Crassostrea Virginica*). L'espèce s'est ensuite propagée vers l'Europe du nord (Hollande, Allemagne, Danemark et Suède). Elle aurait atteint les côtes françaises à l'occasion du débarquement des forces alliées en Normandie en 1944.

Le second cas, daté de 1969, est relatif à l'introduction de la sargasse (*Sargassum muticum*), algue macrophyte japonaise, suite à l'implantation volontaire de l'huître creuse japonaise (*Crassostrea gigas*) sur les côtes françaises pour remplacer l'huître portugaise (*Crassostrea angulata*), décimée par une maladie d'origine virale. Enfin, le dernier cas concerne l'introduction de l'algue verte tropicale *Caulerpa taxifolia*, utilisée en aquariologie et observée pour la première fois en 1984 au pied du rocher de Monaco.

Dans les trois exemples cités, la densité et la croissance de ces espèces sont souvent plus fortes que celles relevées dans leur milieu d'origine. La densité de la crépidule peut atteindre 10 000 individus au m². La sargasse des eaux japonaises mesure entre 1 m et 3 m de long, celle installée sur nos côtes peut atteindre 10 m. La caulerpe peut constituer en Méditerranée des peuplements très denses avec des frondes pouvant atteindre 80 cm de longueur alors que dans les mers chaudes, les peuplements sont généralement clairsemés et les frondes ne dépassent guère 20 cm.



Des espèces conquérantes du milieu marin

Sur le plan écologique, la crépidule crée un risque de compétition trophique en se nourrissant du plancton commun aux poissons, coquillages et autres organismes marins. La sargasse est également en compétition avec d'autres espèces d'algues macrophytes et ceci peut aller jusqu'à l'élimination d'espèces concurrentes lorsque les peuplements sont denses (exemple de l'étang de Thau).

La caulerpe colonise, dans l'étage infralittoral, les fonds situés entre 0 et -30 m, élimine la végétation d'origine par recouvrement et peut atteindre des niveaux allant jusqu'à 100 m de fond. A cette profondeur, l'eau est sensiblement à 12° C, température qui indiquerait que l'espèce dite tropicale est capable de s'adapter dans les eaux froides.

Dans les peuplements de caulerpe, le nombre d'espèces d'algues et leur biomasse est généralement plus faible. Mais la crainte majeure concerne la

compétition qui peut exister entre la caulerpe et l'herbier de posidonies, écosystème le plus important de Méditerranée (oxygénation, lieu de nurserie et de frayère, fixation de sédiments).

Les nuisances revêtent plusieurs aspects. Sur le plan commercial, la crépidule cause des nuisances aux pêcheurs en occupant l'espace de pêche des coquilles Saint-Jacques (baie de Saint-Brieuc) et aux conchyliculteurs en s'installant dans les parcs d'exploitation. Elle augmente le coût de revient des huîtres et autres coquillages à cause du nettoyage rendu obligatoire avant la commercialisation.

La sargasse occasionne également des nuisances aux pêcheurs en endommageant les hélices des bateaux, en se fixant sur les filets qui deviennent trop lourds à remonter. Cela constitue également une gêne importante pour les exploitants ostréicoles et nécessite le dégagement des parcs. La baignade, la plaisance et la planche à voile sont gênées dans les secteurs de forte prolifération.

Eradication ou valorisation ?

Les techniques de lutte contre ces trois phénomènes sont coûteuses et généralement d'une efficacité limitée.

L'arrachage, pour les algues, est pratiqué dans la plupart des cas avec un inconvénient majeur, celui d'une dissémination supplémentaire. Pour la caulerpe, aux Baléares, on est parvenu à une limitation de l'algue au prix de 2 700 francs le m², mais l'espèce n'occupait que 2 ha. En France, il y aurait 1 300 ha à traiter et le coût est estimé entre 250 F et 350 F le m². L'arrachage manuel, pratiqué à Toulon et au Lavandou, a limité le taux d'extension annuel de la caulerpe, ramené à un facteur 4 ou 2 au lieu d'un facteur 6. D'autres techniques de lutte ont été proposées (aspiration, électrolyse, eau chaude, carboglace). Certaines ont été testées sur des zones d'essai mais leurs coûts sont élevés. Pour la sargasse, seules des techniques de lutte

mécanique ont été appliquées pour dégager des chenaux de navigation. Des recherches de valorisation dans le domaine pharmacologique et chimique ont été effectuées, mais ne permettent pas encore une exploitation à caractère industriel.

Les dépenses occasionnées par le nettoyage des crépidules, annuellement répété, se sont élevées par exemple à 735 000 F en Charente-Maritime durant 1993, dont 600 000 F pour le seul bassin de Marennes-Oléron. Actuellement, des techniques de valorisation de l'espèce sont à l'étude sous l'égide du Comité régional des pêches de Bretagne et du Comité d'expansion économique des Côtes d'Armor. L'objectif est de séparer la chair, qui servirait à nourrir des animaux, de la coquille. Celle-ci, broyée, serait utilisée comme amendement calcaire à condition que le prix de revient n'excède pas 130 F la tonne, prix fixant le seuil de rentabilité.

Crépidule

L'expansion a été accélérée par les échanges croissants entre les parcs ostréicoles de la Normandie au bassin de Marennes-Oléron. En Méditerranée, elle est signalée dans l'étang de Thau.

Sargasse

Son expansion suit les mêmes schémas que ceux de la crépidule. La dissémination naturelle dépend fortement de la courantologie et de l'occupation du substrat par d'autres peuplements. L'une des dernières signalisations concerne la lagune de Venise.

Caulerpe

Le transport par les ancrs et les coques des bateaux semble être un facteur de dissémination dans le sud-est de la Méditerranée.

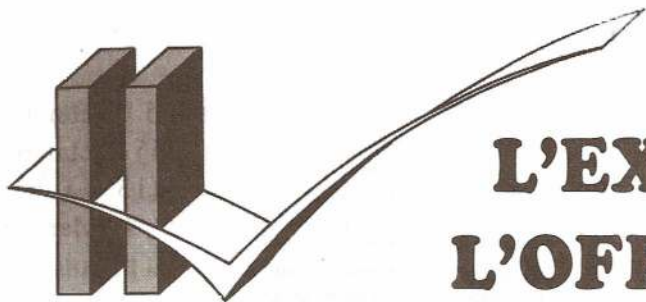
Les perspectives d'évolution des trois espèces dépendent de la phase de développement où elles se trouvent. La sargasse, après une phase de dissémination très rapide semble avoir atteint une phase d'équilibre sur les côtes françaises. La crépidule, si elle poursuit des phases d'expansion sur certains sites (baie de Saint-Brieuc), approcherait du seuil de plateau stationnaire. Par contre, la caulerpe semble se situer toujours dans une phase d'extension rapide. Ce schéma doit être apprécié avec nuance, compte tenu de l'état actuel des connaissances.

LE ROBOT ANTI-CAULERPE.

Cette photo parue dans le quotidien VAR MATIN en octobre 1994 montre l'invention de deux chercheurs de Saint-Cyr (Var), MM. Bernard JAFFRENOU et Lucien ODDONE. Il s'agit d'une machine capable de se déplacer sur le fond et de provoquer, grâce à une batterie, une électrolyse de cuivre sur les frondes de la caulerpe. Quelques heures plus tard, l'algue blanchit et meurt. Le prototype expérimental a été testé avec succès dans les parages de Toulon.



Les deux chercheurs-inventeurs de St-Cyr (à gauche) présentent leur dernière invention anti-caulerpe dont les essais près de Toulon ont été des plus concluants (Photo Stéphane Doussot).



L'EXPATRIATION DE L'OFFICIER FRANÇAIS

Compte-rendu de Michel CARON

Le séminaire 1995 de l'HYDRO, le 26 janvier à Marseille, le 2 février au Havre, a tenté d'ensemencer l'idée d'expatriation dans la tête des futurs officiers français. La gestation sera difficile.

S'EXPATRIER.

C'est quitter sa patrie pour s'installer ailleurs. Il y a dans le mot expatriation une connotation désagréable d'échec, de rejet, d'exil. A tel point que le million et demi de Français résidant hors de France constituent «LES FRANÇAIS DE L'ETRANGER». Pas les Expatriés...

Le marin français qui navigue «à l'étranger» est-il un expatrié ? Oui, parce que son employeur est étranger, non parce qu'il continue de résider en France. Il semble préférable de parler de «navigation à l'international», c'est-à-dire au régime international, que de parler d'expatriation. Le plus précis est peut-être de dire «naviguer hors ENIM» car c'est bien ce fossé de la protection sociale qui sépare le marin français naviguant pour un armateur français des Français naviguant pour compte étranger. Un autre mot n'a jamais été employé par les intervenants, c'est celui de «free-lance». Probablement parce que la notion d'indépendance ne vient pas facilement à l'esprit du salarié français si soucieux de sa protection sociale et de sa retraite...

Il faut en tout cas bien faire la différence entre la navigation décrite par M. Bruno LOAS, qui navigue pour une compagnie norvégienne selon un contrat d'embauche définitive ou encore celle proposée par le Cdt ARRIGO dans le cadre de la société internationale de gestion maritime V-SHIPS (ship-management) basée à Monaco et qui s'efforce de se constituer un fond de personnel stable, avec les contrats à

durée déterminée (trois mois) du Cdt Lucien FRITSCH pour la société CARE OFF-SHORE basée en Suisse, même si cette société reprend régulièrement le même personnel mais sans aucune obligation ni d'un côté ni de l'autre.

Naviguer pour STOLT, avec contrat, bon salaire, protection sociale et retraite «à la norvégienne» et naviguer «free lance» présente évidemment de grandes différences dans l'aventure.

On peut regretter que ces journées de séminaires n'aient pas donné aux jeunes officiers l'occasion de se renseigner sur le métier qu'ils vont devoir assumer et sur les emplois qu'ils peuvent trouver à l'étranger. Un «recruteur» me disait pendant une pose «la première question que me pose un jeune c'est de savoir combien il va gagner alors qu'il devrait premièrement me demander quel travail je lui propose et deuxièmement se demander s'il est capable de le faire».

Il a manqué dans ces rencontres le grand souffle du large pour chasser la poussière des dossiers... d'assurances.

GAGNER SON RIZ.

Seul ou presque le Cdt FRITSCH qui, après une longue carrière de navigant puis à la direction de France-Ship-

management fait désormais valoir ses compétences chez CARE OFF-SHORE, a secoué la salle en adjurant les jeunes d'oublier leurs références «franchouillardes» et en leur promettant du riz deux fois par jour !

Il n'a pas caché que naviguer à l'étranger comporte bien des écueils, de nature administrative, fiscale, culturelle, linguistique... et culinaire.

«Dans ces conditions de libre concurrence, dans ce milieu régi par les lois squelettiques du Vanuatu ou de Malte, à bord d'un navire isolé entre deux continents, quelles peuvent bien être les garanties, les certitudes et les satisfactions d'un jeune officier français ?

La première réponse est : votre réussite prendra racine dans la liberté, l'initiative, la responsabilité, l'épanouissement d'une personnalité forte, l'aisance dans le monde, la certitude d'une carrière passionnante, hors du commun et qui épouse les enjeux du siècle prochain.

Une réponse plus pratique est : la garantie de carrière sous pavillon étranger sera logiquement générée par votre travail, votre compétence, votre efficacité, votre aptitude d'être un officier, c'est-à-dire un marin, un chef, non seulement un homme de



mer mais un homme tout court. Alors les armateurs vous chercheront. Les matelots vous suivront. Et notre marine marchande survivra».

Grandiloquent le Cdt FRITSCH ? Difficile en tout cas de savoir si le frisson qui a parcouru l'assistance en blue-jeans traduisait le plaisir anticipé d'aventures planétaires ou la peur de lendemains cruels.

Quant à l'assistance en cravate, son silence traduisait-il la désapprobation d'un système qui mène nos enfants à l'exil, la honte pour certains d'y avoir contribué ou pour d'autres la gêne du retraité aisé face à l'avenir non protégé des jeunes ?

RECRUTEMENT.

Les professionnels du recrutement reconnaissent qu'il est difficile pour un lieutenant ou un mécanicien français de trouver un embarquement à l'étranger car sous pavillon-bis des pays européens (y compris Kerguelen) comme sous pavillon réellement étranger, les commandants, chefs, seconds, sont généralement européens mais les autres officiers sont indiens, philippins, etc. C'est donc un gros problème pour les officiers débutants. M. LHUGUENOT signale un problème semblable pour les Français qui veulent partir travailler à l'étranger. Il connaît parfaitement le problème en tant que Directeur de la Caisse des Français de l'Etranger (CFE) : même les ingénieurs de haut niveau doivent faire leurs premières armes en France car, par exemple dans le bâtiment, les grandes sociétés françaises ne prennent pour leurs chantiers à l'étranger que des ingénieurs confirmés. Il faut avoir quatre à six ans d'expérience pour trouver un emploi hors frontières.

Il est donc important de n'entretenir aucune illusion chez les jeunes : ce n'est pas du jour au lendemain qu'ils vont pouvoir s'expatrier. Il leur faut d'abord naviguer «français», enrichir leur formation (sécurité, secourisme, survie, ARPA, pétrole, chimie, gaz : autant de certificats à réunir) et parfaire leur anglais, langue véhiculaire indispensable.

Mais le Cdt FRITSCH croit pouvoir prédire «qu'à terme c'est aussi un problème pour les armateurs car ils se demandent d'où viennent les commandants, les chefs et les seconds. Par conséquent ils vont être obligés de faire face à ce problème». En Norvège par exemple, assure-t-il, un accord tripartite administration / armateurs / syndicats

permet l'embarquement de jeunes officiers sous pavillon NIS. On peut d'ailleurs voir une disposition semblable dans l'accord intervenu en France pour l'embarquement des lieutenants jusqu'à la fin de leurs cycles de formation. «C'est tout à fait clair, conclut le Cdt FRITSCH, que les armateurs vont être amenés à embarquer des jeunes officiers pour assurer la relève».

LES CONDITIONS DE TRAVAIL.

Nous n'avons pas la place pour décortiquer ici les termes de contrats proposés à l'international. L'Association HYDRO éditera un GUIDE DU MARIN EXPATRIÉ qui comportera toute sorte de renseignements utiles, ainsi que les textes des interventions et des débats.

Un mot pourtant de l'intervention de M. Jean-Yves LE GOUAS, secrétaire général adjoint de l'Union maritime CFDT et Coordinateur ITF pour la France. Il appartenait en effet à un syndicaliste de parler de Règlementation du Travail et de protection du navigant.

Il a rappelé les règles de l'OMI en la matière, essentiellement techniques, avec une mention spéciale pour la Convention STCW qui se rapporte directement aux hommes puis les Conventions et Recommandations de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et plus particulièrement la Convention 147 portant sur les normes minimales à observer dans la marine marchande.

Mais ces réglementations internationales chargées de protéger le marin ne sont pas toutes ratifiées par tous les Etats maritimes et pratiquement par aucun pavillon de complaisance, à l'exception notable du Libéria. De plus certaines conventions ne peuvent entrer en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications. «Ce sont essentiellement celles portant sur les congés payés, la durée du travail, les salaires et la composition de l'équipage. Comme par hasard !» précise J.-Y. LE GOUAS.

Et ni l'OMI, ni l'OIT ne possèdent de casques bleus pour faire appliquer leurs résolutions.

Il ne faut cependant pas oublier le Mémorandum de Paris, ni les autres MoU qui se sont mis en place en Amérique du Sud et dans le Pacifique, et qui sont en quelque sorte les «bras séculiers» de l'OMI et de l'OIT. Mais dans le domaine social, l'efficacité des inspections du MoU reste très limitée.

C'est pourquoi J.-Y. LE GOUAS insiste sur le rôle important de l'International Transport Federation (ITF) qui

compte cinq millions de membres répartis en quatre cents syndicats dans plus de cent pays. L'action maritime de l'ITF est particulièrement vigoureuse dans la lutte contre la complaisance.

Les «accords ITF» s'appliquent aux navires sous pavillon de complaisance. Il peut s'agir de l'ITF Standard Agreement (accord de base) ou d'un Total Crew Cost Agreement (TCC) qui vise l'ensemble d'un équipage, ou encore d'un accord national. La signature d'un de ses accords entre l'ITF et l'armateur provoque la délivrance au navire du fameux «Blue Certificate» qui prouve qu'il est couvert par un accord ITF. Bien entendu des inspecteurs de l'ITF veillent au respect des clauses de ces contrats et interviennent partout dans le monde.

ASSURANCES ET RETRAITES.

Les marins français hors ENIM représentent un «risque alléchant pour les assureurs». Ils forment en effet une population jeune et en bonne santé et dont la famille, en outre, reste en France. De plus, si la femme travaille les enfants sont couverts par son assurance sociale.

Il est donc relativement facile et peu coûteux pour un marin expatrié de couvrir son risque maladie/accident. Rappelons qu'à l'international, en embarquement «spot», le marin n'est couvert par son employeur que pendant ses embarquements et que la famille n'est jamais prise en charge.

La Caisse des Français de l'Etranger (CFE) propose par exemple une couverture maladie (marin et famille) pour 2 600 francs par trimestre, qui pourrait être ramenée à 2 100 F pour un groupe.

En matière d'accident du travail, elle propose une assurance pour une cotisation de 1,25% du salaire brut, avec là aussi une possibilité de ristourne pour les groupes.

Les Mutuelles du Mans Assurances assurent la couverture maladie, marin et famille, pour 590 F par mois et par assuré (390 F pour les moins de 18 ans et gratuité du 4ème enfant et des suivants). Elle est assortie d'une couverture prévoyance (décès, invalidité, indemnités d'arrêt de travail) pour une cotisation égale à 3,70% du salaire déclaré par l'assuré. (Assurance-groupe du cabinet HERVIOU-TREVOU à Paimpol).

DPMS «Prévoyance-Mer» offre une assurance similaire (maladie / accident / prévoyance) pour 2 100 F par mois.

Le cabinet DIOT (Courtage d'assurances) gère un contrat «expatriés» qui

couvre le risque maladie d'un couple avec deux enfants pour une cotisation de 14,23% du plafond de la Sécurité Sociale, soit environ 1 880 F par mois.

Il y a lieu bien sûr de comparer attentivement les prestations offertes. Il faut être attentif en particulier à la couverture du risque accident. Celle offerte par la CFE a l'avantage d'être coordonnée avec le Régime Général.

En matière de retraite, les assureurs privés ne peuvent évidemment offrir que de la capitalisation, essentiellement des assurances-vie. La gamme des produits, tant en France qu'à l'étranger est très étendue. C'est à chacun de choisir en fonction de sa situation et de ses besoins. En tout état de cause, dans le souci d'aider sa famille en cas de malheur, il est fortement conseillé de souscrire une bonne assurance-décès en sa faveur.

A noter que le CFE offre une assurance vieillesse qui ouvre des droits à la retraite du Régime Général, pour une cotisation d'environ 6 200 francs par trimestre. Intéressant dans le cas d'une carrière ininterrompue ou pour ceux qui se reconvertissent dans l'industrie ou les services.

M. LHUGUENOT, à propos de retraite, a ironisé sur «les Français qui ont la réputation à l'étranger de ne penser qu'à la protection contre la vieillesse». «Sachez, a-t-il précisé à l'intention des jeunes, que cette préoccupation constante des Français n'est généralement pas considérée comme un plus par les recruteurs...». Selon lui, il est possible d'attendre 35 ou 40 ans avant de se soucier de la constitution d'une retraite. A 40 ans on discerne mieux le profil de sa carrière et donc ses propres capacités d'économies. Le rachat de points est d'ailleurs possible à la CFE.

Ce n'est pas du tout l'avis des assureurs ! Pour M. VAQUIER (Cabinet DIOT), lorsqu'on est purement salarié, il est préférable de se préoccuper le plus tôt possible des revenus qu'on aura à la fin de son activité. On estime qu'il faut placer chaque mois, pendant 40 ans, 25% de la somme dont on veut disposer à la retraite. C'est-à-dire 5 000 F par mois pendant 40 ans pour avoir un revenu de 20 000 F par mois au bout de cette période. M. HERVIOU est intervenu dans le même sens.

SALAIRES

Les «recruteurs» sont très discrets sur ce chapitre. L'exemple suivant recueilli dans la salle et vérifié par d'autres sources est bien représentatif.



Il concerne un capitaine «free-lance» commandant des ravitailleurs «off-shore».

Salaire : 1 250 F par jour d'embarquement (domicile à domicile) ;

Durée du contrat : trois mois.

Soit : 37 500 F par mois.

Sur cette somme globale, le marin doit financer ses **congés**, sa **couverture maladie**, sa **prévoyance** et sa **retraite**. Ne parlons pas d'assurances-chômage, elles existent mais sont très onéreuses (8 à 10% du salaire).

Congés : s'il prend 45 jours de repos après trois mois d'embarquement, son salaire mensuel est ramené à 25 000 F (37 500 pour 45 jours).

Couverture sociale : maladie/accident 590 F par mois (célibataire) et prévoyance 740 F par mois (pour toucher un salaire de remplacement en cas d'arrêt-maladie, à partir du 31ème jour de l'arrêt dans l'exemple donné).

Retraite : actuellement le collègue place 5 000 F par mois en assurance-vie et 2 000 F sur un plan d'épargne logement.

IMPOTS

Notons tout de suite que le fait de travailler à la «prospection, recherche ou extraction de ressources naturelles» ne peut exonérer de l'impôt sur le revenu que les salariés des entreprises **françaises**.

Par contre, notre collègue travaillant à l'étranger pour des employeurs étrangers d'un pays qui n'a pas signé de convention fiscale avec la France, son

salaire n'est pas connu de l'administration fiscale. L'absence d'échanges d'informations entre les administrations fiscales n'oblige pas le contribuable placé dans cette situation à déclarer en France les revenus de source étrangère et les impositions subies par ces revenus.

Cependant, ayant une résidence en France, il peut «être assujéti à l'impôt sur le revenu sur une base égale à trois fois la valeur locative réelle de cette habitation...» (art. 164 C du Code Général des Impôts). Il semble donc - il convient toujours d'être prudent en matière fiscale ! - que le marin expatrié puisse se considérer comme résidant à l'étranger et ayant une habitation en France. Dans ce cas le fisc ne peut pas l'imposer sur une somme supérieure à trois fois la valeur locative réelle de son habitation.

M. Bernard DUJARDIN, Contrôleur d'Etat, qui intervenait au colloque sur le régime fiscal du navigant français a donné l'exemple suivant : tel riche prince d'un Emirat du Golfe vivant en France est imposé sur trois fois la valeur locative de sa luxueuse villa française mais pas sur ses immenses revenus pétroliers.

En cas de revenus de source française, mobilières ou immobilières par exemple, ces revenus peuvent entrer dans le revenu global, autrement dit contribuer à former la base égale à trois fois la valeur locative etc. Par contre si les revenus de source française sont supérieurs à cette valeur, leur montant sert de base à l'impôt.

Michel CARON

TRANSPORT MARITIME

L'offre et la demande

FLOTTE MONDIALE

De janvier à octobre 1994 LE PORT EN LOURD DE LA FLOTTE mondiale a augmenté de 1,34% pour atteindre 675 millions de tpl. Elle comprend près de 25 900 navires de plus de 1 000tpl. La flotte de citerniers (*oil, chemical, liquid gas*) a augmenté de 0,4% et représente au 1er octobre 1994 43,2% du tonnage mondial dont 40% de pétroliers purs. Les vraquiers (248 Mtpl) ont connu une croissance de 3,9% malgré une diminution importante des OBO de l'ordre de 18%. La flotte de «cargos» (140 Mtpl) connaît une légère baisse malgré une augmentation sensible des porte-conteneurs (+12,56%) et des navires à passagers (+3,7%).

Pour bien mesurer l'offre de transport, il faut également savoir que le tonnage désarmé de janvier à novembre 1994 représente 26 Mtpl pour 1 540 navires et que les démolitions ont concerné 516 navires pour près de 20 Mtpl. Quant à la construction navale, elle bénéficie d'une belle reprise avec une progression de 11,8% (42 Mtjb).

En France la flotte nationale, avec ses 207 navires pour 6,3 Mtpl au 1er janvier 1995, ne représente plus que 0,9% de la flotte mondiale après avoir vu son tonnage divisé par 3 en 10 ans.

LE COMMERCE INTERNATIONAL.

Les échanges internationaux ont augmenté de 9% en 1994 et le commerce extérieur français a vu ses exportations croître de 6,96% et ses importations de 8,16%.

Le transport des hydrocarbures s'est accru de 1,3% par rapport aux deux années précédentes grâce principalement aux importations nord-américaines de brut et de produits raffinés qui ont augmenté de 2,6%. La demande a également été forte à destination de la zone Asie-Pacifique. Par contre certains ports européens ont enregistré des baisses.

Le transport de minerais et de charbons a connu une bonne activité en 1994 grâce en particulier à la sidérurgie japonaise qui a produit 100 millions de tonnes d'acier et les perspectives pour le transport de charbons restent favorables jusqu'en l'an 2000. Mais là encore les ports européens n'ont pas bénéficié de cette reprise du vrac.

En ce qui concerne les grains, l'année 1994 aura été mauvaise pour différentes raisons conjoncturelles et climatiques.

Les marchandises diverses enregistrent un accroissement remarquable des volumes transportés, principalement dans le sens EST/OUEST : + 15% sur Asie/USA et + 14,8% sur Asie/Amérique Latine. Même le trafic transatlantique est en amélioration.

Les ports français ont bénéficié globalement de trafics croissants sauf pour les hydrocarbures (stabilité) et les vracs (baisse sensible des exportations de blé).

LES FRETS

Au pétrole, les taux de fret du brut par VLCC ont augmenté de 28% (WS 37,6 en janvier et WS 48,2 en novembre 1994). Mais l'indice moyen de 1994 (WS 40,2) reste inférieur à celui de 1993 (WS 45,1). En fin d'année, la tendance restait favorable pour les grosses unités en sortie de Golfe.

Par contre les «handy size» et les transporteurs de produits ont connu des taux à la baisse.

C'est dans le secteur du vrac sec que l'effet de la reprise économique mondiale semble se faire le mieux sentir, grâce aux besoins de la sidérurgie.

Mais on note aussi de fortes demandes de transport de grain sur la Chine, la Russie et l'Arabie Saoudite qui contribuent à faire grimper les taux d'affrètement à temps des Panamax.

L'indice Biffex semble devoir se maintenir au-dessus de 2 000 points (1 000 en janvier 1985).

Aux diverses, les frets continuent de baisser, principalement pour les marchandises conteneurisées. Depuis 1991, on assiste à une baisse régulière de l'ordre de 1%. En 1994, la baisse globale dépasse les 5% et atteint 12% pour les conteneurs.

LA FLOTTE FRANÇAISE

La dégradation continue des taux de frets n'est évidemment pas favorable aux armements français. C'est pourquoi il est intéressant d'observer l'effort de l'Etat en faveur de la flotte, grâce au Plan Marine Marchande 1995-97.

Le budget de la Marine Marchande pour 1995 a augmenté de 13,2% par rapport à 1994 (5 714 millions contre 5 046). Les crédits consacrés à la flotte de commerce ont augmenté de 50,6% en autorisations de programme (240 millions contre 159,3) et de 7,4% en crédits de paiement (343 millions contre 319,3).

Les différentes aides à la marine marchande comprennent

- une contribution de 123 MF aux charges sociales de la CGM ;

- l'aide à l'investissement pour un total de 150 MF. Rappelons que l'aide à l'investissement est liée à l'engagement des armateurs de maintenir sous pavillon national le navire aidé pendant une durée de 8 ans s'il s'agit d'un navire neuf et pour une durée de 4 à 8 ans pour les navires d'occasion (qui doivent avoir moins de 10 ans au moment de l'achat). De 1990 à 1994 ce dispositif a fourni 748 millions pour 39 navires neufs, 20 navires d'occasion et 2 transformations ;

- l'aide à la consolidation et à la modernisation (ACOMO) passe de 57,5 MF à 90 MF en 1995. Cette aide est destinée à soutenir la compétitivité des compagnies françaises de lignes régulières face à la concurrence internationale. Elle peut concerner des investissements non maritimes : conteneurs, systèmes d'EDI, formation du personnel, etc. En 1993, trois armements transmanches en ont bénéficié : BAI, SNAT et Emeraude Lines (41 millions). En 1994, 57,5 MF ont été répartis entre ces trois armements, la DELMAS et quatre armements de cabotage pétrolier. En 1995, un changement dans ses critères d'attribution va permettre qu'une partie de l'ACOMO soit affectée à soutenir l'emploi d'officiers français dans les fonctions de lieutenants (600 emplois concernés).

- Cessation Anticipée d'Activité (CAA) :

Par convention avec l'UNEDIC l'Etat finance le «revenu de remplacement» des marins licenciés économiques âgés de plus de 50 ans et réunissant plus de 30 annuités de service. 72 MF sont prévus en 1995 pour financer ce dispositif (environ 200 dossiers).

- Par ailleurs, l'allègement des cotisations sociales des marins français au profit des armateurs coûtera 145 MF à l'Etat en 1995 et le remboursement de la taxe professionnelle 80 MF.

LA CGM ET L'ETAT ACTIONNAIRE.

La CGM bénéficie des mesures générales d'aide à la Marine marchande. En outre l'Etat prend en charge le coût des régimes d'assurances vieillesse et accidents du travail hérités de la Transat et des Mesmar (123 MF en 1995 comme cité ci-dessus).

Mais l'Etat, actionnaire principal de la CGM, a dû consentir un effort financier bien plus important pour recapitaliser la compagnie : 700 MF en 1993, 1 650 MF en 1994, à compléter par deux autres tranches en 1995 et 1996.

Grâce à cette recapitalisation, ou par un autre moyen visant à prendre en charge sa dette, la compagnie espère se redresser en 1995. On peut en douter après une année 1994 à nouveau désastreuse (900 MF de pertes) et avec un endettement de 4Mdf

qui lui «assurera» une perte de 220 MF en 1995 difficilement compensable par les résultats d'exploitation des lignes.

Dans son rapport de 1994, la Cour des Comptes critique sévèrement la stratégie «*confuse et hésitante*» qui a été celle de la CGM au cours de la décennie écoulée. Elle relève que depuis sa création en 1977 la CGM n'a connu que deux exercices bénéficiaires, en 1988 et 1989, et porte l'appréciation globale suivante :

«*Une situation financière durablement dégradée et une stratégie commerciale peu cohérente n'ont pas permis à la CGM de s'adapter aux profondes mutations du transport maritime mondial. Cet échec n'était pourtant pas inéluctable face à un marché difficile, mais en forte croissance. Manifestement ni l'Etat ni l'entreprise n'ont pris les mesures qui auraient permis de faire de la CGM une compagnie moderne et compétitive.*».

INDICATEURS ET TENDANCES FRANCE

(Sources : «la lettre du CCAF»)

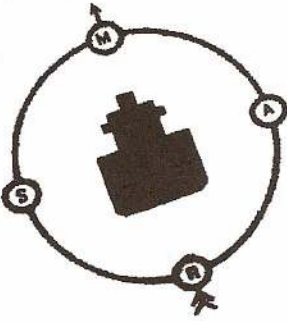
Flotte au 1er janvier 1995	Nombre	tb/tjb	TPL	Age moyen*
Passagers				
Paquebots	3	22 969	5 488	8.6
Transbordeurs & mixtes	26	442 951	89 665	9.7
Aérogilisseurs-Catamarans	9	2 444	155	10.8
Marchandises diverses				
Porte-conteneurs	17	568 426	620 611	11.0
Polythermes	5	12 968	17 684	13.0
Rouliers	11	59 084	21 791	17.3
P/C rouliers	6	163 313	128 680	15.9
Cargos conventionnels	8	19 869	27 621	16.4
Autres cargos	40	34 019	43 859	25.3
Vrac sec				
Vraquiers secs	14	552 435	964 694	6.7
Caboteurs < 500 tx	6	1 715	2 625	26.5
Autres vraquiers				
Citerniers (vin et huile)	3	9 647	15 884	10.6
Chimiquiers et soufriers	3	11 793	17 018	14.4
Pétroliers				
Pétroliers long-cours	14	1 817 767	3 709 294	17.9
Caboteurs pétroliers	35	333 491	554 663	13.3
Gaziers				
GPL-GNL	7	151 651	137 490	19.6
TOTAL GENERAL	207	4 204 542	6 357 222	14.2
dont navires immatriculés TAAF**	83	2 981 497	5 423 247	n.d.
Total Janvier 1994	221	4 007 129	6 254 931	14.3

* au 1.01.95 pondération au tonnage (tb/tjb) des navires.

** à l'exclusion des autres TOM.

Commandes au 1er janvier 1995**	Nombre	tb*	TPL*
Transbordeurs & Rouliers	5	42 800	17 100
Paquebots	1	10 000	1 300
Pétroliers	7	282 000	530 000
Transporteurs de vrac sec	2	160 000	330 000
Porte-conteneurs	0	0	0
Autres navires	4	8 600	14 355
TOTAL	19	503 400	892 755
Total Janvier 1994	15	919 000	1 520 900

** en cours et prévues y compris flotte contrôlée * les tb/tjb et TPL sont indicatifs



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

MARS 94040 L'identification des navires par les VTS manque de précision

En route à l'est dans le DST *West Hinder* après m'être signalé au *Traffic Center Wandelaar (TCW)*. De jour, bonne visibilité, trafic modéré. Demandé à TCW le nom d'un navire sortant, situé à bonne distance sur mon tribord cap sur moi, en lui précisant relèvement/distance de ce navire par rapport à telle bouée. Reçu une réponse pleine d'assurance de l'opérateur du VTS.

J'avais l'intention de proposer à ce navire, à distance raisonnable, un changement de route sur babord pour me permettre de passer au nord du banc Akkaert et de parer ainsi la zone encombrée autour du bateau pilote de l'Escaut. Je l'appelai par son nom à quatre milles de distance en donnant ma propre position par rapport à une bouée ainsi que la sienne approximativement.

Après un échange confus aggravé par le mauvais anglais de l'autre navire, je me rendis compte qu'il n'était pas le navire nommé par le VTS. Et d'ailleurs, peu après, le navire donné par le VTS nous a croisés à babord.

Je me suis rendu quelque temps plus tard à la tour de contrôle du VTS pour parler de cet incident avec le pilote de service. Sans exclure la possibilité d'une erreur humaine, voici l'explication qu'il m'a donnée comme probable :

Dans la plupart des systèmes radar des VTS, chaque écho reçoit un code d'identification. Quand plusieurs échos sont proches les uns des autres, il peut arriver que le code (l'étiquette) attaché à un écho SAUTE sur un autre écho, comme cela peut se produire avec les vecteurs des radars ARPA.

Cet incident confirme l'extrême importance d'une identification mutuelle absolument sûre avant de tenter une «convention de manœuvre» avec un navire antagoniste. Il confirme également l'extrême prudence avec laquelle il convient d'exploiter les renseignements fournis par la terre.

MARS 95001 Charbon humide

Atlantique Sud

Encore un cas de cargaison de vrac dépassant la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport (*TML : Transportable Moisture Limit*) (voir MARS 94016 dans AFCAN-INFORMATIONS de Juin 1994).

L'incident concerne un vraquier en ordre pour un chargement de charbon (*steam coal*). Par telex avant l'arrivée, le commandant a envoyé ses ordres de tonnages et demandé les informations suivantes :

- caractéristiques du charbon ;
- les précautions à prendre pour l'arrimage et le transport de cette qualité ;
- les risques d'échauffement et d'émissions de méthane.

Une fois le navire en position de chargement, les agents remettent au commandant divers certificats concernant la cargaison de charbon, établissant que cette qualité particulière n'a jamais été rapportée comme donnant lieu à échauffement (*no historical record*) ou à émission de méthane, que sa teneur en humidité est de 8% pour une TML de 10%. A noter que ces certificats ont été datés cinq jours auparavant.

Les premiers lots sont chargés en cales 2 et 4 à partir des stocks en plein air au moyen de transporteurs à bandes exposés à la pluie. Le bord remet aux agents une lettre de protestation pour chargement de cargaison humide et par temps de pluie.

Le terminal de chargement se glorifie de posséder une organisation professionnelle de premier rang et édicte des règles et des procédures en rapport avec ce grand souci de professionnalisme. Par exemple :

- le navire doit se présenter avec un tirant d'eau minimum ;
- il ne peut interrompre le chargement pendant plus de huit heures pour déballaster ;
- le moindre retard, surtout s'il est dû au navire, est noté à la minute près. En cas d'arrêt prolongé, le navire est remis sur rade et perd son tour de rôle.
- Il est rappelé au capitaine ses obligations d'appliquer la Convention sur les Lignes de Charge et l'extrême prudence dont il doit faire preuve en fin de chargement à cause du fort débit des appareils de chargement.
- Le capitaine doit accuser réception de ces prescriptions.

Une douzaine de jours après l'appareillage, des bruits suspects nous amènent à ouvrir les cales 2 et 4 et nous découvrons que la cargaison s'est liquéfiée en surface et se déplace au roulis. Heureusement les chocs engendrés par cette masse de boue liquide sont encaissés par les plans inclinés des ballasts supérieurs et ne menacent pas l'intégrité de la coque. L'épaisseur de la couche liquide atteint 0,5 à 1 mètre. Les cales 1, 3 et 5 ne semblent pas poser de problème. Les calculs effectués en tenant compte des carènes liquides ainsi créées montrent que nous gardons une bonne stabilité. Par chance le temps reste clément et nous atteignons notre port de déchargement sans incident, en maintenant une surveillance constante de toutes les cales, puisards, ballasts, et même, état du bordé de coque.

L'auteur de ce rapport accuse évidemment les «autorités» de lui avoir présenté des certificats établis cinq jours avant le chargement et qui ne reflétaient donc pas l'état réel de la marchandise restée exposée à la pluie.

«Allons-nous continuer de confier la sécurité des navires et de leurs équipages à des gens pour qui la délivrance de certificats se résume à mettre quelques chiffres dans les cases blanches d'un imprimé ? De telles «autorités» sont-elles crédibles ?

Je reconnais néanmoins, poursuit-il, que le bord aurait dû prélever et tester lui-même des échantillons de charbon comme le recommande le Code BC. Le bel aspect de la cargaison nous a trahis. En fait les tests doivent être systématiques lorsqu'on charge des concentrés ou des charbons, car on ne peut pas avoir confiance dans les certificats établis par la terre».

Last year I was sailing as Third Officer transiting the Galveston to Freeport coastal fairway at night. I was on a medium size tanker heading westbound at 12 knots in calm seas with excellent visibility and keeping to the starboard side of the fairway. The vessel was in hand steering and a lookout was posted on the starboard wing of the bridge.

At approximately 2115 I sighted the silhouette of a barge in the moonlight broad on the starboard bow at fairly close range. To the left of the barge and closer in, the red sidelight and three vertical white masthead lights of the tug were sighted, just barely visible amid the glare of the background lights of numerous oil rigs. A quick check on the radar showed the tug at 1.8 miles. Previously the radar blips of the tug and the barge had merged with those of the rigs and were not noticed. The tug was immediately plotted on the ARPA and kept under close visual observation in the event that he might try and cross the fairway, believing himself to be the privileged vessel. The lookout reported the tug and barge about 20 seconds after I had sighted them. No other action was taken at this time as risk of collision (ROC) had not yet been determined.

In the two minutes that it took to confirm ROC did exist, I verified visually and by radar that all was clear to port if drastic course change should become necessary. In addition the chart was quickly reviewed to ensure adequate depth of water should the vessel need to leave the fairway. By the time ROC was determined the tug was 1.2 miles away, I decided that if the tug closed to under 1 mile then either a round turn to port or a sharp alteration to port would be executed. During this time no VHF communication was attempted as it was felt it would be wasting time given the close proximity of the tug. The tug never attempted to call the ship.

Within one minute the tug was under 1 mile and I ordered 20° left and the helmsman quickly complied. During the turn the two vessels closed to within 0.4 miles and at this point the tug, now on my beam, started a slow turn to port to go astern of me. I ordered rudder amidships and steadied 40° off the original course. I then decided to come slowly to starboard to avoid a 21 foot obstruction 1.2 miles ahead which I was now heading for.

At this point the Master appeared on the bridge having felt the sharp turn to port and asked what was happening. I gave a brief summary of events and the Master informed me he would not take the «con» as the danger appeared to be past and clear, but he would closely observe. I brought the vessel slowly back to starboard, keeping the tug on the starboard beam. From a distance of 0.5 miles the tug captain shone his searchlight directly onto our bridge, blinding everyone for about 30 seconds. There was no need for this unprofessional and dangerous act. By the time the starboard side of fairway had been regained the tug and barge were well astern and I steadied on the original heading. The Master and I then held a critique session and established the following :

1. Although the tug and barge were not seen until less than 2 miles away a «proper lookout» was being kept. The fact that both the lookout and myself didn't see the tug till late lends credence to the belief that they were well hidden by the close proximity of the oil rigs.
2. The tug was definitely wrong to believe it was privileged despite being on my starboard bow. Rule 9d clearly states «no vessel shall impede the passage of a vessel that can only be safely navigated in a fairway». Although there was adequate depth of water outside the fairway, the fact that there are numerous unlit well heads, satellite platforms and anchor/hang off buoys in the oil fields make leaving the fairway a risky option.
3. If the tug felt it was privileged it should have called me well before hand. The tug never communicated during the entire incident.
4. I was correct not to use the VHF as the close proximity of the tug when it was seen left little time for communicating.
5. The avoiding action taken was a rare instance where a turn to port was justified.
6. Fixing the vessel's position every 20 minutes helped me to determine the manœuvring options more quickly and helped the Master sort out the situation.
7. The tug's use of the searchlight to harass our bridge crew was an inexcusable act of vindictiveness.

I received criticism on the following points :

- The Master felt that he should have been called to the bridge by the time the tug was 1 mile off and before the turn to port. If I felt that I didn't have enough time to call him on the telephone, then the old standard of one short ring on the general alarm would have sufficed. I had forgotten this in the excitement of the situation.
- No whistle signals were sounded. Although optional under rule 9d, the danger signal might have alerted the tug sooner and would certainly have brought the Master running.
- Parallel indexing was not being used at the time. Although it would not have contributed much to this situation, it was determined that it could be of critical importance in other areas of the fairway. I now use parallel indexing at all times in the fairways.

This incident shows how even a well run ship and watch can find themselves in a critical situation in a matter of minutes.

Note de l'AFCAN : J'apprécierais de recevoir vos éventuels commentaires sur ce rapport. En effet, je suis surpris par l'affirmation de l'officier de quart qui a rédigé ce rapport qui pense être prioritaire dans un «fairway».

Règle 9d : A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

«...if such crossing impedes...» : en français : «Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage...»

A mon avis, si malgré tout il y a croisement, il faut appliquer les Règles de barre que commande la situation (voir règle 8 f) iii).

D'autre part le remorqueur remorquant ne peut-il pas être considéré comme un navire à capacité de manœuvre restreinte (règle 3 g) VI) ?

La manœuvre sur babord mérite également réflexion : l'OQ semble oublier qu'on peut également stopper et casser son erre.

Enfin la veille est-elle d'aussi bonne qualité qu'il le prétend alors que par excellente visibilité - et radar en fonction - lui et son veilleur n'ont détecté le remorqueur qu'à courte distance ? C'est justement quand les paysages visuel et radar sont encombrés qu'il faut redoubler d'attention. C'est en tout cas l'opinion du Cdt Hervé QUERE, Vice-président de l'AFCAN, qui connaît bien les routes d'accès aux ports américains du Golfe du Mexique. Il reproche en outre à l'OQ de se précipiter sur son ARPA plutôt que de traiter cette situation rapprochée à la vue... et avec du bon sens marin.

M.C.

DIVERSES EN VRAC

◀ CASQUE D'ÉTRAVE

On sait désormais que la catastrophe de l'ESTONIA est due en grande partie à un défaut de conception de l'ensemble casque d'étrave/rampe étanche, défaut d'ailleurs en contradiction avec les règles de SOLAS. La visière et la porte étaient trop proches l'une de l'autre et, qui plus est, accrochées l'une à l'autre en position fermées.

Une centaine de ferries européens seraient dans ce cas.

En France, des études «très poussées» ont montré que cinq transbordeurs français n'étaient pas rigoureusement conformes aux règles de la Convention SOLAS concernant la position de la porte étanche de l'avant. Pour corriger les anomalies constatées, il est envisagé, lorsque la rampe est trop proche de l'étrave, de construire une deuxième porte étanche sur l'arrière de la rampe. Ce serait le cas du QUIBERON, du DUCHESSE ANNE et de l'ILE-DE-BEAUTE. Lorsque l'espace entre le casque et la rampe est suffisant mais que la position de la porte étanche par rapport à la perpendiculaire avant et/ou à la cloison d'abordage n'est pas conforme, il est envisagé d'allonger le bulbe. Ce serait le cas du VAL-DE-LOIRE.

Certains de ces navires sont déjà en travaux.

◀ «EMERAUDE»

La pierre précieuse était-elle fautive ou maléfique ? Baptisé par Madame BOSSON, épouse de notre ministre des Transports et présenté comme le premier car-ferry français à grande vitesse, l'EMERAUDE a singulièrement joué de malchance. Déjà, le jour même de son baptême, il n'avait pas emmené ses invités en mer, comme prévu...

L'absence de stabilisateurs s'est très rapidement révélée préjudiciable à la tenue à la mer. L'armateur a donc profité d'un arrêt technique nécessité par une déformation du casque d'étrave pour faire poser les stabilisateurs qu'il avait refusés à la construction pour une question de budget : une paire d'ailerons à l'avant inclinables à 45° et une paire à l'arrière d'inclinaison moindre, le tout commandé de la passerelle.

Mais ce sont essentiellement les ennuis de propulsion qui n'ont pas permis, selon les dires de l'armateur, d'exploiter l'EMERAUDE plus d'un jour sur quatre.

Finalement le chantier de construction, Saint-Malo Naval, a repris son navire et l'a mis en vente. Dans la dernière semaine de janvier, après une révision complète de la propulsion par le motoriste, l'EMERAUDE devait effectuer une sortie en mer en présence d'éventuels acheteurs étrangers. Hélas, dans la nuit précédant la sortie en mer, une nouvelle avarie a fait littéralement voler en éclat un accouplement élastique et il fallut renoncer aux essais.

Pendant ce temps la construction du futur «CORSAIRE 11000» destiné à la ligne Nice/Corse de la SNCM se poursuit à Saint-Malo. Ce transbordeur rapide méditerranéen sera doté de moteurs allemands MTU dont le prix, plus élevé d'environ 50% que celui des moteurs de l'EMERAUDE, devrait être un gage de fiabilité.

NOTE DE LA REDACTION :

L'abondance de matière nous oblige à différer la publication de certains textes ou lettres. Que leurs auteurs veuillent bien patienter ! Et que personne n'hésite à nous en adresser !...

ON NOUS ECRIT...

Cher collègue,

Membre de l'AFCAN depuis 1980 je suis né à Saint-Pierre en 1941.

Je viens de lire, dans le numéro 28 d'AF-CAN INFO paru en décembre 1994, l'encadré intitulé «Manchots et morues...» et, comme je n'y ai pas trouvé de signature, je vous demande de bien vouloir me faire connaître le nom de son auteur.

Je vous signale que j'ai l'intention, avec ou sans votre autorisation, de faire publier, dès que possible, dans l'ECHO DES CAPS, hebdomadaire municipal de la ville de Saint-Pierre, une copie de cet article afin que toute la population et la nombreuse diaspora saint-pierraise puisse profiter de l'humour «glacial» de notre collègue anonyme.

On peut se gausser facilement des manchots, ils n'écrivent pas et pour cause !

Bien cordialement.

*Robert Derouet
Capitaine au long cours.*

Cher collègue,

Votre lettre du 13 janvier

Premier point : lorsqu'un article ne porte pas de signature, il engage pleinement la responsabilité du rédacteur en chef.

D'ailleurs, en l'occurrence, je suis effectivement l'auteur de l'encadré intitulé «Manchots et morues...»

Deuxième point : je suis très heureux que vous y trouviez de l'humour, même glacial !...

Mon titre en effet n'est rien d'autre qu'un clin d'œil à une expression largement connue des marins pour désigner le «pavillon» des Kerguelen.

Il ne contient en aucun cas la moindre raillerie envers les habitants de Saint-Pierre.

Je reconnais par contre que parler de morues à propos du territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon est devenu anachronique puisque ce délicieux gadidé semble avoir déserté les eaux de l'archipel comme le rappellent les défenseurs du projet dans leur préambule : «A la recherche de ressources substitutives à la disparition de la monoculture morutière, les élus de la Collectivité Territoriale ont décidé d'ouvrir l'économie de l'archipel au marché des registres de navigation de commerce.»

Peut-être pourriez-vous m'indiquer quel volatile, à défaut de poisson, pourrait le mieux dresser le bec - ou prendre la plume - face au manchot de l'Antarctique ?

Libre à vous bien entendu de transmettre mon encadré à L'ECHO DES CAPS. Quant à moi je me ferai un plaisir de publier votre lettre dans ma prochaine livraison.

Je vous adresse, cher collègue, mes très cordiales salutations.

*Michel CARON
Rédacteur en chef*

L'EUROPE ET LA FRANCE ONT BESOIN DE MARINS

Le rôle éminent du Président de la République en matière de politique étrangère nous conduit tout naturellement à espérer de sa part une action déterminante au sein de l'UNION EUROPEENNE en faveur du développement d'une flotte communautaire enfin considérée comme un instrument majeur d'une politique économique combative capable de conserver à l'Europe sa place de première puissance économique mondiale et d'apporter à ses habitants le plein emploi et la prospérité (...)

Dans le domaine qui nous préoccupe, celui des Gens de Mer, il nous paraît primordial que l'UNION EUROPEENNE ait une **POLITIQUE COHERENTE ET VIGOUREUSE DE L'EMPLOI, DU RECRUTEMENT ET DE LA FORMATION DE NAVIGANTS EUROPEENS.**

Une telle politique pourrait inclure les points suivants :

- sur tous les trafics intercommunautaires, transports de passagers, cabotage ou liaisons courtes, tous les emplois doivent être occupés par des ressortissants de l'UNION EUROPEENNE ;

- sur les navires immatriculés dans les Etats membres, y compris dans leur registre-bis, et qui participent à des transports qui requièrent un haut degré de fiabilité et de sécurité, tels que le transport de passagers ou les trafics d'hydrocarbures, de gaz, de produits chimiques ou autres substances nocives transportées en vrac, tous les officiers et les maîtres qualifiés devraient être des navigants de la Communauté Européenne, celle-ci apportant les aides financières nécessaires, montrant ainsi l'exemple à l'ensemble de la Communauté Internationale ;

- l'embauche de personnels en provenance de pays extérieurs à l'UNION EUROPEENNE doit être considérée comme une

mesure conjoncturelle provisoire destinée à réduire les distorsions de concurrence dont souffrent les Armateurs Européens vis-à-vis de leurs homologues internationaux, en attendant qu'une véritable politique européenne de soutien à la Marine Marchande les aide à surmonter ce handicap actuel ;

- la formation des professionnels des transports maritimes, dont le champ d'activité est par essence international, et nécessite donc un savoir et un langage communs, devrait montrer la voie de ce que pourrait être un système d'enseignement européen. Des équipages compétents et homogènes sont le gage de la qualité du service, de la sécurité et de la protection de l'environnement (...).

TANT AU PLAN EUROPEEN QUE NATIONAL, C'EST A L'ENSEMBLE DES POPULATIONS QU'IL FAUT DEMANDER DE COMBLER LE DIFFERENTIEL DE COUT ENTRE LA MAIN D'ŒUVRE MARITIME DE NOS PAYS DEVELOPPES ET CELLE DES PAYS A BAS SALAIRES ET PARTICIPER AU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS MARITIMES COMMUNAUTAIRES.

C'EST PAR CET EFFORT COMMUN DE TOUS SES HABITANTS QUE L'UNION EUROPEENNE SE DOTERA D'UNE FLOTTE DE COMMERCE INDISPENSABLE AU MAINTIEN DE SA PLACE DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL ET CONTRIBUERA A ASSAINIR LA FLOTTE MONDIALE POUR QU'ENFIN LES TRANSPORTS PAR MER NE SOIENT PLUS UNE MENACE POUR NOS POPULATIONS COTIERES.

extraits des Propositions «POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES» adressées aux candidats à la présidence de la République par la

CONFEDERATION DES ASSOCIATIONS DE LA MARINE MARCHANDE.