

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 32 - DECEMBRE 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

| | |
|----------------------------------|----|
| La Mer : Grande ambition..... | 4 |
| Sécurité : l'élément humain..... | 7 |
| STRESS | 10 |
| Sécurité des transbordeurs..... | 12 |
| Chute libre | 14 |
| Hélicoptère de sauvetage..... | 16 |
| Nouveaux pétroliers..... | 18 |
| Capitaines fluviaux..... | 20 |
| Rapports du MARS | 21 |
| Susanne et les Veilleurs | 24 |
| Des affaires européennes..... | 25 |
| Piraterie..... | 30 |
| Brevets et certificats | 32 |
| Chacun son TAAF | 33 |
| Safrans et Cambuses..... | 34 |

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1996

| | |
|---------------------------------------|---------|
| - Capitaines en activité | 1 300 F |
| - Capitaines intérimaires..... | 950 F |
| - Capitaines en mission à terre | 950 F |
| - Capitaines retraités | 240 F |
| - Membres associés | 240 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
(CCP 38 88 38 D ROUEN)

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 :

DANIELE CASANOVA (2 436 passagers)
transbordeur de la SNCM.

PRESIDENCES.

EDITORIAL

La fin d'année est généralement propice aux bilans et décisions. L'AFCAN, comme toute association, vit des périodes actives lors de grands événements qui nous bousculent et des périodes plus ternes... Disons qu'en ce moment le passage de relais entre la vieille garde à l'origine de l'AFCAN et la jeune génération se fait un peu mollement.

Notre place dans le paysage maritime doit en permanence s'affirmer et toujours nous devons proposer, suggérer, crier bien fort notre désaccord devant ce qui nous semble aller à l'encontre de la sécurité, veiller à préserver l'importance de la fonction de capitaine à bord d'un navire.

En France, nous devons contribuer à la défense de la flotte de commerce et au maintien d'une main-d'œuvre maritime suffisante. La présidence de la Confédération des Associations de la Marine Marchande que nous allons assumer pendant deux ans nous en donne à la fois l'occasion et la responsabilité.

Sur le plan international nous avons la satisfaction de voir que quelques dossiers sur lesquels nous avons travaillé ont été repris au plus haut niveau (vraquiers, OMBO, rouliers, formation maritime...). Avec CESMA, la Confédération européenne des capitaines, dont nous assurons là aussi la présidence, nous allons pouvoir étendre notre domaine d'influence et déjà nous travaillons sur les différentes réglementations concernant les clandestins «maritimes» dans les pays de l'Union européenne.

Mais quel sera notre métier dans un proche avenir ? Avec le goût immodéré des Etats et des organisations internationales pour les lois, règlements, conventions, codes, résolutions et autres recommandations, il va nous falloir devenir de véritables juristes internationaux pour déjouer les chausse-trappes placées sur nos routes. La montée en puissance du Code ISM va favoriser l'inflation de papiers qui viendra s'ajouter aux difficultés dues aux réductions d'effectifs et à l'aggravation de fatigue qui en résulte. Une profonde mutation du métier de commandant est en train de se produire avec en particulier une restriction de l'initiative personnelle.

Comme d'habitude, il faudra s'adapter.

L'AFCAN a son rôle à jouer dans cette évolution en s'appuyant sur les expériences des uns et des autres et en faisant confiance à la génération montante pour que notre métier demeure passionnant et attractif.

C'est le vœu que je formule pour AFCAN 96 en vous offrant mes souhaits les plus sincères pour la nouvelle année.

Jacques LOISEAU
Président

GRANDE AMBITION

Le Commandant Jean-Daniel TROYAT, vice-président de l'AFCAN, a été reçu par Monsieur Bernard DUJARDIN le 2 novembre 1995. Au cours de cette rencontre, la conversation a touché bien des aspects de la politique maritime française et abordé quelques-uns des points d'intérêts de notre Association.

■ «UNE VRAIE POLITIQUE MARITIME»

On sait maintenant que la politique maritime de la France - que le Président de la République continue de vouloir ambitieuse (1) - sera menée par le Premier Ministre par le biais d'un Comité Interministériel de la Mer et que la coordination et la bonne exécution de cette politique seront assurées par un SECRETAIRE GENERAL DE LA MER. L'AFCAN souhaite être associée, dans le cadre de ses compétences, aux réflexions et travaux du Comité. Jean-Daniel TROYAT a fait valoir que l'AFCAN constituait un cercle de réflexions qui a déjà montré la qualité et le sérieux de son travail et qu'elle est représentative d'une composante très particulière des personnels navigants que sont les capitaines de navires, avec également une ouverture sur l'Europe grâce à la Confédération des Associations Européennes des Capitaines de Navires. Monsieur DUJARDIN lui a répondu que les modalités d'une telle écoute restaient, certes, à définir mais que d'ores et déjà l'AFCAN ne devait pas hésiter à lui faire part de ses idées et à lui demander à le rencontrer chaque fois qu'elle l'estimerait nécessaire.

■ SPECIFICITE... SENTIMENTALE ?

Bernard DUJARDIN est revenu sur la «spécificité maritime», qu'il a qualifiée de «sentimentale» dans son rapport au Premier Ministre, pour exprimer au représentant de l'AFCAN sa crainte d'avoir été mal compris. Pour lui, chaque métier a sa spécificité et ses responsabilités et celui de marin autant que tout autre. Pilote d'avion, chirurgien, responsable de centrale nucléaire, autant de spécificités et d'occasions d'assurer de lourdes responsabilités. Mais le métier de marin a également des points communs avec d'autres métiers, sur le plan des responsabilités, de la disponibilité, de la mobilité, etc. Le Conseiller reconnaît que l'ENIM est un bon régime et fonctionne bien et donne raison aux marins de défendre leur régime particulier de sécurité sociale mais il se demande si une certaine concurrence entre régimes particuliers, régime général, voire même assurances privées, ne serait pas bénéfique. Pourquoi l'ENIM ne pourrait-il pas assurer des salariés non marins et réciproquement pourquoi des marins ne pourraient-ils pas choisir de s'assurer ailleurs ?

Elargissant son propos, Monsieur DUJARDIN déplore les carcans

qui figent la société française en général. Il aimerait un droit du travail plus souple qui permette de lutter avec de meilleures armes contre les pays concurrents parmi lesquels figurent nos partenaires de l'Union européenne.

D'ailleurs l'immatriculation à Saint-Pierre-et-Miquelon est toujours actuelle car il s'agit de proposer, tant à des armateurs qu'à des marins, une autre structure. C'est un peu la même idée que pour la réforme du régime des dockers : mettre en place un système nouveau sans casser l'ancien et dire à la profession : «vous voulez rester dans votre système actuel, restez-y. Mais nous vous proposons une autre structure qui, à notre avis, devrait être favorable à l'ensemble de la profession. A vous de choisir...»

«Homme libre, toujours tu chériras la mer».

Tel un paquet de mer par-dessus les hauts murs du jardin de Matignon, un nouveau rapport issu d'une perturbation du front franco-maritime propose au Premier Ministre le commandement du navire «MER».

C'est une bonne chose déjà que de rappeler qu'il lui faut un capitaine car ce n'est pas souvent visible dans les gouvernements de la République...

Mais confier la barre à un Premier Ministre de la Cinquième République n'est guère rassurant car, homme de terrain et d'action immédiate, son embarquement peut être de courte durée. Et son remplaçant, qui sait, pourrait aussitôt changer de cap.

Pourquoi n'avoir pas visé plus haut et ajouté le maritime au domaine réservé du Président de la République dont c'est la vocation de tracer la route du Pays et dont la durée du mandat lui donne toute la visibilité nécessaire ?

D'autres secteurs bien sûr ne manqueraient pas de réclamer aussi la tutelle du Président. Mais ne répète-t-on pas à l'envi que dans le contexte mondial d'aujourd'hui, la maîtrise de la mer est primordiale pour une grande nation tant pour sa défense que pour son commerce.

Si la mer battait le perron de l'Elysée, la France (re)partirait à la conquête du monde...

Cdt Paul MASSEIN

■ ENSEIGNEMENT MARITIME.

Notre enseignement maritime peut-il se réformer du dedans ? Le vice-président de l'AFCAN a répondu qu'il estimait cela assez improbable et qu'il craignait qu'un jour ce serait l'OMI qui se chargerait d'en faire l'audit (2), en révélant à la communauté maritime internationale l'ampleur du problème et nos déficiences.

Les deux interlocuteurs sont convenus qu'il serait préférable de nous réformer nous-mêmes... La nomination d'un «Monsieur Enseignement Maritime», étranger au sérail, chargé de mettre à plat l'ensemble de la filière de l'enseignement maritime français et de faire des propositions au Premier Ministre visant à la rendre moderne, efficace, compétitive et conforme aux grandes orientations internationales en la matière, pourrait

ouvrir la voie vers une solution. Reste à trouver un «Monsieur ES» : ce pourrait être un ancien navigant, mais avec un déroulement de carrière qui lui permette d'appréhender l'ensemble du problème posé avec la compétence et la sérénité nécessaires.

(1) «J'ai souvent parlé de la nécessité de rendre à la France une vraie politique maritime et d'abord une marine marchande et des ports dignes d'elle. Nous le ferons». (Jacques CHIRAC en visite au Havre le 29 septembre).

(2) La nouvelle convention STCW instaure un mécanisme de vérification de la conformité des brevets délivrés avec les dispositions de la convention. Ce contrôle de l'OMI fait sauter le verrou de la souveraineté derrière laquelle s'abritent certains Etats qui ne veulent pas appliquer toutes les dispositions d'une convention.

L'AFKAN S'ADRESSE AU MINISTRE DES TRANSPORTS.

Lors de sa rencontre avec Monsieur Bernard DUJARDIN, le Cdt TROYAT lui a remis le texte suivant.

1. Quelques réflexions à propos de «la grande ambition maritime» :

- 1.1 - Le recueil de propositions intitulé «Pour une politique des transports maritimes» date de février 1995. Il a été initié par l'AFKAN qui en a rédigé la quasi totalité et son contenu est toujours d'actualité.
- 1.2 - Parmi ces propositions il était suggéré que la Marine Marchande relève du Ministère des Transports, et c'est désormais chose faite. Le Comité Interministériel de la Mer devenant le coordonnateur des différentes actions touchant au monde maritime est une bonne solution dans la mesure où son Président, en l'occurrence le Premier Ministre, en sera l'animateur effectif. Il devra avoir intimement mêlé la conviction de l'importance du maritime et le sens de l'intérêt de l'Etat. Comme Richelieu et Colbert il faudra qu'il fasse preuve d'une inflexible et constante détermination qui, dans le maritime, peut seule être garante d'une réalisation durable. L'AFKAN est prête, pour sa part, à apporter son concours chaque fois que cela lui sera demandé et souhaite pouvoir participer aux réflexions du Comité Interministériel de la Mer ou, à tout le moins, être consultée dans le cadre de celles-ci.
- 1.3 - L'AFKAN craint que la n^{ème} recapitalisation de la CGM et la substantielle aide qui va être attribuée à la BAI servent d'alibi à une absence de politique globale et ambitieuse pour notre marine marchande nationale. En effet, lorsque la CGM aura reçu plus d'un milliard et la BAI quelques centaines de millions, la classe politique et le ministère des finances risquent de considérer cet effort comme suffisant.
- 1.4 - L'AFKAN estime que la France doit activement se préoccuper du cabotage maritime et ce non seulement en terme de flotte mais également en terme d'aménagement du territoire. Rappelons à ce sujet que Monsieur Yvon BOURGES est rapporteur au Comité des Régions d'Europe d'un avis sur le transport maritime à courte distance et que l'assemblée plénière de cet organe consultatif de l'Union Européenne est prévue début 1996.

2. Quelques réflexions à propos des hommes.

- 2.1 - L'AFKAN a eu l'opportunité de vous faire passer sept questions relatives à la formation, à l'occasion de la venue à St-Malo de Monsieur Bernard PONS (voir ci-après). Elles amènent à réfléchir sur l'ensemble de la formation maritime à la française et c'est un grand chantier auquel l'AFKAN souhaite également pouvoir activement participer.

- 2.2 - Les brevets que délivre l'administration ne sont pas valides au regard de la réglementation internationale. En effet, les dispositions de l'International Tonnage Convention de 1969 instituant le «Universal Tonnage Measurement System» ou «UMS» sont entrées en vigueur le 18 juillet 1982. Elles prévoyaient une période transitoire de 12 ans. En conséquence depuis le 18 juillet 1994 tous les navires de 24 m de longueur et plus ont leurs certificats de jauges libellés en UMS. L'administration continue pourtant à délivrer des brevets où les prérogatives sont exprimées en TJB (Tonneaux de Jauge Brute). De surcroît les limites de prérogatives fixées par l'administration ne correspondent en rien aux normes de qualifications prévues par la Convention STCW 78 telle qu'amendée le 7 juillet 1995. Cette Convention fixe pour les brevets pont trois classes en fonction de la jauge des navires (inférieur à 500 UMS, de 500 à 3 000 UMS, supérieure à 3 000 UMS) et pour les brevets machine deux classes en fonction de la puissance de leur machine (de 750 à 3 000 kW, supérieure à 3 000 kW). Enfin, notre enseignement maritime polyvalent et les brevets auxquels il conduit est entièrement à revoir compte tenu des nouvelles dispositions de cette Convention.
- 2.3 - L'AFKAN estime que le travail sur simulateur de passerelle est un excellent complément aux cours théoriques, en particulier ceux relatifs au Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer. Elle est par contre préoccupée de voir les stages sur simulateur de passerelle remplacer des temps d'embarquements pour l'obtention des brevets pont. Faut-il rappeler les accidents récents dus autant à un manque d'expérience effective qu'à une confiance aveugle dans l'électronique qui, toujours, ne doit demeurer qu'une aide, fut-elle précieuse. Lors du dernier sous-comité STCW on a d'ailleurs, officieusement, fait savoir à la France qu'elle devrait exiger d'avantage de navigation effective avant de délivrer certains brevets.
- 2.4 - Pour de futurs marins, quels meilleurs formateurs que des marins ayant eux-mêmes au moins une quinzaine d'années d'expérience ? Les matières théoriques (mathématiques, physique, mécanique, etc.), dont on peut d'ailleurs se demander si c'est à l'enseignement maritime de les dispenser, devraient être l'affaire de professeurs de l'enseignement supérieur vacataires. Par contre, tout l'enseignement maritime proprement dit (Navigation, Sécurité, Règles de barre et de route, Théorie du navire, Exploitation, Machines, Automatismes, etc.), devrait être confié à d'anciens Commandants et Chefs Mécaniciens.

SEPT QUESTIONS AU MINISTRE.

Question n° 1.

Monsieur le Ministre,

Y a-t-il un réel avenir pour la marine marchande en France ?

Nous avons tous en mémoire la «grande ambition maritime» prônée par le Président de la République alors qu'il était en campagne électorale.

Nous savons qu'à la suite du rapport de Monsieur Bernard DUJARDIN au Premier Ministre, le gouvernement s'approprierait à prendre des mesures importantes pour l'avenir d'une flotte marchande française. C'est donc avec regret

que nous apprenons le report de la réunion du Comité Interministériel de la Mer qui devait avoir lieu hier 12 octobre sous la présidence du Premier Ministre.

C'est également avec regret que nous avons constaté que le projet de Budget 1996 ne comporte aucune indication permettant de croire à une réelle politique maritime de la France.

Voilà pourquoi, Monsieur le Ministre, nous souhaiterions quelques indications sur la manière dont le gouvernement entend mettre en œuvre la grande ambition maritime que le Président Jacques Chirac dit nourrir pour la France.

Question n° 2.

La formation sur simulateurs, comme ici à Saint-Malo sur simulateur de passerelle, est tout à fait bénéfique. Toutefois nous constatons, comme l'ont fait nos anciens, que rien ne peut remplacer l'expérience à la mer.

Ne pourrait-on pas modifier les cycles scolaires des Ecoles Nationales de la Marine Marchande pour répartir sur l'ensemble d'une année calendaire les embarquements des élèves officiers ?

Ne pourrait-on envisager de financer des embarquements d'élèves sur des navires de cabotage européens qui, généralement, n'en prennent pas ?

Question n° 3.

Pour pouvoir naviguer il ne suffit plus d'avoir un brevet de compétence car il doit désormais être accompagné d'un nombre croissant de certificats, tels que :

- certificat de spécialiste du feu,
- certificat de spécialiste du lavage au pétrole brut,
- certificat de canotier,
- certificat ARPA d'aptitude à l'utilisation du radar anti-collision,
- certificat général d'opérateur du système SMDSM, etc.

Quelques-uns de ces certificats peuvent être inclus dans la revalidation d'un brevet mais d'autres ont une existence propre et leur date de péremption peut être différente de celle du brevet.

Que compte faire l'administration afin qu'une position conforme au texte de la Convention STCW soit adoptée par le Ministère en temps voulu, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de la Convention ?

Question n° 4.

Quel avenir voyez-vous à l'enseignement maritime à la française alors que de grands armements comme EVERGREEN pour les porte-conteneurs ou STOLT pour les transports de produits chimiques ont créé leurs propres écoles et délivrent des brevets conformes aux normes STCW en assurant de surcroît un embarquement à leurs élèves à la sortie de l'école. Ne pourrait-on sur ce même modèle envisager de confier à d'autres écoles que les ENMM la possibilité de former des officiers de la marine marchande, étant entendu que l'administration s'assurerait de la conformité de l'enseignement dispensé avec les nouvelles normes STCW et continuerait de délivrer les brevets ? Les armateurs français réunis au sein du CCAF connaissent le profil professionnel souhaitable pour leurs officiers et seraient donc vraisemblablement prêts à participer à la mise en place de telles écoles. Un peu de concurrence ne nuit pas et l'on aurait une situation semblable à celle que l'on rencontre avec les Ecoles Nationales Supérieures d'Ingénieurs (ENSI).

Question n° 5.

Afin d'accélérer l'harmonisation de l'enseignement maritime et la reconnaissance des brevets à l'intérieur de l'Union Européenne, ne faudrait-il pas :
- organiser des échanges d'étudiants et de professeurs entre les différentes

écoles maritimes de l'Union Européenne, par exemple pour travailler sur les simulateurs de navigation ou machine ou bien pour effectuer des stages de sécurité ?

- intensifier l'enseignement de l'anglais dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande de manière à pouvoir enseigner tout ou partie du programme de certaines matières directement dans cette langue ?

- faciliter l'embarquement des élèves européens sur tous les navires contrôlés par des armateurs des 15 Etats membres ?

Question n° 6.

La Convention internationale sur la formation des gens de mer, dite STCW, a été ratifiée le 7 juillet de cette année par la France.

Elle introduit de nouveaux seuils de jauge et de puissance destinés à fixer les prérogatives des brevets de compétence. De ce fait, les prérogatives des brevets français ne concordent absolument plus avec la réglementation internationale. Il est important pour nous de connaître les prérogatives d'un brevet avant de nous engager dans une filière de formation.

Que compte faire l'administration à ce sujet ?

Comment notre système de brevets polyvalents pourra-t-il se maintenir face au système international ?

Rappelons que la date d'entrée en vigueur de la Convention est le 1^{er} février de l'année prochaine, tandis que la mise en place de l'enseignement renoué devra être achevée pour le 1^{er} août 1998 et que le 1^{er} février 2002 verra la fin des dispositions transitoires.

Question n° 7.

Dans le droit fil de la question précédente, nous souhaiterions connaître votre réaction aux projets d'un grand armement français exposés par son directeur général en comité d'entreprise. Cet armement considère qu'au niveau des commandants, des chefs mécaniciens et de leurs seconds la structure d'âge et l'effectif sont satisfaisants pour une dizaine d'années. En conséquence, cet armement compte recruter dès l'année prochaine des jeunes titulaires d'un BTS technique (moteurs à combustion interne, équipement technique énergie, mécanismes et automatismes industriels, électrotechnique, etc.) en leur assurant 1 à 2 années de formation maritime et à la langue anglaise courante dans une école maritime privée proche de St-Malo. A l'issue de cette formation complémentaire, ces jeunes seront alors embarqués et navigueront sur les navires de cet armement qui ne sont pas sous pavillon français. Quelques années plus tard, les meilleurs éléments pourront alors se voir proposer par l'armement un an d'étude à l'école maritime Belge d'Anvers où ils obtiendront un brevet de haut niveau, reconnu internationalement, dans la branche pont ou machine. L'armement pourra alors remplacer les navigants partant à la retraite ou quittant la navigation pour aller dans ses services à terre, même sur ses navires battant pavillon français.

Cette manière de voir d'un armement français ne traduit-elle pas, Monsieur le Ministre, une certaine méfiance des employeurs vis-à-vis de la capacité à s'adapter au changement et à se réformer de notre enseignement maritime national ?

JOURNEES DE L'EDUCATION MARITIME.

Organisées par la Direction des Gens de Mer, elles ont eu lieu à LA DEFENSE les 19 et 20 octobre et ont réuni près d'une centaine de participants dont une bonne moitié d'enseignants.

Elles se sont présentées comme un vaste «Brainstorming» à première vue peu productif sur :

- l'état des lieux
- la valeur du système
- le «champ du possible»

L'état des lieux a fait ressortir un éparpillement des établissements d'enseignement (une trentaine avec des moyennes d'élèves concernés entre 10 et 100 par établissement), - E.N.M.M. mises à part - encadrés par 7 catégories différentes de professeurs (dont celle des vacataires n'est pas la moindre !!!).

Une bonne partie du colloque a été réservée aux E.M.A. et autres Lycées Maritimes qui ont leur part de problèmes (faiblesse quantitative et qualitative des élèves, problèmes de drogue et d'alcool...).

En ce qui concerne les E.N.M.M., le manque de moyens (il nous a été

répété à maintes reprises qu'il n'y aura pas plus d'argent !!!) ne conduirait pas à des suppressions d'écoles mais plutôt à une spécialisation plus poussée de chaque école.

L'adéquation de l'Enseignement Maritime aux Normes Internationales (STCW) reste une question sensible, sinon taboue pour l'Administration... qui préfère dissuader sur la «Formation d'hommes amenés à changer de métier» (une fois de plus il est fait état de la «carrière courte»).

Quant aux problèmes de temps de navigation préalable à l'obtention du brevet, ils n'ont été qu'effleurés et l'équivalence des temps de service militaire a été dédaigné, même si les 11 mois supplémentaires vont poser un problème aigu aux armateurs...

La bonne nouvelle a été la conclusion : l'annonce de l'ouverture d'un «Atelier spécifique STCW» au cours des Journées Annuelles de l'E.M. d'avril 1996 pour lequel les questions, suggestions, etc. sont les bienvenues, mais à envoyer au plus vite.

J.M. BILLOT

L'ELEMENT HUMAIN DANS LA SECURITE MARITIME

Alain-Michel CHAUVEL
Groupe Bureau Veritas
Paris La Défense 2, 92400 FRANCE

NDLR : *AFCAN-INFORMATIONS a publié en mars 1995 un questionnaire du BV sur l'élément humain et la sécurité. Nous publions ci-après les résultats de cette enquête dans la version abrégée que nous a fait parvenir M. CHAUVEL. Le détail de l'étude peut être obtenu auprès du Bureau Veritas - Division Marine - DCO.*

Homme et sécurité ne sont pas une question de rimes, mais une raison d'être pour réconcilier les impératifs de l'évolution technologique avec les impératifs de l'évolution sociale vers un but commun.

L'Homme a besoin de la mer. Sans elle, la vie n'existerait pas. Sans elle, le commerce international n'aurait pu se développer. Sans elle, le progrès social des pays industrialisés ne serait aujourd'hui une réalité. Sans elle, l'expansion économique ne pourrait s'inscrire et s'affirmer dans la globalisation des marchés.

Si ce secteur d'activités s'arrêtait brusquement, il signifierait la rupture irréversible de notre civilisation. Il ne suffit pas de penser, d'innover et de produire, il faut pouvoir vendre et acheminer nos promesses à nos clients. Il faut aussi pouvoir approvisionner chaque centre névralgique avec des matières premières et des produits dont les sources d'approvisionnement sont de plus en plus éloignées.

L'Homme de la mer, à travers les âges, a contribué à la mondialisation du commerce et donc de la richesse. Le 21^{ème} siècle semble lui ouvrir les portes de l'anonymat le plus complet. Le rêve et l'esprit de défi s'effacent. Chaque jour il doit s'intégrer dans un nouveau processus où le taylorisme gagne du terrain.

Est-ce un nouveau métier, devant répondre aux seuls impératifs économiques, pour faire face à la concurrence ? Une chose est certaine, la sécurité maritime reste et sera toujours l'affaire de l'Homme. La technologie disponible aujourd'hui n'est qu'un ensemble de moyens pour aider l'Homme dans son travail et ses décisions. Elle ne remplacera jamais l'Homme, car elle est issue de l'Homme et pour l'Homme.

Si la sécurité est l'affaire de l'Homme, il faut trouver une solution humaine au problème posé. C'est dans cet esprit que l'enquête Bureau Veritas 1995 a été réalisée. **L'analyse de cette étude devrait permettre des réflexions au sein de chaque entreprise pour définir et mettre en œuvre une politique de sécurité adaptée aux responsabilités de chaque entreprise.**

L'ENQUETE.

L'enquête, réalisée sur une période de 6 mois, a permis de collecter 109 questionnaires auprès d'entreprises localisées dans 19 pays.

Le dépouillement des réponses nous a amenés à classer les informations en deux groupes distincts :

Groupe A - Les cadres ayant une expérience de 10 ans et plus en qualité de navigant.

Groupe B - Les cadres non navigants ou ayant une expérience de 5 ans et moins en mer.

C'est donc le point de vue de ces deux groupes distincts qui fait l'objet de cette étude.

L'ETUDE.

L'étude porte sur l'appréciation de ces deux groupes en regard du savoir, du vouloir et du pouvoir au niveau des compétences et du comportement des officiers navigants, des équipages et des cadres et personnel à terre. Elle suit un schéma de logiques simples :

- Le savoir couvre les connaissances et les compétences de l'individu. C'est le minimum requis sur le plan professionnel pour assumer une tâche.

- Le vouloir couvre la volonté et le désir de l'individu de faire et de réussir ce qu'il entreprend. Sans le vouloir, le savoir n'est qu'une condition insuffisante pour réussir ce que l'on entreprend.

- Le pouvoir ouvre l'accès à la responsabilité et à l'autorité nécessaires pour accomplir la tâche requise. Ce paramètre ne dépend pas de l'individu, mais du style de management de la compagnie.

Ces trois paramètres sont intimement liés à tous les niveaux de l'organisation. En harmonie avec la tâche à accomplir, ils sont facteurs de réussite. En dysharmonie, ils deviennent facteurs de risque voire d'échec.

Les éléments de l'étude sont présentés sous deux formes :

- l'analyse globale de la situation ;
- l'analyse quadrantale des paramètres.

SYNTHESE DE L'ANALYSE GLOBALE.

• Savoir, vouloir et pouvoir faire (Compétence)

Lorsque la situation permet de réunir ces trois paramètres, les conditions sont idéales pour que le personnel puisse assumer, sur le plan professionnel, la tâche qui lui est confiée. C'est le niveau

minimum attendu dans une compagnie : un employé compétent et responsable qui accomplit sa tâche, avec un degré d'autonomie suffisant pour être efficace.

L'analyse globale fait ressortir que les conditions sont très satisfaisantes au niveau de l'ensemble des officiers et des cadres. Concernant les équipages et le personnel à terre, les avis sont partagés. Selon **le groupe A** les faiblesses sont au niveau des compétences et du désir d'exécuter un travail de qualité. Selon **le groupe B** la situation est plutôt satisfaisante dans son ensemble.

• **Savoir, vouloir et pouvoir être (Comportement)**

Ces trois paramètres réunis, en complément de ceux liés à la compétence professionnelle, permettent d'aller au-delà du seuil de l'employé compétent. Pour réussir il faut faire évoluer l'employé compétent vers la notion d'équipier au sein d'une équipe performante. C'est une question de comportement nécessaire à l'intégration sociale dans une équipe. C'est le pas nécessaire pour parler de motivation dans le cadre d'un travail et dépasser le cap des motivations purement physiologiques.

L'analyse globale fait ressortir des divergences importantes de point de vue entre les deux groupes. Selon **le groupe A**, et d'une façon générale, les comportements ont besoin d'évoluer. Aucun des paramètres mentionnés n'est à un niveau suffisant pour les équipages, et les officiers n'ont pas le pouvoir d'y remédier. Selon **le groupe B** la situation, dans son ensemble, est satisfaisante, à l'exception du comportement du personnel à terre qui pourrait être amélioré.

• **Savoir, vouloir et pouvoir faire faire (Commandement)**

Ces trois paramètres cernent les aptitudes et le comportement du cadre dans la mission qui lui est confiée au sein de la compagnie : un manager compétent professionnellement, mais qui sait aussi mobiliser une équipe autour de l'objectif à atteindre.

L'analyse globale fait ressortir des divergences très importantes de point de vue entre les deux groupes. Selon **le groupe A** les faiblesses sont au niveau du savoir-faire de l'ensemble des officiers et des cadres pour motiver les personnels et créer la cohésion au sein d'une équipe. Et que les officiers n'ont pas

aujourd'hui le pouvoir d'agir dans ce domaine. Selon **le groupe B** la situation est très satisfaisante pour l'ensemble des personnels de la compagnie qu'il soit en mer ou à terre.

L'analyse globale met en évidence que (figure 1) :

- La majorité des cadres qui ont répondu à l'enquête attribue les cinq premières places du classement aux officiers et aux cadres pour leurs **compétences professionnelles**, et cela dans un esprit de reconnaissance réciproque. Par contre, ils distribuent les cinq dernières places du classement essentiellement à l'ensemble des personnels navigants (équipages et officiers) pour leurs **comportements**.

L'ANALYSE QUADRANTALE.

Elle concerne l'ensemble du personnel de la compagnie, à terre et à bord du navire, qu'il soit cadre ou non. Elle permet des corrélations simples grâce à une fenêtre qui présente quatre zones :

- une zone d'incertitude du succès, car les autres paramètres ont aussi une influence ;
- une zone de certitude d'échec, car les conditions minimum ne sont pas rencontrées ;
- deux zones de risque liées à la combinaison des deux paramètres.

L'analyse de ces zones fait émerger l'étendue des sensibilités masquées dans l'analyse globale. Exemple : les compétences techniques du personnel navigant et son comportement (figure 2).

SYNTHESE DE L'ANALYSE QUADRANTALE.

Les cadres non navigants ou n'ayant qu'une expérience de 5 ans et moins en qualité de navigant (**groupe B**) :

- considèrent qu'il n'existe pas de situation à terre qui mérite de parler vraiment de risque lié à l'élément humain, outre mesure certains problèmes **d'intégration des personnels à terre** ;
- par contre, en mer ils reconnaissent un risque certain lié au **manque de compétences du personnel** constituant les équipages, mais non à leur comportement ou à leur intégration à bord du navire.

Les cadres ayant une expérience de 10 ans et plus en qualité de navigant (**groupe A**) :

- considèrent qu'il existe des situations, tant en mer qu'à terre, qui permettent de parler de **risques liés à l'élément humain** ;
- estiment que le risque principal est lié au niveau **d'incompétence des équipages**, mais aussi à l'absence de volonté de bien faire leur travail ;
- mentionnent la difficulté **d'intégration** de certains cadres à bord du navire et expriment aussi une **frustration sur le plan professionnel** ;
- estiment qu'il existe aussi un risque lié au **manque de compétences des personnels à terre, à leur comportement et le manque d'entrain** pour bien faire le travail ;
- pensent qu'il existe un problème au niveau de **l'intégration** des cadres à terre ;
- considèrent aussi qu'il y a des **lacunes** au niveau du **savoir-faire dans le commandement** et de la **délégation d'autorité** au niveau de l'ensemble des cadres. Ce qui n'est pas le point de vue **du groupe B** qui considère que toutes les conditions sont présentes pour assumer un commandement.

• Le mot **frustration** est revenu souvent, et cela pour les quatre catégories de personnels, ce qui laisse à penser que ce n'est pas une cause mais plutôt un effet. La frustration est exprimée dans le sens de l'incompréhension, du manque de degrés de liberté et de délégation pour assumer ses responsabilités, en tant que mission pour les cadres et tâches pour les personnels.

**ANALYSE GLOBALE
SYNTHESE**

| | GROUPE A | GROUPE B |
|-----------------------|--|---|
| Points forts | Officiers Les compétences techniques Le désir de faire son travail | Officiers Les compétences techniques Le désir de faire son travail Le pouvoir de faire son travail |
| | Cadres Les compétences techniques Le désir de faire son travail Le pouvoir de faire son travail | Cadres Les compétences techniques Le désir de faire son travail |
| Points faibles | Officiers Le pouvoir de créer une équipe Les compétences en management | Officiers L'attitude et le comportement Le désir d'animer une équipe |
| | Equipages Le désir de faire son travail L'attitude et le comportement Le désir de travailler en équipe | Equipages Le désir de faire son travail Les possibilités de travailler dans un environnement favorable |
| | | Personnel L'attitude et le comportement |

Figure 1

ANALYSE QUADRANTALE

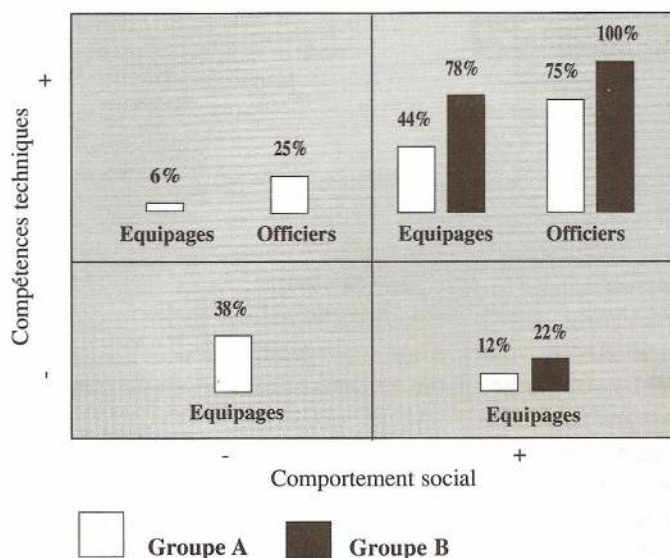


Figure 2 - Les navigants

CONCLUSION.

L'enquête montre qu'il n'existe pas deux structures qui s'affrontent sur la problématique des risques liés à l'élément humain, mais deux mondes d'expériences différents :

- celui qui a l'expérience de la mer,
- et celui qui ne l'a pas ou pas encore suffisamment connue.

L'encadrement qui a l'expérience de la mer, apprécie la situation avec un **regard plus critique**, alors que l'encadrement qui n'a pas cette expérience a tendance à **généraliser la situation** qu'il connaît à l'ensemble de la compagnie, sans réelle distinction entre les activités à terre et en mer, d'où les divergences de points de vue.

L'analyse des réponses permet de conclure que malgré les différences d'appréciation des deux groupes :

- Il existe un problème important concernant la **compétence des personnels** tant à terre qu'à mer.
- Ce problème, aggravé par les **comportements individuels**, tend à dériver vers une forme de laxisme, qui touche aussi certains cadres et officiers.
- Le sentiment de **frustration** qui est exprimé par les officiers existe aussi à terre, mais il est moins visible ou masqué.
- Un manque de **délégation d'autorité** réel est peut-être une partie des frustrations exprimées par les officiers.

Après ce constat, **comment peut-on améliorer cette situation** en centrant l'action au cœur de l'élément humain ?

1. Recruter les compétences.

Les succès reposent sur la réunion de l'ensemble des compétences requises pour réaliser la mission de la compagnie et gagner. Il faut renforcer les exigences au niveau de la sélection, et vérifier les qualifications avant l'embauche.

Il faut peut-être aussi offrir des avantages au personnel pour attirer les meilleurs. Les avantages ne sont pas que pécuniaires, le cadre de travail, l'état de la flotte, l'image de la compagnie, etc. sont des avantages à prendre en considération.

La Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) fait l'objet d'une révision qui devrait être publiée durant le 3ème trimestre de 1995.

C'est un pas en avant pour aider les compagnies, mais elle ne remplacera jamais le processus de sélection du personnel par l'entreprise qui doit répondre à la question : peut-il ou non **s'intégrer**

dans notre compagnie ? Les plus qualifiés ne sont pas obligatoirement les plus performants au sein d'une équipe.

2. Maintenir les compétences.

Recruter des compétences est une chose, maintenir les compétences en est une autre. Le temps est un phénomène d'érosion qui use non seulement les matériels, mais aussi les hommes, si l'entreprise n'arrive pas à les maintenir éveillés.

Il faut provoquer l'éveil permanent par des formations internes et externes, et autant que possible avec des exercices d'application au niveau opérationnel. Sans parler de conditionnement, l'homme doit être prêt à agir en fonction de chaque situation. C'est peut-être une question de survie. Un personnel entraîné est la meilleure façon de prévenir les risques.

Les premières formations devraient être orientées sur **la politique et les procédures de la compagnie**. Encore faut-il qu'elles soient pratiques et applicables? Ce n'est pas souvent le cas actuellement. Et, pour vous en convaincre, lisez une procédure de votre compagnie en vous mettant à la place de celui qui doit agir. Vous comprendrez tout le problème (*).

L'intégration du personnel passe par la formation. C'est un manque souligné par les participants à l'enquête.

3. Faire confiance à l'encadrement.

Il considère qu'il est compétent, mais que la direction de leur compagnie ne lui laisse pas les degrés de liberté qu'il a besoin pour assumer pleinement son commandement. C'est un choix de direction. Peut-être faut-il envisager des formations pour palier les lacunes qu'il mentionne dans l'enquête.

Ce point est extrêmement positif, car la volonté des cadres à assumer leur commandement existe, mais certains ne se sentent pas suffisamment préparés pour y faire face dans un environnement qui a évolué trop rapidement.

La confiance devrait permettre un **nouveau style de commandement**, où par délégations successives, chacun pourrait assumer pleinement ses responsabilités et avoir l'autorité nécessaire pour les assumer. **La délégation ne doit pas rester une intention**, car l'intention elle-même ne se produit pas dans le temps ; seule la liberté d'action engendre l'action et donc le progrès.

4. Renover les structures.

Apprendre et mettre en œuvre sont les minimums attendus. Encore faut-il comprendre l'objectif visé et se sentir partie prenante et utile pour s'intégrer dans une équipe et s'accomplir.

Pouvoir implique d'aller au-delà de ce seuil de confort. Il faut remettre en cause les habitudes ancrées et trouver des façons plus efficaces de travailler, pour améliorer le positionnement de la compagnie face à la concurrence.

Un **projet d'entreprise** est peut-être une des solutions à envisager dans le cadre de l'amélioration continue de la qualité et de la sécurité.

Cette approche peut favoriser la remise en cause nécessaire des comportements pour créer un esprit d'équipe, intégrer les compétences dans un ensemble et les mobiliser autour d'objectifs communs. Mais pour cela, il faut préparer l'encadrement à cette nouvelle mission qui sera incontournable dans un futur proche.

Cette approche dépasse le cadre de la certification. Elle repose entièrement sur l'élément humain et une valorisation reconnue qui lui permet d'agir avec plus de liberté. Les idées exprimées par l'encadrement ayant une bonne expérience de la mer ne sont pas le signe d'une révolte en mer, mais un cri d'alarme que l'on n'entend plus à terre, lorsque le navire a passé la ligne d'horizon.

Croit-on dans les possibilités de l'homme ? Voilà la question. L'homme aime les défis et les défis sont nécessaires à l'évolution de l'homme.

STRESS

By Tom Todd

BEING IN A SHIP IS LIKE BEING IN A JAIL - with the added risk of getting drowned, wrote Dr. Samuel Johnson 200 years ago. A man in a jail has more room, better food and commonly better company, he said. He probably gets more sleep as well.

Things have not improved since Dr. Johnson's time, if the hair-raising first-hand accounts of life on board ship, as revealed by seafarers' unions and welfare bodies are to be believed. They say a big price is now being paid in broken lives for cost-cutting, low-crew ship operation.

The coaster Hoo Robin had just cleared port in the UK last year when her sole watchman fell asleep in broad daylight. While he slept, the ship sailed on - and plowed into the tanker Bonny, anchored off Rotterdam.

Britain's Marine Accident Investigation Branch later concluded, not surprisingly, that the watchman was exhausted. In doing so however it focused attention on the stress issue by noting that the man had slept two hours in the previous 33.

The Donaldson Inquiry also took up the Hoo Robin incident, adding that it was a case with potentially very serious consequences. On top of that, an analysis by the UK Protection and Indemnity Club in London showed that the issue of stress is also worrying insurers. It said stress and fatigue are main causes of the human error to which 80 percent of accidents at sea are now attributed. Derek Bond, Deputy General Secretary of the British merchant sea-men's union NUMAST, says the latest reports are a clear indication that issues like fatigue are now being looked at. Past investigations into casualties have generally not probed or commented on the root causes of technical or human error. That is now starting to change - on an

international level, says Bond. «In another five years you'll be able to go back into case histories and say this accident happened because the guy had been on his feet for 24 hours».

Bond told the Donaldson Inquiry that the guiding philosophy behind the crewing of most ships is not one of competence but of cost. Britain's Missions to Seamen, which makes over 60,000 calls on seafarers every year, also testified. It said that inside two years, reports about deteriorating conditions on board have more than doubled, and that stress and fatigue at sea are reaching alarming levels.

tions have been blocked. That shows the importance owners attach to such topics, he says.

The German motor ship RK stranded in the Bay of St Petersburg in 1990 after the overtired watchman fell asleep. The same happened to the coaster Don Ricardo in the Baltic in 1992 after her captain' fell asleep on watch.

The Anika Oltmann ran aground in 1991, because her watchman was overtired. An inquiry recorded that the watchman had taken medicine to lower his blood pressure, but did not say what caused it.

Fatigue, overwork and lack of communication are behind most accidents at sea - but few will admit it.

One captain told ESTEEM that ; «The incidence of stress among British seafarers, especially officers, is far greater now than at any time in the past».

The master of a Liberian-flag ship says the increased work load for masters and senior officers leads to fatigue and stress-related problems. It is necessary to overlook less-important safety aspects and take chances by cutting corners, to get the job done in time.

Pilots see much that others don't. The German pilots' association BSHL says one German captain had hardly slept for five days when the pilot went on board. An exhausted Filipino officer on another ship had to be woken twice by the pilot when he fell asleep over the wheel on the way into port.

Gert Höfner of Germany's TV union, which represents half of Germany's 21,000 seamen, says efforts to arrange studies into on-board condi-

Captain John Thompson, now with the IMO in London, says that in his day there was always the chance that someone with nothing to do and no ships in sight in the middle of the ocean would fall asleep. But he believes the big killers are still boredom, long hours and loss of concentration.

Ken Cornforth, Mission's chaplain on Teesside, reports another reason for fatigue. The Italian tanker captain he spoke to hadn't slept for four days. He was dog-tired and his eyes were hanging out. He didn't trust his Polish Mate to stand watch on his own so he stood watch as well.

There was no time for sleep. An accident didn't happen, but a situation like that is an open invitation to disaster, says Cornforth.

His colleague on the Medway, Andrew Hockett, says a Dutch master he visited had been up all night. «He told me that he and the first officer



Overworked and tired ; Eighty percent of accidents at sea result from stress and fatigue.

shared the watches as he didn't trust the second and third officers because of their lack of experience».

The Missions say the reported lack of adequately trained personnel can lead to intolerable pressure on just one or two experienced people. «When this happens on tankers... the safety risks and the potential to cause pollution are enormous».

DEREK BOND AND OTHERS

urge caution with the use of the blanket term 'human error'. «It doesn't always mean that it is the guy who pressed the button who is actually the one who made the mistake in the first place», says Bond. Often the error lies with the owner, designer, equipment maker, manager or method of organization on the ship.

«It might be a company director who says we're not paying 5,000 pounds to upgrade this equipment. It might be a designer who swears blind it's fit for marine use when strictly speaking it should be put in an air-conditioned tower. It may indeed be a simple case of commercial pressure saying you've got to get out of port on such and such a tide even though you're all dead on your feet».

But at the end of the day, says the outspoken Bond, it's the poor sod on the bridge or in the engine room who is told it is his human error.

Lack of communication among

mixed nationality crews is seen as particularly stressful and hazardous. The master of a Liberian bulker told NUMAST that communication between officers and crew was impossible, except in sign language. It produced an inherent state of continuous danger to the ship far greater than any obsolete or defective piece of equipment.

«No owner is going to admit that accidents were caused by stress».

An Indian tanker chief engineer told Ken Cornforth : «I just can't make myself understood». Fearing a pump defect he went to the engine room leaving his Polish second engineer in the control room. 'Call me if you hear a funny sound', he told the Pole.

«I was down about an hour. When I came back up I asked the Pole if he had heard the funny noise. He said

'No' I said ; 'But can't you hear that horrible grinding sound ?' The Pole said 'You mean that noise ? I was waiting for a funny noise !'».

Cornforth himself had to help out with sign language on an oil tanker when the Chinese chief officer failed to make a Burmese crew-man understand a simple order in very poor English. That took 20 minutes, says Cornforth. If the Chief had come down and announced a fire in Number Two Hold, how quickly would the Burmese have understood that ?

Few such incidents see the light of day. Seamen who fear for their jobs don't report and comment by name. ESTEEM was unable to find a single serving seafarer who would talk about stress-related accidents and be identified. «You won't get word of accidents or near-accidents from serving seamen themselves», says Cornforth. «What word there is is down in ship logs and it's covered up».

He acknowledges there are many good companies making efforts to improve conditions on board but adds that, at the end of the day. «No owner is going to admit that accidents were caused by stress».

ESTEEM tested that by approaching prominent owners in the UK

and Germany. None admitted stress-related accidents. However two, Germany's Harmstorff and Ahrenkiel, did acknowledge the growing problem of stress and the increased burdens their seamen now bear.

Says NUMAST : Owners need to value their seafarers and treat them as the precious asset they are, and will increasingly become. ■

Cet article nous est proposé par le Président Jacques LOISEAU qui a obtenu l'autorisation de le reproduire de la part de l'éditeur de la revue suédoise Esteem qui l'avait publié à la fin de l'année dernière.

Esteem est destinée aux clients de la firme ABB Sunrod (Groupe Asea Brown Boveri), fabricants de chaudières et d'échangeurs de température pour la marine.

SECURITE DES TRANSBORDEURS

UNE CONFERENCE INTERNATIONALE «SOLAS» REUNIE A LONDRES FIN NOVEMBRE VIENT D'ADOPTER DES PROPOSITIONS DU GROUPE D'EXPERTS CONSTITUE PAR L'OMI APRES LA CATASTROPHE DE L'ESTONIA. (cf. AFCAN-INFORMATION de Mars 1995 pour la participation de l'AFCAN à ces travaux). LES DELAIS DE FABRICATION DE NOTRE REVUE NE NOUS PERMETTENT PAS DE LES ANALYSER ICI. NOUS Y REVIENDRONS.

PETIT RAPPEL HISTORIQUE :

● ARRIMAGE ET SAISSAGE.

A l'apparition des navires «roll-on - roll-off», disons à la fin des années 60, l'OMI s'est surtout préoccupée des questions de sécurité posées par les cargaisons embarquées. Elle a donc imposé un grand nombre de normes concernant l'arrimage et le saissage des conteneurs, des remorques routières et des véhicules, et ce tout au long des années 70 et 80.

Si toutes ces règles ont incontestablement amélioré la sécurité des rouliers, il n'en demeure pas moins que la conception même de ces navires qui les rendaient particulièrement attrayants aux armateurs, aux ports et... aux automobilistes, restait controversée à cause des risques que leur faisaient courir leur pont-garage sans cloisonnement et leur faible franc-bord.

Mais ce n'est qu'en 1987 que le chavirement du *Herald of Free Enterprise* répandit dans les médias, le grand public et chez les décideurs politiques l'idée que ces navires si pratiques pouvaient être des moyens de transport dangereux.

● STABILITE.

Cette catastrophe conduisit à des amendements significatifs de SOLAS-74 qui devint finalement SOLAS-90. Ces amendements s'appliquèrent à tous les transbordeurs à passagers construits à partir d'avril 1990 et concernèrent essentiellement la stabilité. C'est ainsi que de nouvelles normes tenaient compte de l'atroupement de tous les passagers d'un même bord, de la mise à l'eau sur un seul bord de toutes les embarcations chargées et de la poussée du vent sur les superstructures.

LES NAVIRES EXISTANTS, QUANT A EUX, AVAIENT JUSQU'EN 2004 POUR S'ADAPTER PROGRESSIVEMENT.

Des études pratiquées en Angleterre dès 1990, montrèrent que les prescriptions de SOLAS-90 pouvaient assurer une protection convenable à un ro-ro accidenté dans des creux n'excé-

dant pas 1,50 mètres. Or, cette hauteur de vague est très fréquemment dépassée dans le Pas-de-Calais. De plus une étude publiée en 1992 montra que la hauteur moyenne des vagues en Manche occidentale est passée de 1,80 mètre en 1960 à 2,40 mètres en 1985.

Comment dès lors continuer à prétendre que SOLAS-90 prescrivait des normes suffisantes ?

Tout simplement en affirmant que les avaries ne surviennent qu'en dessous de la ligne de flottaison et que par conséquent le pont-garage n'est pas envahi... Autrement dit SOLAS-90 ne pouvait sauver ni le *Herald*, ni l'*Estonia*.

● PROCEDURES.

Mais l'industrie maritime n'est pas prête à se laisser imposer des normes plus sévères, à cause d'une part du coût des transformations nécessaires et surtout pour ne pas voir se restreindre les formidables facilités d'exploitation des navires ro-ro.

L'accent est donc mis sur les procédures d'exploitation en soutenant l'idée que si la conduite des opérations respecte parfaitement les exigences internationales, il n'y aura plus jamais de désastre type *Herald of Free Enterprise*.

Souvenez-vous : on installe des voyants sur la passerelle pour renseigner le capitaine sur la bonne fermeture des portes. Avec cet aimable gadget l'envahissement du garage n'est plus possible...

SOLAS-90 ne fut donc pas étendu aux navires existants, sauf aux ferries trafiquant entre le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Europe.

● OPINION PUBLIQUE.

Dès l'annonce de la catastrophe de l'*Estonia*, M. O'Neil, Secrétaire Général de l'OMI, appelle à une révision globale de la sécurité des navires rouliers.

«The lost of the Estonia has aroused great public concern about safety of ships which are used by millions of people every year. We cannot simply refer to what has been done during the last few years and claim that there is no need for further action. The only way of reassuring people that ro-ro ferries are safe is by looking at every aspect of ro-ro ferry operations and ensuring that any problems are remedied».

Un Groupe d'Experts ayant à sa tête Mr Torkild Funder (Danemark) se met au travail sous les directives d'un comité de pilotage dirigé par le président du Comité de la Sécurité Maritime, le Dr Giuliano Pattofatto.

● SAUVEGARDE DU CONCEPT.

Les premières propositions du Groupe d'Experts, au printemps dernier, conduisent à des propositions d'amendements de

SOLAS qui sont aussitôt mises en circulation auprès des Etats membres de l'OMI pour une éventuelle adoption en novembre de cette année.

Ce premier volet de recommandations concerne essentiellement les transbordeurs en service, puis un deuxième volet visant les navires neufs paraît en août.

Le concept «ro-ro» n'est en aucun cas remis en cause par le Groupe d'Experts dont l'objectif principal a toujours été de proposer des innovations en matière de construction, d'équipement et d'exploitation capables d'améliorer la sécurité des ferries.

La proposition la plus spectaculaire sans doute et la plus souvent reprise dans les médias car la plus «parlante» vise à renforcer la stabilité après avarie pour qu'un ro-ro puisse résister à l'accumulation d'un certain volume d'eau sur son pont-garage.

L'envahissement du garage est en effet considéré comme «THE MOST DANGEROUS PROBLEM FOR A RO-RO SHIP». Les marins apprécieront la pertinence de cette découverte !...

● RESISTANCES REGIONALES.

L'accroissement du temps de survivance d'un ro-ro après envahissement du pont-garage dans des conditions de mer plus difficiles que celles prévues dans SOLAS-90 suppose des modifications considérables et fort coûteuses des transbordeurs existants et signe le déchirage d'un bon nombre d'entre eux. On comprend donc que les propositions du Groupe d'Experts aient soulevé quelques objections.

C'est le cas au Japon qui refuse toute proposition.

C'est le cas aussi en Méditerranée où le MEDGROUP qui réunit les associations d'armateurs espagnols, français, grecs et italiens a émis de fortes réserves à l'encontre des projets de l'OMI. Les armateurs de transbordeurs en Méditerranée privilégient l'application plus rigoureuse des règlements existants et des procédures, et une meilleure formation des navigants plutôt qu'un durcissement de la technique.

Cet avis était partagé par Jean-Raymond THOMAS, Directeur de la Flotte BAI, qu'on a pu entendre lors d'un reportage de FR3-Bretagne diffusé le 18 novembre.

Ils pourraient être confortés dans leur raisonnement par la publication du rapport définitif sur l'accident de l'Estonia, si ce rapport confirmait qu'une heure au moins avant l'accident des bruits anormaux venant de l'avant semblaient indiquer que le casque était désemparé et que l'équipe de quart n'a pas réagi.

Quant au CCAF il craint les coûts exorbitants des transformations à réaliser sur les ferries existants pour y adapter les mesures techniques envisagées à l'OMI. Le Ministère des Transports n'était pas loin de partager cet avis.

La proposition des experts la plus combattue a été celle qui suppose que le ferry ne chavire pas malgré cinquante centimètres dans le garage. D'autres experts - en France en particulier - proposaient quatorze centimètres, ce qui couvrirait 95% des risques.

On a proposé aussi de définir des zones de navigation dans lesquelles s'appliqueraient des règles moins rigoureuses.

● NECESSITE D'UN CONSENSUS.

Malgré ces divergences, l'OMI était condamnée à faire entériner une série d'amendements significatifs par la Conférence qui s'est achevée le 29 novembre*.

Les opérateurs de transbordeurs, malgré les réticences de certains, sont condamnés quant à eux à accepter des mesures capables de restaurer la confiance des passagers mise à mal ces dernières années.

Aux mesures spécifiques touchant les transports de passagers vont s'ajouter les prescriptions du Code ISM ainsi que les nouvelles règles de STCW. Les instances de l'OMI et les compagnies de navigation ne vont pas manquer de travail...

(*) Voir page 29

M.C.



Document publié par le MARS REPORT d'octobre 1995.

Photographie prise dans le Déroit de Messine.

La porte arrière est également ouverte comme a pu le constater le photographe lorsque son navire (prioritaire) est passé sur l'avant du ferry : il a pu voir le garage ouvert d'un bout à l'autre.

Voilà sans doute ce qui explique certaines réticences régionales...

ESSAIS DES EMBARCATIONS DU TYPE CHUTE LIBRE

L'AFCAN a déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet il y a deux ans, que ce soit dans sa lettre mensuelle aux adhérents de juin 1993 ou dans le n° 23 d'AFCAN-Informations (septembre 1993). Au travers d'un article et d'une interview, les Commandants Alain PIETTE, Pierre BERRIEIX et Yvon WANHERDRICK faisaient alors part de leurs opinions sur ce nouveau concept d'abandon du navire par l'équipage. L'accent était également mis sur les exercices d'abandon, toujours indispensables à la vérification périodique du bon fonctionnement des mécanismes mais semblant moins nécessaires à l'entraînement de l'équipage, la majorité de celui-ci ayant un rôle passif au cours d'un abandon de navire par embarcation de sauvetage à chute libre. Était également posé le problème de la résistance de la structure de l'embarcation au choc subi, exercice après exercice, lors de sa chute dans l'eau d'une hauteur de 10 à 15 m.

La conclusion d'alors de la rédaction d'AFCAN-Informations, «To drill or not to drill», est toujours d'actualité.

1. Simplicité de mise en œuvre et difficulté des exercices.

C'est lorsqu'un navire en situation de détresse doit être abandonné en toute hâte qu'apparaissent tous les aléas d'une évacuation par embarcation de sauvetage sous bossoirs. Dans le mauvais temps, l'abandon est une opération périlleuse, qu'il s'agisse de la gîte prise par le navire, du danger de tenter une mise à l'eau des embarcations du bord au vent ou des risques de blessures lors du déverrouillage des crocs de largage de l'embarcation. Toutes ces difficultés et tous ces risques sont éliminés avec les embarcations «chute libre» ou FFL (Free Fall Lifeboats) qui équipent de plus en plus souvent les navires de charge neufs. Une fois que l'équipage y a pénétré et que chacun s'est sanglé à sa place, le pilote de l'embarcation (en général le bosco) actionne la commande du croc de largage : l'embarcation dévale alors sur une glissière en teflon ou sur des rampes à galets, tombe à l'eau en s'enfonçant de sa hauteur puis flotte, prête à s'éloigner au moteur du navire abandonné. Les problèmes commencent à se poser lorsqu'il s'agit d'un exercice et qu'il faut remettre à poste l'embarcation. L'accrochage des élingues de hissage de l'embarcation devient une opération difficile dès qu'il y a du clapot sur le plan d'eau car c'est une embarcation fermée, aux formes arrondies et lisses, avec des passavants étroits (lorsqu'il y en a) nécessitant de se retenir en permanence d'une main à la main courante. Plusieurs accidents ont déjà eu lieu lors des opérations de remise à poste d'embarcations à chute libre.

Enfin, s'il faut récupérer des naufragés ou simplement assurer un service de rade, les embarcations «chute libre» ne sont pas adaptées. L'obligation faite aux navires de charge d'être pourvus d'un canot de secours (SOLAS 1974 telle qu'amendée, Chap. III, partie B, Règle 26, § 2) est donc particulièrement bienvenue.

2. Périodicité des exercices - Réglementation existante.

Au niveau international, c'est bien entendu la Convention SOLAS 1974 telle qu'amendée qui prévaut, avec en particulier les § 3.1 à 3.7 de la Règle 18 (Chap. III partie B).

En France, c'est l'article 221-7.18 (§ 3.1 à 3.7) du Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 qui régit la périodicité des exercices d'abandon.

Les dispositions du règlement français et de SOLAS peuvent se résumer, pour les navires de charge, à une obligation de mise en dehors mensuelle et de mise à l'eau trimestrielle des embarcations de sauvetage. On note toutefois que l'édition récapitulative de 1992 de la Convention SOLAS apporte au § 3.7, sous la mention «clarification» la précision suivante concernant les embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre : «Il est permis d'abaisser ces embarcations de sauvetage plutôt que de les mettre à l'eau en chute libre lorsque cette mise à l'eau n'est pas possible, à condition qu'elles soient mises à l'eau en chute libre au moins une fois tous les six mois».

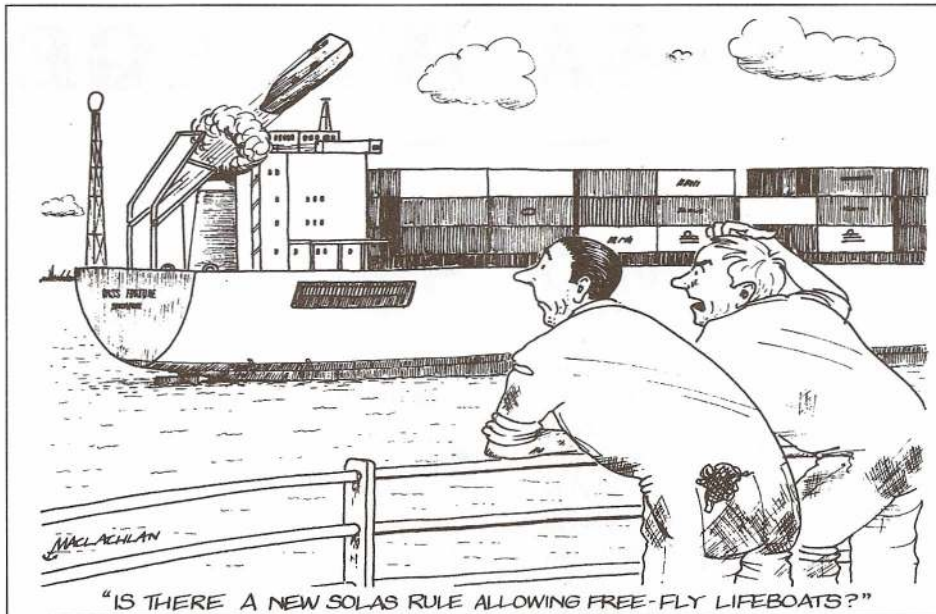
3. Positions des Cies pétrolières et des armateurs de pétroliers.

Les compagnies pétrolières et les armateurs de pétroliers souhaitent un large assouplissement des règles concernant la périodicité des exercices. Les arguments avancés sont :

- les embarcations de sauvetage du type «chute libre» sont souvent difficiles à remettre à poste après un exercice de lancement à l'eau,
- la difficulté de leur remise à poste a déjà entraîné des accidents de personnes,
- la répétition des lancements réels et des chocs que cela entraîne pour l'embarcation peut fragiliser sa structure et, enfin,
- du fait des points exposés ci-dessus les armateurs pourraient continuer à commander pour leurs navires des embarcations de sauvetage «classiques» avec mise à l'eau par bossoirs plutôt que des embarcations de sauvetage du type «chute libre».

Ces exercices ne pouvant avoir lieu qu'au port et la remise à poste de l'embarcation pouvant mobiliser du personnel pendant 45 minutes à une heure, on est en droit de se demander si derrière ces arguments ne se cache pas aussi le fait que, avec des équipages réduits, ces exercices peuvent perturber le bon déroulement des opérations commerciales et qu'il faut donc prévoir d'allonger un peu le temps de l'escale pour pouvoir les effectuer.

L'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) qui regroupe les grands groupes pétroliers multinationaux et qui a un statut de membre consultatif à l'OMI entend proposer à celui-ci qu'un essai de lancement de l'embarcation de sauvetage, avec l'ensemble de l'équipage à bord, ne soit plus désormais exigé qu'à chaque visite périodique, soit tous les 2 ans et demi.



Extrait de THE SEA,
nov./déc. 1995

INTERTANKO (International Independent Tanker Owners' Association) qui réunit les armateurs pétroliers indépendants soutient la proposition de l'OCIMF dans la mesure où il y aura une obligation d'essai trimestriel du mécanisme de largage.

4. Position de l'administration française.

C'est dans ce contexte que l'Administration française a estimé devoir préciser sa position sur la question lors de la 674^{ème} réunion de la Commission Centrale de Sécurité (05.09.95).

La C.C.S. a estimé que les essais périodiques à effectuer sur les embarcations du type «à chute libre» devront désormais être :

- «tous les trois mois, essai d'ouverture du croc de retenue de l'embarcation après approbation du mode de saisissage de l'embarcation ;
- une fois par an, mise à l'eau réelle de l'embarcation en présence d'un représentant de l'Administration».

En tant que représentant de l'AFCAN à la C.C.S. j'ai fait valoir que ces dispositions ne me paraissaient pas satisfaisantes et il en a donc été à nouveau débattu lors de la 676^{ème} réunion de la C.C.S. (07.11.95).

5. Position de l'AFCAN.

La position de l'AFCAN est fondée sur les considérations qui suivent :

- il serait judicieux de faire coïncider l'essai du croc de retenue avec l'exercice d'abandon mensuel ;
- avec une périodicité de trois mois pour l'essai du croc de retenue, le pilote et responsable du largage de l'embarcation peut très bien ne pas participer à cet essai si la durée de son embarquement est inférieure à trois mois ;
- il n'est pas précisé par quel organisme ou autorité devra être approuvé le mode de saisissage à mettre à poste préalablement à l'essai du croc de retenue de l'embarcation ;
- la nouvelle rédaction du chapitre III de SOLAS («Engins et dispositifs de sauvetage»), qui est entièrement refondu, doit être adoptée lors de la 66^{ème} session du Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI, du 28 mai au 6 juin 1996. Cette nouvelle mouture de SOLAS deviendra applicable à compter du 1er juillet 1998.

Si l'on se reporte donc aux nouvelles dispositions du chapitre III de SOLAS on peut lire dans la règle 19, «Formation aux situations critiques et exercices», qui remplacera l'actuelle règle 18, qu'il est notamment prévu que :

- § 4.2 - Chaque membre de l'équipage devra participer chaque mois à au moins un exercice d'abandon du navire et à un exercice incendie. Ces exercices devront être effectués dans les 24 heures de l'appareillage du navire si plus du quart de l'équipage n'a pas participé dans le mois précédent à un exercice d'abandon du navire et à un exercice incendie à bord de ce navire.

- § 4.3.1. - Chaque exercice d'abandon du navire inclura :

-
- 5 l'aménagement d'au moins une embarcation de sauvetage après préparation pour son lancement ;
- 6 le démarrage et la manœuvre du moteur de l'embarcation de sauvetage ;
-

- § 4.3.4. - La mise à l'eau sous bossoirs d'une embarcation de sauvetage à chute libre, plutôt que son largage, peut-être acceptée lorsqu'un largage en chute libre n'est pas possible, à condition que l'embarcation de sauvetage soit mise à l'eau en chute libre avec son équipe d'armement et manœuvrée dans l'eau au moins une fois tous les six mois. Toutefois, dans les cas où cela est impossible, l'Administration pourrait étendre cet intervalle à 12 mois à condition que des dispositions soient prises pour effectuer des simulations de largage à des intervalles inférieurs à 6 mois.

En conséquence, l'AFCAN souhaite que les dispositions suivantes soient désormais adoptées par l'Administration française concernant les exercices et essais des embarcations de sauvetage à chute libre :

- approbation du système de saisissage par la société de classification du navire,
- essai du croc de retenue au cours de l'exercice mensuel d'abandon,
- mise à l'eau de l'embarcation tous les trois mois, alternativement sous bossoirs et en chute libre.

L'avenir nous dira si ces propositions, qui me paraissent raisonnables et conformes à l'esprit de SOLAS, seront ou non retenues.

Cdt J.D. TROYAT
Vice-Président

HELI-SAUVETAGE

■ LA RELEVÉ DES SUPER-FRELON

Les Super-Frelon sont actuellement considérés en France, comme les appareils les mieux adaptés aux missions de sauvetage en mer en raison de leur exceptionnel rayon d'action et de leur remarquable capacité. Construit par l'Aérospatiale, d'une masse de 13 tonnes au décollage, pourvus de trois turbines de 1630 cv qui leur donnent une vitesse de 300 km/h les Super-Frelon ont une autonomie de 4 h 30 et peuvent franchir 1 000 kilomètres. Ils sont également doté d'un système de mise en stationnaire au-dessus de l'eau et d'un treuil de 50 mètres.

L'équipage d'un Super-Frelon est de deux pilotes, de deux mécaniciens de bord et d'un plongeur. Quand la situation l'exige, il peut être complété par une équipe médicale qui à bord dispose d'un espace suffisant pour intervenir sur un ou plusieurs blessés. Le Super-Frelon devient alors un véritable Samu volant, l'équipe médicale disposant d'un matériel adapté aux évacuations sanitaires.

Mais l'âge moyen de ces machines approche de 25 ans et le coût de leur entretien est de plus en plus lourd. La relève devrait être assurée par «l'europtère» NH-90.

■ LE NH-90.

Le programme NH-90 a été lancé en 1992 par la Société NH-Industrie qui rassemble quatre sociétés : Europter-France, Europter-Deutschland, Agusta (Italie) et Fokker (Pays-Bas). Il devrait normalement aboutir à la production de 726 machines destinées aux armées des quatre pays adhérents.

Le premier prototype entièrement assemblé a été présenté au sol le 29 septembre 1995 à l'usine d'Europter-France à Marignane. Son premier vol devrait intervenir avant la fin de l'année. La Marine pourrait recevoir les premiers exemplaires du NH-90 navalisé en 1999 ou en 2000 et les Super-Frelon seraient tous remplacés en 2005.

Le NH-90 «hélicoptère de transport tactique et naval» est un compromis entre diverses nécessités opérationnelles tant françaises qu'étrangères dont celles, en particulier, de pouvoir apponter sur des unités navales déjà construites. Dans la

Marine, pour des raisons opérationnelles et aussi pour le sauvetage en mer, on aurait préféré des hélicoptères lourds. La masse au décollage du NH-90 n'est que de 9 tonnes comparée aux 13 tonnes du Super-Frelon.

■ DU PLOMB DANS LE ROTOR ?

Mais les contraintes budgétaires actuelles semblent remettre en cause l'aboutissement du programme NH-90. Il avait déjà été question d'une mise en sommeil de ce programme lors de la discussion de la loi de programmation militaire 1995-2000. Des décisions devraient intervenir d'ici la fin de cette année quand seront connues les conclusions du comité stratégique du Conseil de Défense.

Pressée par l'urgence, la Marine s'est tournée vers des machines sur étagères. Le 22 septembre a été créée sur la Base Aéronautique Navale de Saint-Mandrier une nouvelle flottille d'hélicoptères.

La flottille «36 F» qui devient la dix-septième formation embarquée de l'aéronautique navale sera dotée au total de 15 hélicoptères «Panther». Elle en a déjà reçu cinq. Six lui seront livrés en 1996 et le reliquat en 1997. Version navalisée du «Dauphin», le «Panther» peut atteindre la vitesse maximale de 175 nœuds et couvrir une distance de 400 nautiques. Doté d'un radar de nouvelle génération, à visualisation synthétique, d'un calculateur de navigation et d'un pilote automatique l'appareil est voué à la lutte au-dessus de la surface de l'eau. Il donnera au bâtiment sur lequel il est embarqué une allonge qui doublera son champ de vision.

Ses missions : lutte anti-navires, éclairage radar, surveillance maritime, tenue de situation surface, désignation d'objectifs transhorizon, hélitransport, recherche et sauvetage en mer jour et nuit avec transition et tenue stationnaire automatiques, transport de charges externes ou internes, soutien d'une force navale à la mer.

Comme toutes les autres formations navales d'hélicoptère la «36 F» est apte à la recherche et au sauvetage en mer. Son arrivée fait de la B.A.N. de Saint-Mandrier la plus grosse base hélicoptère de la Marine française.



VOL DE FRELON AU-DESSUS D'UN NGV

Cdt Paul MASSEIN



Alors que les moyens de sauvetage côtiers sont surabondants, redondants, parfois concurrents ou même simplement ornementaux, ils deviennent de plus en plus rares au fur et à mesure qu'on s'éloigne vers le large pour finalement passer le soin à la «*légendaire solidarité des gens de mer*».

L'hélicoptère lourd s'est révélé un outil de sauvetage incomparable lors de grands désastres maritimes : puissance, autonomie, capacité permettent un rendement remarquable des opérations d'évacuation d'urgence, même et surtout en des circonstances atmosphériques éprouvantes.

Il est inutile de rappeler le palmarès du Super-Frelon et de ses équipages ; il est d'autant plus éclatant que l'âge moyen de ces machines atteint maintenant 25 ans...

Il en reste 17 dont 12 disponibles : mais ils ont bien des missions à leur charge. Les temps viennent où, compte tenu de la multiplicité de ces missions, il sera impossible de fournir au bon moment l'objet de toutes les convoitises. La marine nationale n'est pas en cause, mais, comme la plus belle fille du monde, elle ne peut donner que ce qu'elle a.

Le problème de la continuité, posé depuis longtemps, semblait résolu par la concrétisation du projet européen d'hélicoptère NH-90... Nous sommes en 95, et malgré de ronflantes déclarations le projet semble «*battre du rotor*» depuis belle lurette au point que le dernier livre blanc sur la défense ne s'étend guère sur la question.

Cette dépendance directe du budget de la défense nationale pour des moyens de sauvetage en mer montre ici sa perversité.

Ceci devient fâcheux au moment où sont mis en service une nouvelle génération de transbordeurs rapides entre Corse et continent. Ces navires légers, qui nécessitent une logistique terrestre plus complète, ont forcément une logique sécuritaire différente du fait d'un devis de poids très serré et d'une forte densité de passagers... (voir l'évolution du métro où, après suppression des poinçonneurs et chefs de station on doit embau-

cher quelques agents de sécurité et surtout faire appel aux forces de police budgétisées par l'état). A noter aussi qu'en Manche le problème ne se pose pas de la même façon grâce à la proximité des puissants moyens britanniques.

Des hélicoptères plus légers, dans le cas de nombreuses évacuations en urgence, seraient sans doute insuffisants à moins d'en posséder dans l'instant et au plus près le nombre convenable avec les équipages entraînés disponibles. Restons raisonnables et ne cherchons pas l'utopie.

Compte tenu de l'impérieuse nécessité de cette disponibilité d'hélicoptères lourds «*marinisés*», ne serait-il pas pensable que d'autres budgets, privés, publics ou associatifs, européens nationaux ou régionaux puissent participer pour assurer soit la réalisation du projet initial, soit, en profitant du flottement visible, pour faire l'acquisition plus immédiate sur le marché international de machines disponibles aux caractéristiques voisines du vecteur en service actuellement.

La Marine nationale qui donne beaucoup pour des tâches qui ne sont pas à priori du ressort de la défense en mer des intérêts supérieurs de la nation, mérite à cet égard qu'on lui renvoie l'ascenseur. Cette démarche ne serait d'ailleurs pas inédite dans l'histoire maritime de ce pays : rappelons-nous les temps où les corporations et collectivités territoriales de l'époque n'hésitaient pas à offrir des vaisseaux au roi en cas de crise, dans leur intérêt bien compris... Il est vrai que nos ancêtres avaient une idée plus saine de la relation entre la puissance navale de la nation et leurs propres intérêts.

En tout cas pour porter assistance à un navire de commerce, il faut des moyens complexes, lourds et professionnels. Souvenons-nous du sauvetage de l'Alfa-Star dans des conditions météorologiques extrêmes. Plus récemment l'échouement d'un ferry devant Calais l'a encore montré. Il a fallu attendre l'arrivée de moyens puissants venus d'ailleurs car les moyens locaux ne suffisaient pas. Un plot radar et des interventions sur les ondes n'ont jamais diminué l'action du vent sur un navire en péril...

Paul MASSEIN



NOUVEAUX PETROLIERS

Cdt Alain-Louis YVONNOU

Nouveaux pétroliers.

Nous les navigants au pétrole, entendons beaucoup parler de nouvelles techniques, mais nous ne voyons hélas, aucune réalisation dans ce sens, je parle bien entendu de réalisations françaises sur lesquelles nous serions susceptibles de naviguer.

Il se trouve que le terminal de RAS TANURA, le plus fréquenté par les VLCC, voit de plus en plus de pétroliers modernes passer dans ses eaux. Certains sont VERTS au sens propre et au figuré : les BERGUESSEN. Ils portent d'ailleurs fièrement l'étiquette de GREEN TANKER dans la cheminée. Certains sont BLEUS, ce sont les nouveaux MAERSK hyper sophistiqués, hyper efficaces, capables de décharger une cargaison de 2 000 000 barrils en 24 heures dans un port comme FOS ! (ça laisse rêveur), armés par un équipage de 13 personnes, toutes de la même nationalité, Norvégiens, bien payés et triés sur le volet avant d'être parfaitement entraînés et instruits sur tous les appareils disponibles à bord.

Certains enfin sont japonais ou chinois de Hong Kong, mais nous n'avons que très peu de données sur ces pétroliers asiatiques.

Quand on regarde les taux de fret, le rapport journalier d'un pétrolier de 2 000 000 barils de capacité d'emport tourne autour de 19 800 USD par jour sur un voyage GOLFE PERSIQUE-COREE DU SUD pour ce type de navire neuf. Quand on sait que l'amortissement est d'environ 45 000 USD par jour, on a vite fait un calcul de rentabilité dont le solde est alarmant !

Alors, bien sûr, tous ces navires attendent des jours meilleurs, mais quand arriveront-ils ? c'est là toute la question. Je crois personnellement que ce n'est pas demain, car on parle de garder en service des VLCC construits dans les années 1976 jusqu'à 25 ans d'âge... c'est parfaitement clair dans les esprits. Et paradoxalement, c'est l'armateur qui détiendra les plus «jeunes» des vieux VLCC qui risque de décrocher le gros lot. Pourquoi ?

Parce que, dans l'hypothèse où aucun accident grave

n'arrive à un VLCC ancien, qui pousserait l'OMI (ou les Américains) à les déclarer unilatéralement HORS NORME, poussée dans ce sens par l'opinion publique, je ne vois pas pourquoi ces navires qui GAGNENT DE L'ARGENT ne vivraient pas jusqu'à 25 ans... Sauf casse en mer. Les plus «POUBELLES» disparaissent de gré ou de force, car un navire mal entretenu ne possède forcément pas une durée de vie de 25 ans. (Et pourtant, en septembre accostait au terminal de RAS TANURA, le PIVOT qui est le sister ship de... l'AMOCO CADIZ).

Les non armateurs (spéculateurs) ayant investi dans des navires neufs ne peuvent pas couvrir un différentiel où ils perdent par jour presque 30 000 USD. Que reste-t-il ?

les navires anciens bien entretenus et performants, les navires subventionnés par l'Etat qui les couvre par obligation (JAPONAIS), ainsi que les navires modernes et performants dont le différentiel de perte journalière est réglé par tous les moyens (qu'il prendrait trop de temps d'expliquer ici.

Et cette situation, qui favorise les majors, est pérennisée justement parce qu'elle garde

les frets assez bas et que le transport ne coûte pas grand-chose à des SOCIETES PETROLIERES dont le but est de gagner de l'argent.



Quand nos navires français auront 25 ans que va-t-il se passer ?

Tout d'abord une période de SCRAPPING faste, entraînant une remontée des taux de fret rapide permettant une rentabilisation des navires modernes, ainsi qu'une période de super frets pour les quelques navires anciens qui resteront (s'ils sont affrétés, et ils seront certainement recherchés par ceux qui justement ne tiennent pas au taux de fret trop élevés), mais aussi, bien sûr, et c'est là que se trouve le talon d'achille des armateurs français au pétrole (ceux des VLCC), **une remontée des prix d'achat de navires sur cale à un niveau qui pourrait rapporter des sommes**

fabuleuses aux chantiers, ce qui découragera les armateurs d'acheter du neuf et qui nous mettra, quand je parle de NOUS, je pense aux OCCIDENTAUX, à la **merci entière et totale des SUD EST ASIATIQUES et des NATIONS DU GOLFE** : A. SAOUDITE (VELA), KOWEIT (KOWEIT TANKERS) et enfin IRAN (IRANIAN TANK).

Je crois vraiment qu'il est temps de penser à cela. Il faut un minimum d'environ trois ans entre la décision d'achat d'un pétrolier et la livraison. On peut dire sans faire de grandes phrases que... *le temps des décisions est arrivé.*

Quel type de pétroliers aurons-nous sous les pieds ?

Sans être devin, je crois surtout que nous aurons LES MOINS CHERS DES PETROLIERS ENTRANT DANS LA REGLEMENTATION EXISTANTE tout simplement, et le «pétrolier pare choc» colombi egg, qui me paraît fort astucieux, me paraît aussi fort compliqué à construire et donc cher à acheter.

En 1993 (cf AFCAN-INFORMATIONS n° 21), la réflexion basée sur le marché du transport, nous menait à la conclusion de l'époque : IL FAUT CONSTRUIRE DOUBLE COQUE, DOUBLE FOND SELON LES CRITERES DES AMERICAINS, sinon pas de salut. Tout ceci a bien évolué depuis, et je me retrouve avec un raisonnement bien moins catégorique.

L'ARAMCO que chacun connaît depuis des événements encore récents, a fait construire par sa filiale VELA, toute une série de pétroliers dont les voyages sont principalement

et presque exclusivement GOLFE PERSIQUE - GOLFE DU MEXIQUE. Ils ont donc vocation, et on le comprend fort aisément, à ravitailler les ETATS UNIS D'AMERIQUE. Alors, vous me direz, ils ont été construits dans ce sens ? ...eh bien NON.

Ils ne possèdent pas de doubles fonds dont la construction est jugée trop FRAGILE ET DANGEREUSE pour l'exploitation intensive et à long terme d'un PETROLIER LONG COURRIER qui subit des contraintes énormes dans le mauvais temps. Alors, comment font-ils ?

Ils font exactement ce que font les VIEUX VLCC. Ils ne pénètrent pas dans les 200 milles de la zone économique des eaux américaines et ils déchargent en SHIP TO SHIP, sur des MIDDLE RANGE TANKERS de 500 000 barils (80 000 T) au large des eaux économiques américaines.

J'ai déjà évoqué cette solution, dans le cadre de la commission AFCAN-PETROLE, en 1992 (cf. AFCAN-INFORMATIONS n° 18), et je n'ai rien inventé : c'était déjà, de la simple logique, puisque le terminal de LOOP (pour les gens pressés) échappe à l'obligation des DOUBLES FONDS...

Bien sûr, quand l'opinion publique Américaine s'apercevra, peut-être à la suite d'une pollution résultant d'un accident, qu'elle a été flouée et que l'O.P.A.90 n'était que de la poudre aux yeux lancée à des fins politiques, elle réagira fortement. Et qu'arrivera-t-il ?

Seuls les pétroliers à PONT INTERMEDIAIRE dont ne fait pas partie le «colombi egg», pourront prétendre à des frets intéressants sur les USA, après avoir, bien sûr entièrement vidé les 80 000 tonnes du double fond dans un MEDIUM RANGE au large des 200 milles de la zone économique des USA.

Conclusion, seuls les pétroliers de conception 3E et JAPONAIS ont de réelles chances de faire l'unanimité





Première rencontre : FORMATION ET SECURITE.

Reçus le 4 septembre 1995 à la Sous-Direction des Transports par Voies Navigables, par Monsieur François RENVOISE, notre objectif premier était de faire connaître notre Association et d'exprimer un certain nombre de préoccupations touchant notre profession, particulièrement dans le domaine de la formation professionnelle et de la sécurité des bateaux fluviaux.

Satisfaits d'avoir un autre interlocuteur que le CAF (Comité des Armateurs Fluviaux), nous avons été surpris de constater l'intérêt que portaient les représentants du Ministère à notre initiative et étonnés de découvrir que les sujets abordés n'avaient jamais été portés à leur connaissance dans leur totale réalité. Désormais l'AFCBFP sera présente aux commissions et réunions *ad-hoc* du ministère.

24 OCTOBRE : LIVRET DE SERVICE.

La réunion de ce jour portait sur la délivrance d'un LIVRET DE SERVICE destiné à enregistrer les temps de navigation nécessaires aux futurs capitaines de bateaux à passagers. En effet, à partir du 1er janvier 1996, un règlement européen exige des futurs brevetés de produire la preuve qu'ils réunissent quatre années d'expérience. L'AFCBFP présentera un prototype de Livret de Service valable cinq ans, durée de revalorisation du Certificat Spécial Passagers Classe I.

Selon certaines sources, un trafic de faux brevets se serait développé en Europe à l'approche de l'échéance du 1er janvier 1996. Des bateliers français, belges et allemands ont acheté leur licence auprès d'une officine strasbourgeoise. D'autres - on parle de 300 - auraient obtenu leurs certificats de circulation pour l'Elbe, l'Oder, la Weser et l'Havel sans même avoir jamais vu ces voies d'eau.

13 DECEMBRE : CONTROLE A BORD.

Dernière minute : par suite de la réquisition des bateaux de Paris pendant les grèves des transports en commun, la réunion prévue le 13 décembre a été reportée en janvier.

Cpt Michel DENIS
Président de l'AFCBFP



Ministère
de l'Aménagement
du Territoire,
de l'Équipement
et des Transports

Direction
des Transports
Terrestres

Sous-direction
des transports
par voies
navigables

Affaire suivie par : Michèle MIUS

Tél. : (1)40 81 13 23

Fax : (1) 40 81 16 90

Objet : Entretien du 4 septembre 1995

Réf. : u :/mius/mmes/er-afcbf

Monsieur le Président,

Suite à votre demande auprès de Mme A.M. IDRAC, Secrétaire d'Etat aux transports, je vous ai reçu, le 4 septembre dernier, ainsi que M. GOSSELIN, à la sous-direction des transports par voies navigables afin d'évoquer certains problèmes auxquels les capitaines de bateaux à passagers fluviaux sont confrontés tant au plan personnel qu'au plan de l'entreprise.

Au cours de cet entretien, vous avez exposé les sujets suivants :

1. Vous déplorez l'absence de titre de « capitaine » dans les textes réglementaires afférents à cette profession. Ainsi vous estimez ne pas avoir de statut propre et, par voie de conséquence, aucune reconnaissance en tant que tel aussi bien de la part des armements que de celui des équipages.

2. Vous trouvez que votre formation devrait être renforcée en raison des responsabilités qui sont les vôtres.

3. Vous m'informez des manquements à la réglementation commis par certains armements, irrégularités liées au bateau ou à l'équipage.

Sur le point 1, je vous confirme qu'il existe un cadre réglementaire conférant au conducteur l'autorité de capitaine, il s'agit de l'article 1.03 du règlement général de police de la navigation intérieure annexé au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973. Cet article est relatif aux devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord¹. Les dispositions réglementaires existent donc en la matière. Dès lors, le règlement de ce problème devrait pouvoir passer par le rappel du rôle et de la fonction du chef de bord au moyen d'une lettre de commandement.

Ce point fera l'objet d'un examen avec les représentants de l'ensemble des professionnels concernés par le transport de passagers.

Sur le point 2, la réflexion en cours sur la formation d'agent de sécurité pourra pallier cet état de fait.

Sur le point 3, des précisions relatives aux contrôles seront demandés aux autorités compétentes.

J'espère que notre entretien vous aura apporté les apaisements souhaités et je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Chargé de la Sous-Direction des
Transports par Voies Navigables
F. RENVOISE

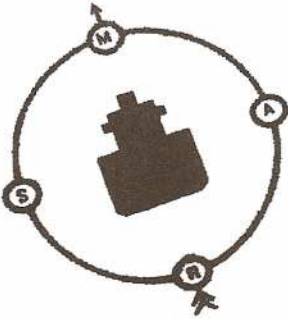
Monsieur Michel DENIS
Président de l'Association Française des
Capitaines de Bateaux Fluviaux à Passagers
25 rue de la Robonerie
77710 - CHEVRY-en-SEREINE

COPIES :

M. Guyot
M. du Mesnil
M. Renvoisé
VN2 (JP.B-MM)

¹ art. 1.03 du ROP : « 1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions réglementaires.

2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de l'ordre à bord ».



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

«LES NAVIRES HANDICAPES PAR LEUR TIRANT D'EAU

doivent porter leurs marques distinctives quand ils en ressentent le besoin. Les grands pétroliers même avec 21 m de tirant d'eau ne sont pas exempts de respecter les règles de barre quand ils ont de la place pour le faire. Quand le Commandant ressent qu'il n'a plus assez de place pour manœuvrer, il porte ces marques. C'est aussi simple que cela», nous écrit le Cdt Yvonnou dont l'expérience en la matière vaut avis d'expert. Les deux incidents rapportés ci-après illustrent la gravité du problème.

L'AFCAN

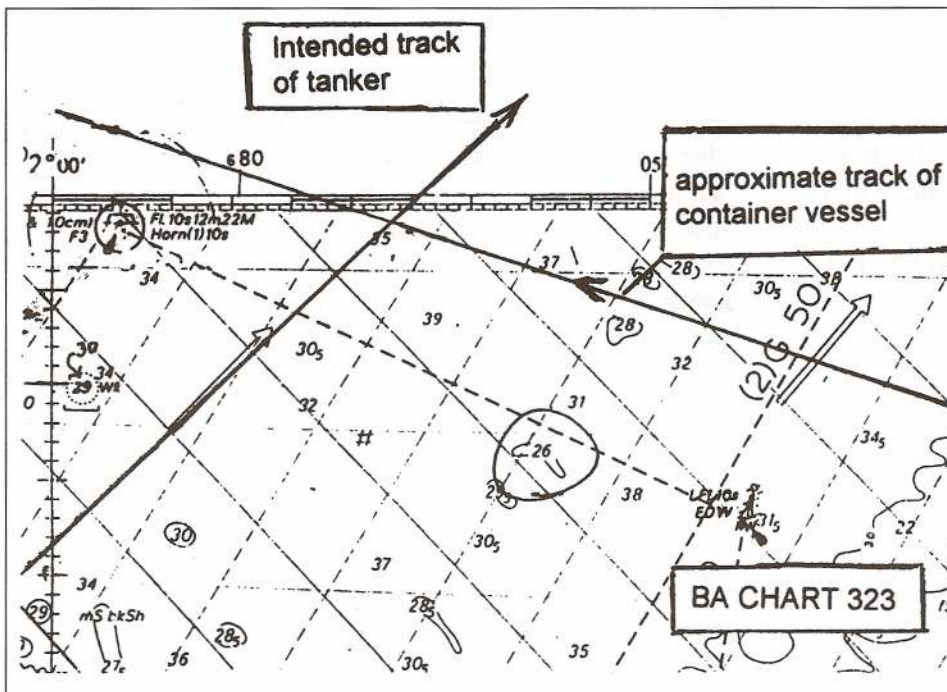
MARS 94038 Mis-use of Deep Draught Signal

Dover Strait. Good visibility

At approximately 0500 on a bright summer morning, three vessels were crossing the NE lane of the Traffic Separation Scheme from the West Hinder area. Own vessel was in the lead, heading 285° speed 19 knots, followed by a container vessel of about 30 000 tonnes on a course of 290° and doing 18 knots and a freight ferry en route from Zeebrugge to the Thames on a course of 295° and speed of 16 knots. In the NE lane, approaching the F3 buoy from the Deep Draught route, was a VLCC on a course of 055° and with a speed of 15 knots.

Own vessel passed ahead of the tanker at a range of 1 to 1^{1/2} miles astern of me and the freight ferry 4 miles astern. Watching my ARPA, I noted that the CPA of the tanker and the container vessel was almost nil. I heard the tanker calling the container vessel on channel 16 at a range of 2 miles, there was no reply. The tanker repeated the call at 1.5 miles range, again there was no reply. I was not visually observing the situation astern of me as I was concentrating on the traffic in the SW lane.

On hearing the second message, I looked to see what was happening. The container vessel was altering course to port and by the amount it heeled over it appeared to be a full rudder turn. At the same time the tanker also altered, apparently under full rudder, to starboard. At this stage the VHF burst into life with confused messages about what each vessel should do. The container vessel completed a full round turn to port eventually, its speed falling to about 4 knots when it had completed 180° turn (engine stopped as well as use of rudder?). The tanker altered to a course of about 100° and then altered to port around the almost stopped container vessel to resume its passage.



There are two disturbing factors about this incident :

1. The container vessel altered to port at close range and the eventual CPA was well under half a mile.
2. An even more disturbing feature was one particular message from the **flag of convenience (Marshall Islands Register)** tanker. This message was to the effect that «I had three red lights up with a draught of 20 metres - you should have kept clear of me». In this area there is no patch of less than 30 metres of water - the tanker used three red lights as an excuse to ignore the Collision Regulations - a not unusual happening in the area.

Own ship, a 290 000 dwt VLCC with a draft of 20.6M and a speed of 12.5 knots, was proceeding in the NE Lane of the TSS with a Deep Sea Pilot on board and showing three red lights to indicate a vessel constrained by her draught. The engine was on «Stand-by» ready for dropping the anchor at the Eurogeul anchorage.

Target ship A was first observed on radar at 0030 at 13 miles on the port bow, ARPA plotting started and showed that she was on a course of about 130, speed about 18 knots and estimated passing 0,5 miles ahead of us. Target ship B was about 1.5 miles on our starboard quarter on a parallel course and, at about 14 knots she was overtaking us.

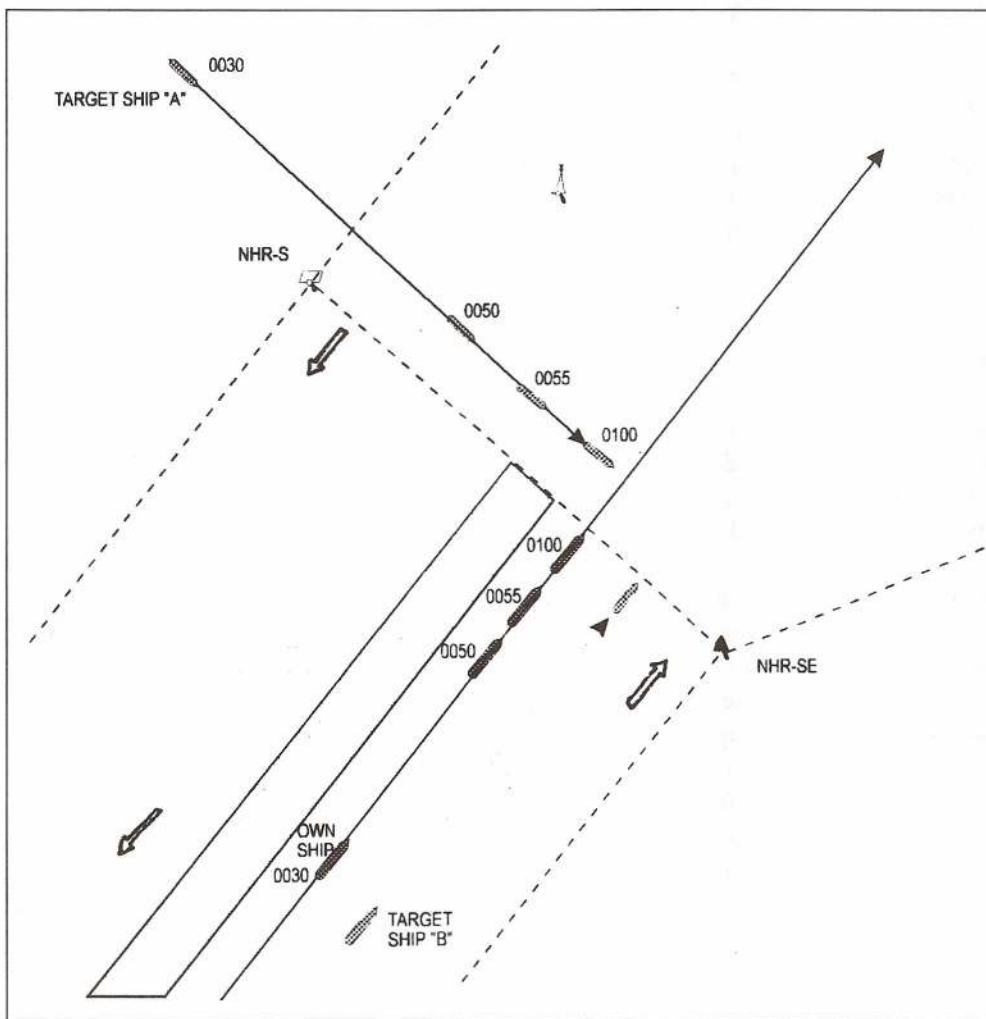
At about 0050 target ship A was visible at 5.5 miles off and ARPA showed that she had not changed her course and speed and that her bearing was continuing to draw forward slowly. At 0055 with target ship A at about 3.5 miles off and seeing no action taken by her, I put our engine on slow ahead to increase her passing distance ahead. Just after 0100, with target ship A just over 1 mile on our port bow and target ship B about 1 mile abeam on our starboard side, target ship A

started a sharp turn to her starboard. I put our engine immediately back on 'Full Ahead' to increase the steering effectiveness and put our wheel 'Hard to Starboard'. Target ship A finally passed about 0.1 miles off on our port side at which time own ship's head was about 060. I then put the wheel hard to port to check our swing to starboard and resume our course. Target ship A had not been identified but by the silhouette she looked like a Ro-Ro Container.

Looking back on the situation, I think that target ship A might have intended to cross ahead of us but later on realised that she might not be able to cross ahead of target ship B. This shows very poor seamanship in a crossing situation in trying to cross too close ahead of another vessel.

My action of putting the engine back to full ahead instead of going astern was because the ship was still moving ahead at about 11 knots and I thought that the engine might not be able to go astern at the first start.

With regard to the target ship B



at 1 mile on the starboard beam I considered it unlikely to hit her even if we continued our turn to starboard as our turning circle is less than 1 mile and she was continuing to move ahead. In this case I put myself into a close quarters situation but the question is, as a stand-on vessel, when should I consider that the other vessel is not taking sufficient action to avoid a close quarter situation and how long do I have to wait and see ?

The problem for a VLCC navigator is that different ships have very different ideas about what a safe passing distance is. Smaller ships, especially containers with a lot of horse power to play with might be happy to cut through at a mile or less - for a VLCC this is much too 'hairy'.

Deep Draught Signal.

I am writing in response to your comments regarding the use of the «Deep Draught Signal». In my opinion, the signal should only be used when there is limited space to manoeuvre around the vessel.

For example, take a typical VLCC of draught 21 m. A depth of water of about 27 m is required to be safe at full speed allowing for squat and a reasonable underkeel clearance. If this is achievable within a three mile radius of the vessel then I believe there is no justification to show the signal. Having recently examined the charts of the Dover Strait, I see no rea-

son why most of the VLCCs transiting this area should have any difficulty in altering course for other vessels in the normal course of events.

I strongly disagree with the arbitrary use of draughts such as 15 m in the Malacca Strait area for the display of this signal. Many vessels of this draught can easily manoeuvre in the normal way. In many cases this signal is switched on as a lazy means of complying with the Colregs.

Finally, I think it is prudent and good seamanship that any vessel displaying this signal should have the engine on «stand-by» and ready for immediate manoeuvre as, if the vessel is genuinely displaying the signal, then a reduction in speed is the only option to avoid a close quarters situation with other vessels.

MARS 95033 Power versus Sail

Mid Atlantic

It was a bright clear day, such as one gets in the tropics, and we were bowling along at 5-6 knots, running under full sail and for once enjoying genuine steady trade winds. Around midday a ship was detected closing from our port quarter and as ship sightings are a major event on the slow southern route, everyone soon crowded on deck. Gradually it became apparent that it was a VLCC and that she was closing fast. The rate of closure was no surprise at this stage as we are so slow and ships are usually interested in square riggers (as indeed was confirmed when we spoke to them on the VHF). The natural assumption was that she would parallel track at a safe distance and pass close but safely. However, that was not to be.

This VLCC had a large bridge screen sign «SAFETY FIRST» and as she closed inexorably the bearing of this sign did not change and the sign grew ominously prominent. Despite being in VHF contact with them, we seemed unable to communicate our concern. Suddenly I realised that she was not going to alter but was going to try to pass right ahead. I took the ship from the OOW and went «hard - a - starboard», thus slowing down very quickly and avoiding the risk of my vulnerable bowsprit being sucked in towards her by interactions as we approached CPA. With us thus semi-stalled, the other vessel passed at well under half a cable (no-one was watching the radar to check the exact distance by that time !). The 2/0 and I both felt very unwell watching the video replay that one of my complement had kindly produced !

I know that vessels such as ourselves are of interest to other ships, but attempting to pass ahead of any ship (let alone a sailing vessel) has caused many accidents over the years. Sailing vessels are particularly vulnerable because the desire for photo close-ups often seems to override the requirements of prudent ship handling. The problem is that if the power vessels gets it all wrong in the final stages then the poor sailing vessel is badly placed as the event is taking place well inside the normal «alarm safety zone» which would cause her to alter for «simple» cases of 17a (ii) or 17b.

The message must be to take your pictures by all means, but please make a little bit more use of telephoto lenses, thus leaving everyone room to manoeuvre. Ideally, you should also ensure that the ship you are closing is entirely happy with your proposed manoeuvre as her perception of a safe manoeuvre may not be the same as yours.

ACCIDENTS WITH LIFEBOAT ON-LOAD RELEASE GEAR

There have been several accidents recently involving «on-load release gear» in lifeboats. There are numerous types of release gear and each one is a different design - having no standard design makes it more difficult for crews to learn the correct operating procedures. Many incidents almost certainly occurred due to the lack of knowledge regarding the operation of the release gear.

This case involved the Panamanian registered bulk carrier «KAYAX» which was built in Japan in 1991. The vessel had a crew of 17, the Master was South Korean and the rest of the crew being composed of nearly equal numbers of Indonesians, Chinese and South Koreans. The accident happened in Portland, Victoria, and was investigated by the Australian Marine Incident Investigation Unit (PO BOX 594 Canberra ACT 2061. Fax (06)274 6699). A surveyor from the Australian MSA was on board to undertake a grain loading inspection and a Port State Control Inspection. The surveyor asked for the port lifeboat to be lowered to the boat deck level and then be returned to its embarkation position at the davit head. In this position, the surveyor asked for the lifeboat engine to be run ahead and astern. After some minutes with the engine running but the shaft in neutral, the boat suddenly became detached from the falls and dropped nearly 20 m into the water. In the boat were the Master, Second Mate and two ratings. All four were admitted to hospital and the Second Mate sustained serious head and spine injuries. It was concluded that the people initially in the boat (not the Master, who entered the boat later to help) were not sure how to engage the gear lever and whilst attempting to do so pulled the release lever which activated the release as the safety pin was not in the correct position. The instruction manual and the safety notices in the boat were in Japanese and English, neither of the crew members in the boat understood these languages - the languages spoken were Korean, Indonesian and Chinese. The language used for the day-to-day running of the vessel was mostly English while, between themselves, the senior officers used their native language, Korean. Much of the communication was a mixture of languages and use of gestures and sign language.

MARCHANDISES AUTORISEES DANS LA VOIE ASCENDANTE NORD-EST DU DST D'OUESSANT.

Le MT «SUSANNE» est un tanker de 28 600 t. de Port en Lourd, construit en 1991, vitesse en service entre 15 et 16 nds, pavillon BAHAMAS, appartenant à des intérêts danois, avec Capitaine danois.

Le 28 avril 1995, en route d'Italie vers U.K., chargé de 20 560 t. de Jet Fuel JP 8, ce navire s'est engagé dans la voie montante Est du DST d'OUESSANT.

A environ 13 nm dans le Sud de l'entrée du DST, le «SUSANNE» prévient le CROSS CORSEN, en l'informant de la nature de sa cargaison.

En réponse à ce message, le CROSS CORSEN l'informe qu'en raison de sa cargaison, il ne lui est pas permis de prendre la voie montante Est, et lui donne l'ordre de rejoindre la voie montante extérieure.

Le Capitaine considérant :

- d'une part, que sa cargaison peut transiter par la voie montante Est ;

- d'autre part, que la visibilité diminuant (de l'ordre de 2 nm) il n'était pas prudent, vu l'état du trafic, de couper tout le dispositif,

a refusé d'obéir à cet ordre et a continué sa route dans la voie montante Est.

Peu après, l'ABEILLE FLANDRE, est venu à sa rencontre pour l'escorter, ainsi qu'une vedette des Douanes, lui ordonnant de ralentir et stopper.

Ensuite, une équipe d'inspection a été hélitreuillée à bord.

Finalement le «SUSANNE» a reçu l'ordre de se dérouter sur BREST.

Il y est resté 2 jours environ, au mouillage en rade, et n'a pu reprendre son voyage qu'après le dépôt d'une garantie d'un million de francs.

A la suite de ces événements, le Capitaine a été poursuivi devant le TMC de BREST, pour avoir, à l'intérieur des eaux territoriales françaises, le 28 avril 1995, enfreint les règles du dispositif de Séparation de Trafic, s'agissant d'un navire citerne transportant des hydrocarbures ou des substances classées interdites au sens de l'article 2 de l'arrêté 84/93 du Préfet Maritime de l'Atlantique du 11 octobre 1993 (date de mise en vigueur : 15 novembre 1993).

L'Article 2 de cet arrêté dit :

«La voie montante Est du Dispositif de séparation de trafic d'OUESSANT, est interdite :

1^o - aux navires citernes transportant des hydrocarbures visés à l'appendice I de l'annexe 1 de la Convention MARPOL de 1973».

Le JP8 n'est pas répertorié dans l'Appendice 1 de l'Annexe de MARPOL, mais c'est un produit classé dans la nomenclature des pétroliers (SHELL INTERNATIONAL, en particulier), sur la même ligne que le JP1, c'est-à-dire dans les carburéacteurs (jet fuels).

Le Capitaine avait à sa disposition les documents de l'Amirauté suivants :

- carte 2655, English Channel ;

- document 5500, Routing Guide English Channel and Southern North Sea.

Ces documents, livrés à bord en Mars 1995, étaient parfaitement à jour des corrections ; ceci n'a été contesté par personne.

Le Routing Guide précise dans un encart, près de la voie Est du DST d'OUESSANT que :

«This lane shall not be used by tankers carrying oils, *except for gasolines, jet fuel and naphta*».

Cette note est tout à fait conforme aux instructions données par l'OMI dans sa Publication «Ship's Routeing» - 6^{ème} Edition 1991 - corrigée 1992.

Dans la description du dispositif d'Ouessant, ce guide précise :

«Special provisions :

1 - The traffic lane for north-eastbound ships described in paragraph (c) above shall not be used by :

a) - tankers carrying oils mentioned in appendix 1, Annex I, to the International Convention for Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, *with the exception of gasolines, jet fuels and naphtha, mentioned in this Convention*».

La seule correction apportée à cette édition de 1991 - corrigée 1992, a été depuis 1992, la désignation des limites de la Zone côtière (telle qu'elle ressort de l'arrêté 84/93). Cette correction a été approuvée à la 63^{ème} Session du Maritime Safety Committee et rendue effective le 24 novembre 1994.

Le Capitaine, habitué des transports d'hydrocarbures et des parages d'OUES-

SANT, connaissait bien la réglementation et ne manquait pas de prendre la voie extérieure lorsque la nature de sa cargaison le lui imposait.

Dans le cas présent, il devait se signaler au CROSS 2 heures avant d'entrer dans le DST ; il ne l'a fait qu'une heure avant (il n'était d'ailleurs pas poursuivi pour ce motif devant le TMC), mais il était sûr de son bon droit quand à l'autorisation de sa cargaison à transiter par la voie NordEst.

Il était en effet en règle avec la réglementation internationale.

Selon la Convention SOLAS, ratifiée par la France, l'OMI est le «seul organisme international habilité à établir et à adopter sur le plan international des mesures relatives à l'organisation du trafic et aux zones que doivent éviter les navires ou certaines classes de navires».

L'OMI n'ayant pas pris en compte les restrictions de l'arrêté 84/93 du Préfet Maritime de BREST, le Jet Fuel JP8 était donc toujours autorisé dans la voie montante EST, au regard de la règle-

Cette affaire est à rapprocher de celle survenue à l'un de nos collègues qui s'était vu infliger un «avertissement» par les Affaires Maritimes de Dunkerque pour avoir emprunté la voie montante Est, le 30 décembre 1993, alors que sa cargaison comportait quelques fûts de minerai d'uranium (uranate). Sur intervention de l'AFCAN qui avait fait valoir que l'Art.2-3^o de l'Arrêté 84/93 de Prémar-Brest interdisait le passage «des matières fissiles et irradiées» mais pas des minerais (par référence à la réglementation SURNAV), l'avertissement avait été annulé ! (AFCAN-INFORMATIONS n° 25 - mars 1994 - page 18).

mentation internationale, la seule que le Capitaine du SUSANNE ait à connaître et à appliquer.

L'étude de l'affaire ayant mis en évidence une certaine lacune dans la transmission de l'information entre les services nationaux et l'OMI, l'avocat du Capitaine a soulevé ce problème de fond, n'hésitant pas à citer comme témoins à l'audience des responsables du CROSS CORSEN, du SHOM et de l'Action de l'Etat en Mer.

Il est apparu que, si l'information circule correctement, le contrôle d'une retranscription conforme par l'OMI des décisions nationales n'est pas systématique.

La copie de la minute du Jugement du 28 septembre 1995 a été communiquée au représentant du Capitaine le 20 novembre 1995.

Il y est écrit que le Capitaine comparait devant le Tribunal «sous la prévention d'avoir le 28 avril 1995 navigué en tant que Capitaine du pétrolier panaméen SUSANNE dans la voie montante Est du dispositif de séparation de trafic d'Ouessant avec un chargement de 20 560 tonnes d'hydrocarbures (JP8)».

Le Tribunal a répondu «OUI», à la majorité, aux 2 questions suivantes :

1ère question : l'arrêté 84/93 du 11/10/93 du Préfet Maritime de la Région Atlantique est-il applicable en l'espèce ?

2ème question : M. Cristiansen Eric, Capitaine du pétrolier panaméen SUZANNE (sic), a-t-il navigué le 28 avril 1995 dans le rail montant Est du dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, avec une cargaison d'hydrocarbures, en l'espèce 20 560 tonnes de jet fuel (JP8) ?

La sanction du Tribunal a été une condamnation à une peine de 15 000 F d'amende, dont 10 000 avec sursis.

On peut remarquer que le Tribunal a apparemment mesuré sa sanction en fonction d'une certaine clémence et aussi d'une grande prudence qui l'a amené,

d'une part :

- à infliger au Capitaine une amende symbolique couverte par l'amnistie présidentielle ;

d'autre part :

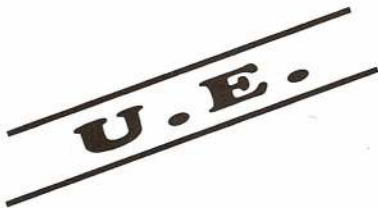
- à ne pas poser la question fondamentale : le Capitaine était-il en infraction vis-à-vis de la réglementation internationale, la seule qu'il ait à connaître ?

Ceci lui évitait d'avoir à répondre par la négative à une question de fond, qui aurait mis en évidence la carence de Services administratifs, à l'OMI ou ailleurs, et aurait confirmé qu'à défaut de modification de la part de l'OMI, les cargaisons autorisées à passer dans la voie montante EST du DST d'OUESSANT jusqu'à l'arrêté 84/93 du Préfet Maritime de BREST bénéficient toujours de cette autorisation du point de vue de la Réglementation Internationale (ratifiée par la France) et que toute mesure coercitive prise par l'Etat Français à l'encontre de cette réglementation internationale serait susceptible de relever de l'abus de droit.

F. GOURMELON
22 novembre 1995

Nota : Dans la rédaction de la minute du Jugement, l'affaire a fait du chemin ; les questions posées au tribunal concernent en effet un navire «SUZANNE» de pavillon «panaméen» et non plus un navire «SUSANNE» de pavillon «Bahamas» !!!

F.G.



UNION EUROPEENNE et CESMA

L'Union européenne est gérée par des institutions communes dont on citera en particulier :

- le Parlement européen, démocratiquement élu ;
- le Conseil européen, représentant les Etats membres au niveau des chefs d'Etats ou de gouvernements ;
- le Conseil de l'Union européenne représentant chaque Etat membre au niveau ministériel ;
- la Commission européenne, gardienne des traités et dotée de pouvoirs d'initiative législative et d'exécution ;
- la Cour de Justice des Communautés européennes, chargée de dire le droit ;
- la Cour des comptes européens, qui contrôle les finances.

CESMA peut agir :

- auprès des 626 députés, dont 87 français, du Parlement européen en leur apportant des informations sur les problèmes intéressant les transports maritimes en général, voire sur des projets précis en cours d'élaboration,

- auprès de certaines Directions générales et Directions de la Commission européenne ayant à connaître du transport maritime. Il s'agit, entre autres, de la Direction générale Transports (plus connue sous le sigle DG VII), et de sa Direction Transports maritimes (Direction D).

La Direction D de DG VII comporte 4 unités, à savoir :

- D1 - Politique Maritime,
- D2 - Application du droit communautaire et Marché intérieur,
- D3 - Sécurité maritime - Environnement - Aspects techniques,
- D4 - Politique portuaire - Aspects sociaux - Autres politiques communes.

CESMA a d'ores et déjà rencontré le Chef de l'unité D3 et deux de ses adjoints.

Par ailleurs, en dehors de contacts avec l'administration et des organismes maritimes nationaux, CESMA a également rencontré des représentants :

- du Secrétariat Général du Memorandum of Understanding (MOU),
- de l'Association des Armateurs Européens (ECSA),
- de l'Association des Pilotes Maritimes Européens (EMPA).

D'autres rendez-vous de présentation de CESMA sont prévus au niveau de DG VII, dont l'organisation vient d'être remaniée au 1er novembre, et avec des députés européens intéressés par les problèmes du transport maritime.

Si bien des personnes rencontrées se sont étonnées que les Capitaines de navires ne se soient pas organisés plus tôt à l'échelon de l'Union Européenne, toutes ont accueilli avec intérêt la nouvelle de la création de CESMA et souhaité que des échanges de vues réguliers s'établissent avec les organismes qu'elles représentent. C'est bien notre intention dans les mois qui viennent.

Cdt J.D. TROYAT
President of CESMA

Nota : d'ici la fin de l'année, le Commissaire européen au transport Neil Kinnock devrait présenter un important document sur la politique future de l'Union européenne en matière de transports avec un important volet consacré au transports maritimes.

CONGRES EUROPEEN DU PATRIMOINE MARITIME

Cdt Jean HUYARD

Ce congrès s'est tenu les 13 et 14 octobre 1995 à Rochefort dans la Corderie Royale.

Le choix de Rochefort est particulièrement judicieux. Cette ville possède, en effet, un patrimoine maritime bâti très conséquent, dont la corderie royale est la pièce maîtresse.

Le congrès a débattu de la sécurité appliquée aux navires traditionnels, de la restauration des navires anciens et de la construction de répliques, des problèmes économiques et des aides gouvernementales et fiscales, et enfin de l'exploitation des navires traditionnels.

Il est évident que l'exploitation commerciale de ces navires pose de gros problèmes en ce qui concerne la sécurité. En effet, les règlements en vigueur pour les navires modernes sont très difficiles à appliquer à ces navires anciens si l'on ne veut pas altérer leur authenticité par tout ce qu'il faudrait ajouter à leurs structures et à leur armement.

Je ne m'attacherai ici qu'à rapporter le débat sur la sécurité appliquée à ces navires. Ce qui est le seul point intéressant l'AFCAN.

Synthèse des réglementations européennes :

Les règlements de sécurité pour des bateaux historiques ou traditionnels en Europe montrent une très grande diversité. L'éventail va d'une absence totale de prescriptions à des règlements techniques et administratifs détaillés, énoncés par des ordonnances et s'approchant des normes

réglementaires appliquées à la marine marchande, à l'instar des conventions IMO-SOLAS.

Cette diversité va de pair avec la grande variété de situations opérationnelles. Les bateaux traditionnels sont des vaisseaux très particuliers. Ils peuvent être utilisés par des associations de jeunesse ou de formation dans un but éducatif, répondant à un besoin d'expérience et d'aventure ; ils peuvent figurer dans des musées vivants ou constituer eux-mêmes de tels musées, cherchant à préserver l'expérience du marin par la formation à la voile. Ils peuvent naviguer à des fins commerciales en embarquant des passagers payants. Et cette liste n'épuise point l'étendue des possibilités. Les bases juridiques sur lesquelles naviguent de tels bateaux peuvent être entièrement privées, privées mais avec un soutien public, entièrement publiques ou enfin commerciales.

Jusqu'à une époque récente, la plupart des pays d'Europe n'ont pas senti le besoin de traiter des problèmes de sécurité de tels vaisseaux en termes législatifs. Ceci reflète bien évidemment le degré d'importance attachée à ces vaisseaux par l'ensemble de la collectivité, et correspond également à l'idée que de tels bateaux relèvent de l'organisation des loisirs, et ne sont en effet que des bateaux de plaisance. Même ici, toutefois, dans le domaine des activités de loisirs, les autorités publiques et de contrôle sont appelées à intervenir de plus en plus fréquemment.

Lorsqu'il s'agit de la sécurité des passagers dans ces bateaux, l'intérêt du législateur peut être éveillé soit par des accidents ou encore par un intérêt manifesté par un pays voisin, comme

l'ensemble des pays qui forment l'union européenne. En effet, à différentes occasions, des passagers sont nombreux à passer un temps considérable à bord de bateaux traditionnels sans nouer pour autant aucun lien particulier avec le bateau, ses objectifs ou ses propriétaires. Un cas exemplaire ici serait le visiteur qui paie une place à bord d'un bateau traditionnel afin d'assister à un événement tel qu'un défilé ou un rassemblement d'autres bateaux traditionnels. Cet exemple souligne la diversité des bases légales d'un pays de l'Europe à l'autre, diversité donc, comme on l'a vu, qui peut vouloir dire aucune réglementation ou, alternativement, une législation spécifique pour une industrie de loisirs qui emploie plusieurs dizaines de milliers de personnes.

Des règlements spécifiques dans ce domaine de l'exploitation de bateaux traditionnels ont été élaborés dans la plupart des pays scandinaves, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en Allemagne. La recherche de règlements de sécurité adéquats pour la navigation sur des bateaux traditionnels démontre en général que les normes modernes de sécurité qui s'appliquent à la construction navale ne sont pas adaptées. Cette inadaptation recouvre les équipements de sécurité, et l'expérience tend à démontrer que les standards existants :

- ne peuvent pas être respectés d'un point de vue technique ;
- tendent à détruire ou à altérer le caractère historique ou traditionnel du vaisseau ;
- sont très coûteux.

Ainsi, les règlements spécifiques adoptés ont suivi en général deux démarches :

1. Des règlements spécifiques pour des bateaux traditionnels qui naviguent à des fins commerciales.

2. Des règlements spécifiques pour des bateaux gérés par des associations à but non lucratif.

La première démarche donne lieu à des prescriptions très détaillées aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne. La deuxième démarche ouvre de nouvelles possibilités. Celles-ci comportent des certificats individuels de sécurité, selon l'âge, le but et le domaine de navigation de chaque vaisseau, et c'est la méthode adoptée en Norvège et en Suède. Ailleurs - en Allemagne et au Danemark - des règlements plus généreux ont été élaborés, capables d'être appliqués à des flottes de bateaux traditionnels. De tels règlements prennent en compte la valeur historique de ces bateaux et admettent aussi qu'au moment de leur construction ils ont été équipés pour la sécurité et reconnus aptes à tenir la mer, aptitude qu'ils ont pu conserver jusqu'à nos jours.

Position de la France :

La réglementation française actuelle relative à la sécurité des navires ne connaît aucune définition ou régime juridique spécifiques aux navires de mer communément connus sous les expressions de navires du patrimoine, navires de tradition, navires traditionnels ou vieux gréements.

Ce n'est qu'en 1994 par une circulaire du 1er décembre, par ailleurs diffusée sous forme d'un «guide de l'utilisation des navires de plaisance» que le «navire du patrimoine» s'est vu défini comme «un navire construit et conçu avant 1950 ou construit à l'identique essentiellement avec des matériaux traditionnels».

Axé sur les différentes formes d'utilisation des seuls navires de plaisance, ce guide destiné aux services de l'administration de la mer et des usagers s'est référé aux règles de sécurité de droit commun applicables à l'utilisation privée des navires affectés à une navigation de plaisance, à la location des navires affectés à une navigation de plaisance avec ou sans équipage, aux conditions d'utilisation de navires affectés à une activité de

plaisance sous forme de prestations de transport.

C'est toujours dans le domaine de la navigation de plaisance que la réglementation française verra apparaître, si ce n'est le terme ou l'expression, du moins la définition recouvrant cette réalité, en application de la réglementation européenne.

La directive 94/25 CE du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives réglementaires et administratives des Etats-membres relatives aux bateaux de plaisance devra en effet être transposée au plus tard le 16 décembre 1995 et appliquée à partir du 16 juin 1996.

Cette directive laissera aux réglementations nationales, en les excluant de son propre champ d'application, «les originaux et les copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruites essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telles par leur constructeur».

Réglementation nouvelle.

Aux termes de la réglementation nouvelle relative à la sécurité d'ensemble des navires, les navires traditionnels continueront à se voir appliquer les normes de droit commun prévues pour les types fondamentaux de navires définis par le décret n° 84-810 du 30 août 1984 dont la modification devrait intervenir d'ici la fin de l'année 1995 :

1. Navires à passagers : Tout navire qui transporte plus de 12 passagers (sont exclus de cette définition les navires à voile qui transportent au maximum 30 personnes).

2. Navires de plaisance :

a. Navire à usage personnel : tout navire utilisé à titre privé par son propriétaire, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation touristique ou sportive.

b. Navire de formation : tout navire utilisé dans le cadre des activités

- d'un centre nautique soumis aux dispositions relevant du ministère de la Jeunesse et des Sports,

- d'une école ou d'un centre de formation visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance à moteur.

c. Navire à utilisation collective : tout navire, autre qu'un navire à passagers, sur lequel sont embarqués à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation touristique ou sportive.

3. Navires de charge : Tout navire autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance.

Les navires à utilisation collective méritent un commentaire particulier :

Résevée aux navires à voile de 10 à 25 mètres, cette catégorie devrait s'ouvrir à tous les navires quelle que soit leur longueur et quel que soit leur mode de propulsion.

Le nombre de personnes admises à bord ne pourra excéder celui autorisé sur un navire soit :

- 12 passagers (plus équipage) sur un navire à moteur ;

- 30 personnes (équipage inclus) sur un navire à voile, réduit à 12 passagers en cas de voyage international.

Ces navires seront soumis à l'obligation du permis de navigation et, au-delà de 30 mètres, au certificat de franc-bord.

Déclaration.

Les Allemands ont demandé que le congrès adopte la déclaration suivante :

Le Congrès Européen du Patrimoine Maritime recommande à la Commission Européenne et aux gouvernements des Etats membres d'accepter mutuellement les règles de sécurité promulguées dans la législation nationale à l'intérieur des Etats membres de l'Union Européenne et d'instituer ainsi une plateforme européenne commune.

Toute tentative pour harmoniser ces règles nationales rendrait impossible de se référer à l'origine régionale des navires historiques et ne conviendrait pas au caractère individuel de l'héritage maritime. Cela n'améliorerait pas la sécurité mais serait un inconvénient à ce que les navires historiques soient conservés et maintenus opérationnels dans leur caractère original comme monuments de leur temps.

Cdt Jean HUYARD

REGIONS MARITIMES D'EUROPE.

4ème Conférence au sommet

Cdt Jean-Paul DECLERCQ

Les 23 et 24 novembre 1995 se réunissait à Nantes, dans l'Hôtel de la Région Pays de Loire, la quatrième Conférence au Sommet de l'Alliance Of Maritime Régional Interests in Europe, AMRIE. J'ai suivi, pour AFCAN-INFORMATIONS qui avait été invitée, les travaux de cette conférence.

UN REGROUPEMENT DE REGIONS MARITIMES D'EUROPE, L'AMRIE.

Née il y a 4 ans, l'Alliance des Intérêts Maritimes Régionaux d'Europe est une initiative du Parlement Européen, parrainée par trois de ses membres, Alan DONNELLY, Brigitte LANGENHAGEN et Roberto SPECIALE.

L'AMRIE se veut un rassemblement de tous ceux qu'intéresse l'avenir des régions maritimes de l'Union Européenne, au-delà des clivages et barrières politiques des partis. Elle veut aider les habitants des Régions Maritimes à faire entendre leur voix et à développer leur potentiel économique et humain, leurs perspectives d'emploi et leur compétitivité. L'objectif à long terme est l'établissement d'une stratégie maritime pour l'Union Européenne.

Au cours des dernières années, l'essentiel des travaux de l'AMRIE a consisté à apporter une contribution aux communications, réglementations, et directives établies par la Commission Européenne. Les porte-parole de cette organisation insistent sur les résultats obtenus dans le domaine des mesures visant à éliminer les navires hors-normes (MoU), et la prise en charge, dans le cadre du développement du Réseau de Transport Transeuropéen, de la recherche de modes de transports alternatifs à la route, en particulier les opportunités de transfert de cargaisons et de passagers vers le transport maritime à courte distance. Sur ces points, nous retrouvons des préoccupations qui sont les nôtres.

QUI PARTICIPE A L'AMRIE ?

A travers l'AMRIE, une Europe des régions maritimes semble se construire. Sont membres des Régions, des villes maritimes (GENES, NEWCASTLE, BREME, DOURO, PORJ), des centres universitaires, des organisations syndicales (la NUMAST Britannique). Mais cette Europe maritime ne recouvre cependant pas, actuellement, les frontières de la CEE. En effet, les 40 régions et associations qui la composent sont Allemandes, Britanniques, Italiennes, Belges, Hollandaises, Portugaises, Grecques et Finlandaises.

Aucune Région Française n'est membre de l'AMRIE, ce qui traduit sans doute le manque d'intérêt porté, en France, aux questions maritimes. On peut penser, sans doute, que les Régions de l'Ouest, membres de l'Arc Atlantique, ont pu considérer que ce dernier, regroupement des Régions Maritimes de l'Ouest Européen, devait être privilégié. Mais on peut noter que le Portugal, membre de l'Arc Atlantique, est également membre de l'AMRIE. Par contre l'absence de la Région Provence-Côte-d'Azur, de la Région Normandie, et de la Région Nord-Pas-de-Calais est plus difficile à expliquer.

A voir la qualité des travaux de l'AMRIE, et le poids que cette Alliance peut avoir dans les instances Européennes, la présence des Régions maritimes Françaises au sein d'un regroupement qui assure le secrétariat de l'Intergroupe Maritime du Parlement Européen semble en tout point souhaitable.

A noter que le choix d'une région de l'Ouest pour cette 4ème Conférence au sommet n'était pas innocent. L'AMRIE souhaite s'élargir aux Régions non encore adhérentes. L'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire (ACEL), et la ville de Brest, viennent ainsi d'adhérer.

L'ACTIVITE DE L'AMRIE.

La plupart des activités de l'AMRIE concerne la participation à l'élaboration des textes Européens. Cela recouvre des domaines comme l'élimination des navires sous-normes, la pollution, la sécurité maritime, la responsabilité de l'armateur, la responsabilité de l'Etat du pavillon, le développement de l'activité du MoU, et, dans ce cadre, la volonté d'un progrès dans la qualité des inspections.

M. Pieter BERGMEIJER, membre du Comité OMI, a, sur cette question, insisté sur la qualification des Inspecteurs : «*Les contrôles ne peuvent apporter une amélioration de la sécurité que dans la mesure où ils sont effectués par des inspecteurs qualifiés (knowledgeable surveyors)*».

J'ai retenu le souhait d'une augmentation immédiate des contrôles de navires afin d'éliminer les bâtiments et les opérateurs qui ne répondent pas aux normes. La base de données du MoU, gérée par le service des Affaires Maritimes à ST MALO, peut actuellement être consultée par les services de contrôle. L'AMRIE souhaiterait que cette base de données devienne accessible pour tous les opérateurs, en particulier les Affréteurs, afin de permettre d'accélérer le désarmement des navires à haut risque.

Le développement du cabotage (short sea shipping) est une priorité pour l'AMRIE. Des subventions de la Communauté Européenne vont être dégagées en ce sens. Un livre vert sur les coûts comparés va être établi, qui devrait montrer, pour ceux qui l'ignorent, l'intérêt du transport maritime.

A noter toutefois que les subventions au transport transocéanique, qui n'est pas en concurrence avec d'autres moyens de transport, n'est pas envisagé.

Par contre, le Directeur Général de la DG7, M. Roberto SALVARANI, a insisté sur la volonté de rétablir une concurrence loyale, en poursuivant les Etats membres de l'OMI qui ne mettent pas en œuvre les règles de sécurité maritime. Il semble y avoir une volonté d'éliminer du marché du shipping les Etats qui ne peuvent pas, ou ne veulent pas, contrôler leurs navires. Mais aucun moyen nouveau n'a été avancé pour faire avancer ce vœu.

La place des hommes a été évoquée tout au long de la conférence, et particulièrement avec une excellente intervention de M. Brian ORRELL, secrétaire général de la NUMAST. L'AMRIE est consciente que le manque croissant de marins qualifiés de l'Union Européenne atteint des niveaux de crise. Une aide devrait être apportée pour la formation. Mais ma question, portant sur le problème posé par le sous-coût des marins de certains pays, est restée sans réponse.

Ceci est compréhensible, dans la mesure où la préoccupation de l'AMRIE, c'est le développement de l'Industrie Maritime dans son ensemble, développement et modernisation des ports, questions liées à la construction navale, ressources diverses liées à la mer. C'est ainsi que des recherches sont effectuées sur les «*Maritime systems of the future*» (ce qui peut nous rappeler les recherches effectuées dans les années '80, en France, sur le navire 85), sur les navires à grande vitesse, et sur le développement des VTS.

Les préoccupations des Régions Maritimes ne recourent donc pas, loin s'en faut, nos préoccupations. Certaines décisions de la CEE, qui favorisent les Chargeurs au détriment des Transporteurs sont là pour nous le rappeler. Mais l'existence d'un fort lobby maritime au sein de l'Europe peut sembler une bonne chose en soi, d'autant plus que celui-ci se veut ouvert aux opinions et à la participation des professionnels.

J.P. DECLERCQ

Dernière heure...

SECRETARIAT GENERAL DE LA MER

Poursuivant la mise en place des structures préconisées par M. Bernard DUJARDIN, le Gouvernement a nommé un Secrétaire Général de la Mer en la personne de M. Didier QUENTIN. Le jour même, 22 novembre, l'AFCAN lui adressait ses félicitations en rappelant par la même occasion les grands axes des travaux de l'Association et son désir de continuer à participer tant aux réflexions devant permettre la réalisation d'une grande politique maritime pour la France qu'aux travaux techniques relatifs à la sécurité et à la protection du milieu marin.

SECURITE DES FERRIES

La Conférence SOLAS qui s'est achevée le 29 novembre à Londres a adopté les mesures suivantes :

- les **ferries existants** devront se mettre en conformité avec **SOLAS-90**. Ceux qui pour l'instant ne réunissent que 85% des normes «SOLAS-90» ont jusqu'au 1er octobre 1998 pour se mettre en règle. Ceux qui atteignent déjà 97,5% ont jusqu'au 1er octobre 2005 ;

- le Groupe d'Experts proposait en outre que les normes de stabilité prescrites par SOLAS-90 puissent être respectées **même après envahissement du pont-garage sur une hauteur de 50 centimètres**, et que cette nouvelle mesure s'applique **aux navires existants** (suivant un calendrier).

Un certain nombre de pays se sont opposés à l'adoption de ces mesures, trop coûteuses et conduisant au déchirage d'un bon nombre de ferries en service.

De ce fait, ces propositions n'ont pas été incluses dans SOLAS-90. A la place une **résolution** a été adoptée qui permet des «**accords régionaux**». Le texte de cette résolution était proposé par le Danemark, la France, l'Italie, la Norvège, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni.

Cette résolution prévoit que des règles spéciales de sécurité puissent s'appliquer aux transbordeurs effectuant des voyages réguliers entre des ports dûment désignés des pays contractants, **compte tenu des conditions de mer habituellement rencontrées** et autres particularités locales.

Les prescriptions de stabilité incluses dans ces accords régionaux ne pourront pas être plus sévères que celles des directives présentées dans une annexe de la résolution (par exemple 50 cm d'eau dans le garage). Ces directives qui sont les résultats des travaux du Groupe d'Experts concernent les critères de stabilité et la manière de l'apprécier. Toutefois la résolution admet que l'on puisse substituer aux méthodes d'appréciation de la stabilité préconisée par le Groupe d'Experts les résultats de «model tests» réalisés en bassin de carène suivant des houles caractéristiques définies par le Groupe d'Experts.

Les accords locaux entreront en vigueur douze mois après leur dépôt à l'OMI.

- D'autres changements à la Convention SOLAS ont été adoptés concernant les systèmes de diffusion par hauts-parleurs, les engins de sauvetage, le comptage des passagers, les plateformes pour hélico, les radiocom., la langue de travail, etc.

Un grand nombre d'autres propositions du Groupe d'Experts sont actuellement à l'examen des divers sous-comités spécialisés.

TOLE D'ARNAQUE.

Des membres de l'AFCAN Méditerranée s'étaient inquiétés d'apprendre qu'une simple tôle soudée sur le bulbe de certains ferries suffisait, en avançant ainsi la perpendiculaire avant, à mettre la porte étanche à la distance réglementaire. Ils dénonçaient en particulier cette pratique sur les navires de la Corsica Lines. Lors du Conseil d'Administration de l'AFCAN qui s'est tenu au Havre le 13 décembre, JD TROYAT a apporté sur ce sujet les précisions suivantes.

Après la catastrophe de l'ESTONIA, les administrations maritimes des pays européens ont procédé à une vérification approfondie de la position et de la fixation des portes rampes avant de leurs ferries. Lorsque ces portes et rampes se trouvaient trop avancées, mais sans qu'il y ait risque d'interférence entre leurs moyens de verrouillage et les articulations du casque d'étrave, les Français et les Irlandais ont proposé de disposer une cloison verticale amovible et de renforcer les rondes de surveillance du garage.

Les Britanniques ont indiqué une autre solution qui consistait, lorsque c'était possible, à transformer le profil du bulbe en lui adjoignant un appendice vertical. La longueur de référence fixant la position de la rampe en était modifiée et dans la plupart des cas cette position pouvait être conservée.

En France, cinq car-ferries se sont révélés ne pas être en conformité : VAL DE LOIRE, SOLIDOR 2, QUIBERON, DUCHESSE ANNE, ILE DE BEAUTE.

Sur ces cinq navires, quatre ont été achetés d'occasion avec des certificats en règle, que l'administration française n'a pas mis en doute. En ce qui concerne l'ILE DE BEAUTE, construit en France, la SNCM avait décidé en cours de construction de le rallonger, ce qui avait mis l'implantation de sa porte rampe avant en dehors des distances réglementaires. Pour ne pas pénaliser l'armement, la Commission Centrale de Sécurité avait alors accordé une dérogation.

Aucun des cinq car-ferries ne présentait de risque d'interférence entre leurs moyens de verrouillage et les articulations du casque d'étrave. Mais seuls deux d'entre eux, le VAL DE LOIRE et le SOLIDOR 2 ont pu voir leur porte rampe venir à la distance réglementaire par la simple modification de leur bulbe d'étrave. L'implantation de leur porte rampe sur les trois autres ne permettait pas d'user de cette facilité et ils ont dû recevoir une porte étanche supplémentaire à l'avant. Notons que sur l'ILE DE BEAUTE cette porte aurait dû être installée au neuveage mais ne l'a pas été du fait de la dérogation accordée.

MERITE MARITIME.

Cette année, ont été distingués nos collègues KERIGNARD et TROCHERIS promus officiers.

Nos collègues AFRANT, AUGEREAU, FERCOCQ Yvon, GELARD, HORDE, LE CALVEZ Jean-Claude, LESACHEY, LOREAU, MOULIERAS, SIGUIER, SOULIMAN et TRUIN ont été nommés Chevaliers.

Par ailleurs, l'AFCAN présente ses félicitations au Professeur BONASSIES promu Officier du Mérite Maritime ainsi qu'à Madame ODIER du CCAF nommée Chevalier.

Is this a pirate ship ?



A fast patrol boat, which apparently tried to intercept a tanker in the South China Sea, was caught on film by one of the crew members and sent to Lloyds List.

Precautions that included calling all officers and crew not

engaged in other duties to the bridge and the securing of all doors averted what might have been a pirate attack.

The patrol boat, which flew the Chinese flag, was unmarked except for some Chinese characters on her bow.

PIRATERIE ET VOL A MAIN ARMEE.

Les actes de piraterie et les vols à main armée qui, au milieu de l'année 1994 avaient eu tendance à baisser sont à nouveau en forte augmentation en particulier en Asie du Sud-Est et en Amérique du Sud. L'OMI a reçu 28 nouveaux rapports au cours du deuxième trimestre de l'année et 10 rien que pour le mois de juillet. Depuis qu'elle a commencé à faire des statistiques en 1984, l'Organisation Maritime Internationale a recensé 556 actes de piraterie et vols à main armée contre des navires à la date du 30 juillet 1995.

Les régions les plus touchées sont aujourd'hui la mer de Chine méridionale, les côtes de la Somalie, la péninsule arabique et le nord-est de l'Amérique du Sud. La plupart des attaques signalées dans ces régions comprenaient l'utilisation d'armes à feu et un certain nombre d'accidents mortels ont été notifiés. En mer de Chine méridionale et le long des côtes de Somalie, les pirates utilisent parfois des engins maquillés comme les bateaux du gouvernement et se font passer pour des fonctionnaires autorisés pour aborder des navires inoffensifs avant de lancer leurs attaques.

En conséquence, le Secrétariat Général de l'OMI a rap-

pelé que «...les gouvernements, les propriétaires et capitaines de navires et leurs équipages sont instamment priés d'intensifier leurs efforts jusqu'à ce que ces actes illicites soient supprimés».

Les mesures recommandées par l'OMI sont définies dans les documents suivants :

A.461(XI) Baraterie et détournement illicite de navires et de leurs cargaisons (1979) ;

A.504(XII) Baraterie, détournement illicite de navires et de leurs cargaisons et autres formes de fraude maritime (1981) ;

A.545(13) Mesures à prendre pour prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires (1983) ;

A.683(17) Prévention et répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (1991) ; et

A.738(18) Mesures destinées à prévenir et à réprimer la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires (1993) ;

et, plus particulièrement

MSC/Circ.597 (qui recommande l'utilisation des services de recherche et de sauvetage (SAR) et la mobilisation, par le biais des services SAR, des autorités maritimes compétentes, de façon qu'elles puissent prendre des mesures pour venir en aide aux navires attaqués ou poursuivre les attaquants dans les plus brefs délais) ; et

MSC/Circ.622 et 623 (basées sur les recommandations du Groupe de travail de l'OMI sur le détroit de Malacca,

dans lesquelles figurent des directives visant à aider les Administrations et le secteur des transports maritimes à prévenir et à faire face aux actes de piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires).

Le secrétariat de l'OMI émet, depuis le 31 juillet 1995, une circulaire mensuelle relatant tous les rapports reçus au cours du mois précédent. A titre d'exemple nous donnons ci-dessous de larges extraits de la Circulaire MSC/701 relatant les dix rapports reçus en juillet.

Acts of piracy and armed robbery allegedly committed against ships reported by Member States or international organizations in consultative status

| No | Name of ship Type of ship Flag Gross tonnage IMO number | Date Time | Position of the incident | Details of the incident | Consequences for crew, ship, cargo |
|----|---|-----------------------|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | PAOLA II Oil tanker (Bahamas) 52,105 GT 9020560 | 24/06/95 05:00 LT | 22° 12' N 113° 48' E Dayushan anchorage (China) | A gang of about 10 men boarded ship while at anchor and stole 10 mooring ropes and various items of ship's stores | 10 mooring ropes and various items of ship's stores stolen |
| 2 | AL HADI (United Arab Emirates) | 17/06/95 23:45 HRS | Kandla buoy (India) | A gang of about 10 men armed with knives boarded ship while at anchor and stole about 10 drums of ship's paint | 10 drums of paint stolen |
| 3 | JOHANNA | 29/04/95 07:00 HRS | 05°53'N 124°36'E (Off the Philip- pines) | Ship fired on with automatic rifles from a small boat. | Bullets penetrated crews' cabin but there were no injuries |
| 4 | CASTOR (Russia) Tug-boat | 12/05/95 | Off Djibouti | Tug-boat hijacked, apparently by armed guards hired to provide protection | Not known |
| 5 | LADY ROWEA LPG Carrier | 05/05/95 23:45 HRS | 5°48'0N 124°19'0E (Off the coast of the Philippines) | Ship whilst on passage thwarted three attempts by pirates to board | None |
| 6 | HYE MIEKO (Panama) | 24/06/95 | Gulf of Thailand | Ship hijacked with a cargo of cigarettes and camera equipment | Ship escorted to the port of Shanwei in China and detained |
| 7 | CAPRIOLA (Italian) | 09/04/95 | Persian Gulf | Ship boarded by armed men who claimed to be Government officials and demanded a ransom before being released | |
| 8 | SHAIBOUB (United Arab Emirates) Tug-boat | 20/01/95 | Persian Gulf | Tug-boat unlawfully intercepted for documentation verification and escorted to a port in Iran | |
| 9 | Fishing Vessel (Singapore) | 18/05/95 | Near Horsburg Lt Ho (Singapore) | Fishing vessel fired on and boarded by six armed men from a speed boat | Vessel ransacked and forced to hand over entire catch and \$10 000 in cash |
| 10 | PETRO CONCORD | 02/06/95 | At anchor in Vung Tau harbour (Vietnam) | Four pirates boarded ship while at anchor and held deck patrol hostage | Two mooring ropes stolen |

BREVETS ET CERTIFICATS

BREVETS

- 1 - OFFICIER DE QUART PASSERELLE
- 2 - COMMANDANT / SECOND de navire de plus de 3 000 UMS
- 3 - COMMANDANT / SECOND de navire de 500 à 3 000 UMS
- 4 - OFFICIER DE QUART PASSERELLE / COMMANDANT / SECOND de navire de moins de 500 UMS.
- 5 - OFFICIER DE QUART MACHINE
- 6 - CHEF-MECANICIEN / SECOND de navire de plus de 3 000 KW
- 7 - CHEF-MECANICIEN / SECOND de navire de 750 à 3 000 KW

En ce qui concerne les BREVETS POLYVALENTS, au titre du CH. VII, les modalités sont à fixer par l'administration.

CERTIFICATS

- 8 - MATELOT DE QUART PASSERELLE sur navire de plus de 500 UMS
- 9 - MECANICIEN DE QUART MACHINE sur navire de plus de 750 KW
- 10 - G.M.D.S.S. «OPERATEUR GENERAL» (un seul obligatoire par navire)
- 11 - G.M.D.S.S. «OPERATEUR RESTREINT»
- 12 - G.M.D.S.S. «ENTRETIEN»
- 13 - FORMATION NAVIRES-CITERNES (incluant une formation de lutte contre l'incendie)
- 14 - PETROLIERS (FORMATION AVANCEE)

- 15 - CHIMIQUIERS (FORMATION AVANCEE)
- 16 - GAZIERS (FORMATION AVANCEE)
- 17 - ROULIERS A PASSAGERS (FORMATION DE FAMILIARISATION)
(Personnel du Rôle d'Appel désigné pour aider les passagers)
- 18 - ROULIERS A PASSAGERS : ENCADREMENT DES PASSAGERS
(personnel assurant directement un service aux passagers)
- 19 - ROULIERS A PASSAGERS : SECURITE
(Commandant, Chef-Mécanicien, Seconds, Responsables des embarquements et débarquements)
- 20 - ROULIERS A PASSAGERS : GESTION DES SITUATIONS DE CRISE
(Commandant, Chef-Mécanicien, Seconds)
- 21 - SECURITE (FORMATION ELEMENTAIRE)
(Tout navigant. Revalidation incluse dans celle du brevet).
- 22 - LUTTE CONTRE L'INCENDIE (FORMATION AVANCEE)
(Revalidation incluse dans celle du brevet lorsque cette formation est requise pour le brevet)
- 23 - SECOURISME
- 24 - SOINS MEDICAUX (FORMATION AVANCEE)
- 25 - ENGINS DE SAUVETAGE
- 26 - CANOTS DE SAUVETAGE RAPIDES

NOTA : TOUS LES BREVETS ET CERTIFICATS SONT SOUMIS A REVALIDATION sauf n° 12, 24 et 25.

(D'après un tableau établi par J.M. BILLOT pour le Secrétariat Général de l'AFCAN)

NOUVEAUX BREVETS ET VIEILLES MESURES

Notre administration continue de délivrer et de revalider les brevets en exprimant leurs prérogatives en Tonneaux de Jauge Brute.

Or, depuis le 18 juillet 1982, le tonneau est en perce et depuis le 18 juillet 1994 - après douze années de maturation - le tonneau est vide !

Avec des brevets en tonneaux et des limites de prérogatives qui ne correspondent plus aux règles de STCW, les marins français peuvent s'attendre à quelques joyeuses rencontres avec les autorités de contrôle étrangères.

Rappelons toutefois que la nouvelle Convention STCW n'entrera en vigueur que le 1er février 1997 et que des mesures transitoires courront jusqu'en 2002.

COEFFICIENT DE CONVERSION DES TONNEAUX DE JAUGE EN U.M.S.

| NAVIRES | TJB | TJN |
|-------------------|-------|-------|
| Pétroliers | 0,951 | 1,022 |
| Vraquiers | 0,965 | 0,842 |
| Minéraliers | 0,962 | 0,692 |
| Rouliers | 3,919 | 2,404 |
| Paquebots | 1,006 | 0,796 |
| Transbordeurs | 1,599 | 1,260 |
| Cargos < 1 600 tx | 1,870 | 1,684 |
| Cargos > 1 600 tx | 1,613 | 1,519 |

(D'après le DALLOZ)

A chacun son TAAF...

Chacun d'entre nous connaît l'existence de cette immatriculation des navires sous pavillon Français dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Un Commandant de l'AFCAN curieux de connaître les textes régissant cette immatriculation a demandé un petit mémo sur le sujet. L'AFCAN répond d'autant plus volontiers à cette demande qu'il semble que l'Armateur du navire se soit un peu égaré dans le maquis des textes ce qui l'a amené à tailler trop hardiment dans la composante française de l'effectif.

Les textes.

- **Décret n° 67-432 du 26 mai 1967**
relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.
- **Décret n° 87-190 du 20 mars 1987**
relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises.
- **Arrêté du 20 mars 1987**
pris pour l'application de l'article 3 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 et fixant les classes de navires pouvant être immatriculés dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises.
- **Arrêté du 20 mars 1987**
pris pour l'application de l'article 4 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises.
- **Arrêté du 20 mars 1987**
pris pour l'application de l'article 5 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 et relatif à la délivrance des titres de navigation des navires immatriculés dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises.
- **Arrêté du 20 mars 1987**
pris pour l'application de l'article 7 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 et fixant les catégories de navigation.
- **Arrêté du 10 avril 1990**
modifiant l'arrêté du 20 mars 1987 pris pour l'application de l'article 4 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises.
- **Circulaire du 29 août 1990**
relative à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises.
Nous nous arrêterons là, bien que d'autres textes puissent être mentionnés tels le décret du 21 décembre 1911 relatif à la marine marchande dans les colonies françaises et dans les pays de protectorat autres que l'Algérie et la Tunisie ou bien encore l'article 221 du Titre IX («Navigation») du Code des Douanes.

Leur application.

- Dans tous les cas, le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance (en général le second capitaine) doivent être français.
- Les navires de commerce, de pêche et de plaisance à touchées régulières aux T.A.A.F. (au moins une fois par trimestre) et dont l'Armement y dispose de son siège ou d'une agence doivent avoir une proportion de Français à bord égale à 25% de la décision d'effectif et le nombre d'officiers français membre de l'état-major ne peut-être inférieur à 2.
- Les navires effectuant des travaux maritimes ou ayant des activités pétrolières et qui ne sont pas exploités dans la ZEE (zone économique exclusive) ou sur le plateau continental français doivent avoir une proportion de Français à bord égale à 25% de la décision d'effectif et le nombre d'officiers français membre de l'état-major ne peut être inférieur à 2.
- Les navires de commerce exploités en transport à la demande doivent avoir une proportion de Français à bord égale à 35% de la décision d'effectif et le nombre d'officiers français membre de l'état-major ne peut être inférieur à 4 ou doit représenter la totalité des officiers lorsque la décision d'effectif prévoit moins de quatre officiers.

Il ressort de ces dispositions que le nombre minimum de Français à bord d'un navire de commerce exploité en transport à la demande et immatriculé au T.A.A.F. doit être de :

- 4 Français pour un effectif de 9 à 11 marins
- 5 Français pour un effectif de 12 à 14 marins
- 6 Français pour un effectif de 15 à 17 marins
- 7 Français pour un effectif de 18 à 20 marins
- 8 Français pour un effectif de 21 à 22 marins
- 9 Français pour un effectif de 23 à 25 marins
- 10 Français pour un effectif de 26 à 28 marins

Ajoutons enfin que la nationalité de l'officier radio est désormais indifférente sur les navires immatriculés au T.A.A.F. et que, si le nombre de Français à bord peut-être de 5 ou 6, on est souvent conduit à un choix cornélien entre par exemple un pompiste (et/ou un maître électricien) et un lieutenant (et/ou un officier mécanicien).

Cette rubrique, que nous voudrions régulière et abondante, est ouverte aux adhérents de l'AFCAN qui souhaitent s'exprimer sur des sujets situés dans la sphère d'action ou de réflexion de l'Association.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

LES VIEUX SAFRANS SOLITAIRES

par le Cdt Alain-Louis YVONNOU

TOUS DE MECHE (1)

La course en solitaire des vieux safrans est née sur l'île de HOEDIC en 1980. Un certain coureur de la course de l'AURORE dont je tairai le nom (elle ne s'appelait pas encore course du FIGARO), lassé d'arriver derrière les ténors de l'époque et ne voyant pas d'améliorations en vue quant à ses performances puisqu'il avançait en âge, s'accoquina avec le club de HOEDIC pour organiser une course (un peu taillée pour lui il faut bien le dire) où :

- les gens de moins de 40 ans ne seraient pas acceptés (pas de jeunes triblions),

- il fallait courir sur un bateau de croisière qui appartenait au coureur et non sur une trapanelle prototype qui interdisait toute velléité de faire la sieste parce que trop volage à la barre. On peut donc avancer en première conclusion que les bateaux du FIGARO étaient tellement volagés à la barre quand ces prototypes naviguaient sous spi, qu'ils imposaient une vieille constante au solitaire, ce qui était loin d'être confortable, mais était en accord avec les règles de barre,... ce qui réjouira certains.

- Les courses des Vieux Safrans, elles, ne dépasseraient pas la journée, ce qui promettait de se nourrir correctement dans un bon petit resto pratiquement tous les soirs, et surtout de faire bénéficier les skippers solitaires de fort plaisantes nuits franches dans les bras de morphée.

Aussitôt dit, aussitôt fait et les VIEUX SAFRANS firent leur apparition dans le monde de la course en voiliers. Je me souviens en 1981, faisant l'étape KINSALE - LA ROCHELLE du FIGARO, entendre les VIEUX SAFRANS à la VHF : on voyait tout de suite que l'ambiance était au beau fixe, surtout à l'heure de «Ricard moins le quart» et qu'apparemment, arriver le premier n'apparaissait pas comme un souci majeur.

Ce qui faisait dire au Commandant Pierre MARTINIE, ancien de la CGM, excellent navigateur en solitaire et fort bon compagnon trop vite disparu, que chez les Vieux Saf, LE SAFRAN EST VIEUX MAIS LA MECHE EST BONNE.

Superbe cri de jeunesse dans un monde qui se voulait de vieux...

CONFLIT DE CANARDS

Je rejoignais la course en 1984 et pensais faire une promenade de santé à mes 42 ans. Point du tout, il fallait se battre à tous moments et la régates qui semblait autrefois plus une occasion de se rassembler pour passer de bons moments que d'essayer de gagner à tout prix une place ou deux, était devenue âpre et difficile. Qu'importe, l'ambiance était magnifique, et si sur l'eau il y avait parfois de la bagarre, au port par contre c'était de superbes pots dans les cockpits et des repas tout aussi superbes dans les carrés, repas qui se terminaient tard et où l'on refaisait le monde... mais quelles leçons d'amitié et de camaraderie chaleureuses !

Si au début on pouvait apprécier les parcours comme d'aimables balades d'une vingtaine de milles entre gens passionnés par les bateaux à voile, ils sont devenus maintenant des sprints de la journée.

Une dizaine de mètres perdue lors d'une mauvaise manœuvre en virant une bouée ne se rattrape pas. Les concurrents sont accrochés à leurs bouts et sont hyper concentrés sur ce qu'ils font.

Une erreur d'option se paye très cher. Courant ou pas courant ? les bouées de casier sont les bienvenues pour donner la réponse.

Les voiles sont-elles bien réglées et tout le temps bien réglées, malgré les sautes de vent ? Les jumelles sont bien souvent vissées aux yeux pour le repérage des risées.

Les drisses sont-elles à leur optimum de tension ?

Quel est le cap à prendre après la bouée pour rejoindre le point du plan d'eau où le courant sera minimum ?

Vous l'avez compris, un solitaire VIEUX SAFRAN ne dort pas. Adieu les petites siestes réparatrices d'après déjeuner où l'on avait demandé aux collègues par VHF s'il fallait boire un brouilly ou un côtes du rhône avec ce confit de canard !... qui réchauffait gentiment sur le gaz.

ET CHANT DU COQ

La course tant attendue par tous les concurrents c'est la course de nuit qui garde les solitaires sur le pont pendant 24 heures ou plus.

Le départ en est donné dans l'après-midi ou bien le matin de bonne heure (au départ de Brest) pour franchir le ras de Sein à une heure correcte.

Les premières heures de course se passent à surveiller aussi bien ses voiles que les concurrents. Et puis la nuit tombe et l'angoisse aussi pour un certain nombre. Naviguer seul de nuit peut paraître difficile voire dangereux.

La plupart des concurrents sont solidement amarrés à leurs bateaux par des sangles et bien sûr, il faut mettre «du charbon» sans prendre de risques inutiles pour soi et pour les autres. C'est le moment où il faut bien se connaître et savoir qu'un petit casse-croûte vers 2 heures du matin permettra de prendre suffisamment d'énergie pour passer les petits copains qui ne parviennent pas à lutter contre le sommeil ou au moins, la perte de vigilance.

Le moment que je trouve le plus merveilleux c'est celui du lever du jour. Les feux des concurrents se sont estompés durant la nuit et il n'est pas rare de se retrouver seul sur la grande bleue dès potron minet... Mais où sont donc passés tous les autres ? La course comprenait pourtant bien 90 bateaux !

Petit à petit, les voiles blanches apparaissent dans des coins parfois inattendus. Parfois c'est la surprise de voir tout près de soi un concurrent rapide et l'on se dit que l'on a été bon malgré la fatigue et la bouche empatée par les trop nombreuses cigarettes de veille dans le cockpit.

Parfois aussi c'est le contraire et c'est le moral qui en prend un coup.

Mais toujours c'est le bonheur de se retrouver en mer avec un bateau que l'on aime, même pour se faire un peu mal et pour savoir où l'on en est physiquement.

Il est difficile d'expliquer cela en quelques mots. Les courses en solitaire ne sont pas plus dangereuses que les autres sauf quand on a la prétention de traverser l'Atlantique sur une planche à voile ou sur un canot de 6,50 m et je voudrais que les gens qui en parlent, surtout les marins, puissent en parler en connaissance de cause car tant qu'ils ne se seront pas «mouillés» eux-mêmes ils ne posséderont aucune chance de juger sereinement.

Louis-Alain YVONNOU

(1) Titre et intertitres de la rédaction.

EN PASSANT PAR LA CAMBUSE

Yves CHARLOT

LA TORTILLA DE BURGOS

S'il y a un différent d'importance entre la France et l'Espagne, surtout pour les Français, c'est l'omelette.

Tout Français rentrant d'Espagne vous dira que les Espagnols ne savent pas faire l'omelette. Mais qu'a-t-il commandé ? «*una tortilla*» ?

Voilà l'objet du différent, un problème de traduction. Ce n'est pas une exception en France où en 1945 nous mangions du pain jaune infect à la farine de maïs car notre enseignement donnait en anglais «*corn*» pour blé, et notre commande passée en Amérique devenait une commande de maïs. Heureusement, nos besoins étaient tels que les Américains essayèrent de négocier le remplacement du maïs par du blé, ensuite nous eûmes du pain blanc.

Mais revenons à notre omelette.

Le Petit Larousse Illustré donne comme définition pour l'omelette : œufs battus et cuits à la poêle.

El Pequeno Larousse Illustrado donne comme définition de la tortilla : fricassée d'œufs battus avec un aliment quelconque.

Alors, mettons-nous d'accord et réglons ce problème en disant que l'omelette se dit «*Tortilla a la francesa*».

En Espagne, la tortilla est donc au jambon, aux pommes de terre, au chorizo, au poisson, au boudin, aux poivrons, bref, à ce que l'on a sous la main pour recevoir ses amis.

La règle pour une tortilla est de cuire l'aliment ou les aliments dans une poêle. Pendant ce temps, battre les œufs dans un récipient. Lorsque les aliments (jambon, poivrons, etc.) sont pratiquement cuits, les verser dans les œufs battus, remuer et reverser le tout dans la poêle, cuisson modérée, puis renverser sur un plat et faire glisser la tortilla dans la poêle pour cuire l'autre face. Ensuite, servir sur un plat au milieu de la table. Ambiance très conviviale car vous distribuez des fourchettes à vos convives qui mangent directement dans le plat en parlant du sexe des anges ou de l'avenir magnifique que notre flotte marchande aurait pu avoir si...

Bien que ce soit difficile, je prêcherai la modération après avoir débouché une bouteille bien fraîche d'un jerez fino de qualité, chacun aura pensé au Tio Pépé de chez Gonzales Byass, et si j'ai dit débouché, c'est que comme le bon Porto, il se débouche et se boit aussitôt. Préférez les demi-bouteilles si c'est un tête-à-tête.

ET CELLE DE VERACRUZ,

L'Espagne n'est pas la seule à faire des tortillas, l'Amérique Latine aussi, en particulier l'Amérique Centrale... dont le Mexique (curieusement classé en Amérique du Nord).

Là, le Français qui a commandé sa tortilla se voit servir une galette de farine de maïs. Que l'on se rassure, cela ne ressemble pas à notre pain jaune de l'après-guerre.

La tortilla, galette de maïs, sert de pain et aussi d'assiette, lorsqu'on la garnit de viande, de poisson, de légumes, d'huitres marinées dans le vinaigre et conservées dans un bocal en verre bien en vue pour attiser l'appétit des clients.

Cette tortilla se fait avec une livre de farine de maïs, un peu plus d'un demi-litre d'eau et une pincée de sel. Mélanger en une seule fois, laisser reposer la pâte une bonne 1/2 heure, puis faire des boulettes de 3 à 4 cm de diamètre et les aplatir en galette de 2 à 3 mm d'épaisseur, ce qui donne une galette de 15 cm de diamètre. Cuire à sec, 1 à 2 mn de chaque côté. Ceci pour la recette locale.

Pour nos palais, il est conseillé de mélanger par moitié farine de maïs et farine de blé, d'y ajouter un œuf et un peu d'huile.

On peut ensuite reprendre ces galettes et les faire frire à plat pour obtenir les «*tostadas*» ou alors les plier et obtenir les «*tacos*» dans lesquels vous mettez une garniture, pourquoi pas un chili con carne.

BOIRE LE SEL DE LA VIE.

Avant que nos navires soient équipés d'air conditionné, il y avait des pastilles de sel (chlorure de sodium) à la disposition des membres de l'équipage qui les utilisaient volontiers pour lutter contre la déminéralisation due à une forte transpiration.

En Amérique Centrale et au Mexique, climat chaud, il est de coutume de vous apporter une salière si vous demandez une bière dans un bar.

Vous pouvez mettre un peu de sel dans ce creux derrière le pouce appelé tabatière, et l'avaler ainsi ou le mettre sur le dos de la main et le lécher.

Et vous pouvez boire la «*téquila*», cet alcool d'agave (toujours avec modération) et de la manière la plus profitable qui soit, c'est-à-dire en plongeant un petit morceau de citron dans du sel fin. Vous le mettez sur la langue et prenez une gorgée de Téquila. C'est bon et vous avez vitamine C et sels minéraux.

Revenons à nos traductions parfois difficiles. «*Constipation*» en Espagnol devient rhume en Français, et un piano sur un navire français, c'est un fourneau de cuisine tandis que sur un navire espagnol, c'est une rampe de distribution de tuyautages, ce que sur un navire français, nous nommons clarinette.

SOMMAIRE DES PRINCIPAUX SUJETS TRAITES DANS AFCAN-INFORMATIONS

(N° parus : 1988 (1 à 4), 1989 (5 à 8), 1990 (9 à 12), 1991 (13 à 16), 1992 (17 à 20), 1993 (21 à 24), 1994 (25 à 28), 1995 (29 à 32))

LE METIER DE CAPITAINE

| | | |
|--|---------------|----|
| Le capitaine international | A. Trochérís | 1 |
| The master's role in collecting evidence | | 9 |
| Responsabilités du capitaine | J.P. Declercq | 12 |
| Le Capitaine marchand | J.P. Declercq | 14 |
| Le capitaine est-il bien assuré ? | J.P. Declercq | 16 |
| Le commandant | M. Caron | 17 |
| «Management», «certification» | (dossier) | 18 |
| Le subrécargue | J.P. Declercq | 19 |
| Les consignes du commandant | | 28 |
| Expatriation des officiers français | (colloque) | 29 |

FORMATION MARITIME

| | | |
|---------------------------------------|--------------|----|
| Université de la mer | M. Caron | 2 |
| La formation du capitaine de demain | A. Trochérís | 3 |
| Enseignement maritime | J.D. Troyat | 6 |
| Capitaine du futur | A.L. Yvonnou | 8 |
| «Formation commerce» | M. Caron | 12 |
| Embarquement des élèves | A. Trochérís | 26 |
| Nouvelle convention STCW | J.M. Billot | 31 |
| Revalidation des brevets | M. Caron | 29 |
| Brevets et certificats (liste des...) | | 32 |

NAVIGATION

| | | |
|--------------------------------------|--------------------|------------------|
| Routages | A.L. Yvonnou | 2, 3, 25, 26, 30 |
| Carte électronique | A.L. Yvonnou | 11 |
| ECDIS | (page 20) | 25 |
| A proximité de l'Antarctique | M. Soviche | 7 |
| Le passage du N.-E. | A. Veysér | 16 |
| Passerelle en solo, OMBO, etc. | | 15, 16, 23, 30 |
| Contrôle Centralisé de la Navigation | | 15 |
| Moniteur de vigilance | (page 8) | 15 |
| Détecteur de vigilance, essais | P.Y. Jaunatre | 24 |
| Navigation sophistiquée et sûre | A. Trousse | 23 |
| Navigation de précision | A. Mercœur | 20 |
| Navigation à vitesse élevée | A. Trousse | 23 |
| Visibilité réduite (règle 19), | Sauteur et Brandon | 23 |
| Aides à la prévention des abordages | X. Lefevre | 26 |
| Dérive et naufrage du BRAER | | 25 |
| Maritime Accident Reporting Scheme | à partir du | 19 |

SECURITE - ENVIRONNEMENT - CONTROLE

| | | |
|-----------------------------------|-------------|-------|
| Pour une garde côtière | M. Bougeard | 1, 11 |
| S.M.D.S.M. | J.D. Troyat | 2 |
| S.M.D.S.M. | M. Yvol | 17 |
| SARSAT-COSPAS | | 3 |
| Mesures de sûreté sur les ferries | J.M. Thomas | 8 |
| Sauvetage en mer | (dossier) | 13 |
| VTS «Aiguilleurs de la mer» | M. Caron | 12 |
| STM : trafic portuaire | | 21 |

| | | | |
|------|------------------------------------|-----------|----------|
| //// | CROSS : circulation en Manche | (dossier) | 22 |
| //// | Report non sollicité de position | A. Janex | 20 |
| //// | Sécurité... Sécurité... (Synthèse) | M. Caron | 24 |
| //// | Conteneurs en pontée | (dossier) | 25 |
| //// | Sécurité du bord, au port | M. Caron | 26 |
| //// | Rapports de position, EUROREP | M. Caron | 26 |
| //// | Echappements des moteurs marins | M. Caron | 28 |
| //// | Eaux de ballasts | M. Caron | 29 |
| //// | Sécurité des transbordeurs ro-ro | | 29 et 32 |

SUJETS TECHNIQUES

| | | | |
|------|---|---------------|----------------|
| //// | Marine marchande et télématique | R. Pincet | 2 |
| //// | Transport de gaz liquide | Y. Cauchy | 5 |
| //// | L'informatique à bord des navires | F. Pisot | 8 |
| //// | Navire du XXI ^e siècle, armement, conception | | 9 et 10 |
| //// | Glossaires des sigles utilisés en affrètement | | 11 |
| //// | Eclairage des passerelles | P. Massein | 15 |
| //// | Les problèmes des vraquiers | | 16, 17, 21, 26 |
| //// | Le «squat» des navires | A.L. Yvonnou | 14 |
| //// | La tenue des navires amarrés | Y. Le Laurant | 20 |
| //// | Pétroliers «3-E» | Y. Le Gouard | 21 |
| //// | Pétroliers nouveaux, «Coulombi Egg» | M. Caron | 31 |
| //// | Embarcations «chute libre» | A. Piette | 23 |
| //// | Essais en «chute libre» | J.D. Troyat | 32 |
| //// | Les «5000-Boites» | Y. Le Gouard | 27 |
| //// | Forage off-shore | A. Pourtau | 31 |

SUJETS JURIDIQUES OU COMMERCIAUX

| | | | |
|------|--|---------------|----------|
| //// | Passagers clandestins | J. Loiseau | 5 |
| //// | Passagers clandestins | (dossier) | 20 |
| //// | Passages clandestins, propositions | | 28 et 29 |
| //// | Activités maritimes et développement régional | Y. Lainé | 13 |
| //// | Contrat Lloyd's open form | Y. Le Gouard | 13 |
| //// | Sécurité des vieux gréements | M. Caron | 20 |
| //// | Pollution et droit à réparation | M. Caron | 20 |
| //// | Activités fluvio-maritimes | P. Massein | 22 |
| //// | Exonération de responsabilité (affaire HEIDBERG) | | 24 |
| //// | Quirats | F. Odier | 28 |
| //// | Patrimoine maritime européen | J. Huyard | 32 |
| //// | Régions maritimes d'Europe | J.P. Declercq | 32 |

SANTE

| | | |
|------|--|---------------------|
| //// | Chroniques «santé» | du cdt P. Massein : |
| //// | - perturbations des rythmes biologiques | 2 |
| //// | - mouvements du navire et efficacité de l'équipage | 2 |
| //// | - phénoménologie du sommeil | 4 |
| //// | - sommeil et vigilance | 5 |
| //// | - somnifères, tranquillisants et marine marchande | 6 |
| //// | - paludisme | 13 |
| //// | - SIDA | 22 |
| //// | - toxicomanie | 22 |