

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 33 - AVRIL 1996

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

AFCAN

F

O

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

4, rue du Colonel Fabien
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cedex -
Tél. (02)35.41.33.25. - (24 h/24) - Fax (02) 35.41.33.35.

SOMMAIRE

Editorial	3
Passagers clandestins	4
<i>(15 pages)</i>	
SMDSM	19
Contrôle par l'Etat du Port	20
Les idées du Conseiller	22
Rapports du MARS	23
Ripage de cargaison	26
Diverses en vrac	28
Attaque de pirates	32
Cambuse	33
Caen-Ouistreham	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 :

Le port de Caen-Ouistreham
(document de la CCI)



EDITORIAL

LE SYNDROME DU RESCAPE

La Marine Marchande est un microcosme de la société industrielle. Souvent en avance sur son temps, elle connaît depuis vingt ans un bouleversement humain qui se traduit principalement par des licenciements, des plans sociaux et des restructurations.

Une étude parue dans *Le Monde* analyse le «*syndrome du rescapé*». Celui que les licenciements ont épargné se sent également victime. Il vit mal la restructuration qui le remplit d'amertume.

«Chez le rescapé, sans qu'il soit toujours avoué, un sentiment mêlé de culpabilité (parfaitement injustifiée), de lâcheté et d'égoïsme peut se développer qui va longtemps peser sur le climat interne de l'entreprise. (...) Dès lors, l'après plan social peut vite ressembler à un champ de ruines et le climat social se détériore d'abord à la suite d'un surcroît de travail jugé insupportable. Le contrat de confiance passé avec l'entreprise peut être rompu, ses objectifs sont mis en doute, son discours social «ne passe plus», un ressort est cassé qui laisse craindre la répétition des causes ... comme pour faire le deuil de l'entreprise «d'avant», le personnel survivant cultive la nostalgie mythique de ses plus belles années.»

Notre fonction de capitaine, sous pavillon français, nous demande une attitude éveillée à l'égard de l'équipage. Même si l'équipe diminue, même si l'équipage est formé d'individus issus de compagnies différentes, nous devons être l'élément fédérateur et rester attentifs aux problèmes psychologiques qui se posent.

Notre tâche n'est pas aisée car d'abord il faut être le premier convaincu des choix stratégiques de la direction. Cette confiance demande que la pureté d'intention nous apparaisse évidente et que nos relations avec la haute hiérarchie soit étroite. Bien sûr, nous ne sommes pas «au-dessus des parties» dans l'entreprise car nous avons peut-être figuré sur la liste des licenciés ou des pré-retraitables.

Dans cette ambiance où les plus âgés ne parlent que de retraite anticipée et les plus jeunes de partir ailleurs, il nous faut motiver suffisamment nos hommes pour que le navire fonctionne, ce qui n'est pas trop difficile pour l'instant car les navigants ont gardé une belle conscience professionnelle mais qui risque de devenir plus délicat dans l'avenir sur des navires vieillissants. D'autant qu'un autre élément humain viendra perturber notre tâche, à savoir la «*perte de mémoire*». Les départs en pré-retraite et l'absence de recrutement en temps opportun ont fait que des professionnels compétents sont partis sans avoir pu transmettre leur expérience à la génération montante. Je pense par exemple aux OMI qui n'ont croisé qu'épisodiquement les CI ou aux maîtres qui, mis à travailler seuls, n'avaient plus personne à qui montrer leur savoir-faire. Ainsi la motivation s'émousse. «*Former est une façon de montrer que l'entreprise continue à vivre et permet d'éviter une trop grande démobilité.*»

Heureux les collègues qui naviguent sur des navires neufs et dont l'équipage comporte des jeunes.

Jacques LOISEAU
Président

L'AFFAIRE DU MC RUBY

Le procès de six marins du MC RUBY accusés d'avoir tué et jeté à la mer huit passagers clandestins africains en novembre 1992 s'est achevé devant la Cour d'Assises de Rouen le 10 décembre 1995. Le commandant et le second-capitaine ont été condamnés à la réclusion criminelle à perpétuité, trois marins à 20 ans de réclusion et un quatrième a été acquitté.

Toute l'affaire, depuis l'arrivée du MC RUBY au Havre en 1992 jusqu'au verdict de Rouen a été suivie par l'AFCAN, principalement par le Cdt Jean CHENNEVIÈRE responsable de notre service juridique. En collaboration avec André TROCHERIS il a rédigé les «réflexions» qui suivent. Cet article a été publié in extenso dans le JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE du 5 janvier. A la suite de ces réflexions de l'AFCAN sur le procès, nous publions les «impressions» d'assises du Cdt René FOSSAERT qui a suivi le déroulement du procès de bout en bout.

REFLEXIONS SUR LE PROCES

par les Cdts Jean CHENNEVIÈRE
et André TROCHERIS

Dans ce qui suit l'AFCAN n'a nullement l'intention d'émettre quelques critiques que ce soit sur les décisions de justice que sont les verdicts rendus à l'encontre des accusés.

Nous affirmons d'ailleurs qu'une Association de Capitaines de Navires ne peut que condamner fermement les actes qui ont été commis et par lesquels tout marin, quelle que soit sa fonction à bord, ne peut qu'être horrifié. Notre propos sera donc de tenter d'apporter des éléments d'information et de réflexion d'une part sur certaines stipulations des lois qui, à la lecture des comptes rendus d'audiences, ne semblent pas avoir été suffisamment connues, ou peut-être mises en avant, par les parties au procès, et d'une autre, sur un plan plus international, sur des dispositions réglementaires qui peuvent avoir un effet pervers sur le comportement de certains équipages travaillant dans un contexte qui peut fragiliser leur capacité à prendre des décisions judicieuses, et légales.

Stipulations légales

Comme il est fait référence au procès *MC-Ruby* il convient de partir du postulat

que celui-ci, depuis les mises en examen, a été conduit par les autorités judiciaires sur la base du droit français et des lois qui permettent son application.

Avant d'aller plus avant il nous faut rappeler quels sont les textes qui régissent les personnes s'étant embarquées clandestinement à bord d'un navire français.

En effet, ces textes semblent trop souvent quelque peu ignorés tant du Ministère Public que des conseils des parties en cause. Il ne faut d'ailleurs pas voir là une critique de notre part car en effet la marginalité relative du champ d'application de telles lois explique aisément leur méconnaissance par des juristes non spécialisés.

L'application de la loi à bord des navires de commerce est soumise aux dispositions de la loi du 17 décembre 1926 portant sur le code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Cette loi a été amendée à plusieurs reprises, et en particulier pour le cas qui nous occupe par un décret-loi du 6 juin 1939 et par une loi du 4 août 1962. Il convient d'insister sur le fait qu'il s'agit d'un texte pénal et se rappeler que le NC (nouveau code pénal), dit «code Badinter», prévoit son application à bord de tout navire battant un pavillon

français, quel que soit le lieu où il se trouve.

L'article 74 de la loi précitée prévoit que :

«Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au long-cours ou de cabotage international, est punie d'une amende de FF 60 à 1 800 et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou d'une de ces deux peines seulement». Cet article prend place parmi ceux couvrant les délits.

Le clandestin à bord d'un navire est donc un délinquant que le capitaine a le devoir de traiter selon les termes de l'article 24 de la dite loi, à savoir :

«Dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du code de procédure pénal (N.B. remplacé par le NCPP). (...) En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé...»

Par «nécessité» il est de tradition, et nous dirons même de jurisprudence maritime, qu'elle se fait jour dès que la sécurité du navire, de son équipage ou de sa cargaison est mise en cause.

Séquestration ?

C'est pourquoi il nous est paru pour le moins étonnant de lire qu'un des conseils de la défense avait demandé à certains de nos collègues, convoqués en tant que témoins «sachants», si, à leur connaissance, des commandants français avaient été poursuivis pour avoir enfermé des clandestins.

Les réponses ont évidemment été négatives. De plus, nous ne sommes même pas loin de penser que le capitaine d'un navire français pourrait au contraire être poursuivi pour ne pas avoir enfermé des clandestins en cas de nécessité.

Il va sans dire qu'enquête et rétention doivent être effectuées dans le respect tant des dispositions légales que des droits de la personne humaine.

Or nous avons cru comprendre que, outre le chef d'assassinat, les inculpés du *MC-Ruby* auraient été condamnés pour «séquestration», celle-ci étant qualifiée dès la découverte et la rétention des clandestins.

A notre avis, et sous toutes réserves car nous ne sommes pas des juristes, nous sommes portés à croire que le terme «séquestration» n'aurait dû pouvoir être retenu qu'à partir du moment où la procédure pénale n'était pas ou plus appliquée, c'est à dire en fait de celui où à l'arrivée dans les eaux territoriales françaises, la présence de passagers clandestins n'avait pas été signalée aux autorités compétentes. Ceci toujours dans le cadre du Droit français selon lequel l'affaire a été jugée.

D'aucuns pourront penser qu'il ne s'agit là que d'une nuance, mais nous craignons que si l'esprit dans lequel la notion de séquestration a été prise en compte par le jury était pérennisé, on pourrait voir des capitaines français ou étrangers déférés devant les tribunaux sous l'influence de tel ou tel groupe de pression, peut-être animé par les meilleures intentions, et cela pour n'avoir fait qu'appliquer la loi.

Il nous semble donc nécessaire, et même indispensable, que l'opinion publique soit mieux informée sur ce point. En effet l'immense majorité des marins ne sont pas les marginaux, ou même les truands, que certains, y compris parmi les plus populaires dans les sondages, désignent à l'opprobre, mais seulement des responsables qui, dans le contexte particulier de leur métier, respectent et appliquent les lois qui régissent celui-ci.

Il est donc très important qu'il soit bien perçu qu'en cas de présence de clan-

destins c'est le navire et donc au premier chef son capitaine qui sont les victimes. Or du fait de certaines dispositions réglementaires, ou de non application des lois, ils sont souvent traités en coupables.

IFSMA DEPLORES TREATMENT OF MASTER OF «MC RUBY»

As already reported in Lloyds List the long awaited trial of six Ukrainian Seafarers from «MC RUBY» finally commenced in ROUEN COUR D'ASSISES DE SEINE MARITIME on Monday 13th November and is expected to conclude on Friday 24th November.

The Ukrainian Captain Vladimir Fyodorovich Ilnitsky was arrested in Le Havre on 6th November 1992, in connection with the alleged murder of seven Ghanaian Stowaways on board the Bahamian Registered Motor Vessel «MC RUBY» whilst on passage from Takoradi to Le Havre with a cargo of cocoa beans.

The Master was accused of criminal complicity in the affair and has been jailed in Rouen without trial since December 1992 and the Defending Barrister has twice presented a memorandum to the court (on 10th December 1992 and again on the 24th June 1993) to obtain a release on bail but without success.

In December 1992 the President of Odessa Shipmasters Association (OSMA) and the President of the Captains Society of Overseas Merchant Ships (CSOMS) which together comprise the Captains' Association of the Black Sea Shipping Company, jointly petitioned the IFSMA Council seeking Federation support in the defence of the Master.

In June 1993 Mrs Galina Kuzminichna Ilnitsky, wife of the Master, petitioned the IFSMA President seeking the support and help of the French Affiliate, Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande (ACOMM) to secure her husband's release from prison pending trial.

(*extrait de la «Lettre d'information» de l'IFSMA de décembre 1995.*)

Dispositions réglementaires

En France, la loi précitée, qui prévoit de déférer le «délinquant», passager clandestin, au Procureur de la République, ne peut pratiquement pas être appliquée car la faible peine de prison prévue ne permet pas, sauf cas particulier, de mettre en détention le «délinquant». Une simple «mise en examen», après débarquement, reviendrait donc à le relâcher dans la nature, sans guère d'espoir de pouvoir mettre la main dessus au moment de son jugement.

De même une ordonnance de 1945 prévoit une lourde amende pour le capitaine ayant «débarqué» un clandestin. Par extension, l'administration assimile «lâché débarquer» à «débarqué». Ce qui fait que si un clandestin, que l'on ne peut matériellement retenir à bord avec toutes garanties, rétention que de récents jugements de TGI ont même qualifiée d'illé-gale, réussit à s'évader, souvent en brisant portes et cloisons, le capitaine est puni d'une amende. Applicable au droit commun cela reviendrait à condamner la personne qui, découvrant un voleur chez elle, prévient la police et est condamnée à une amende si elle ne peut retenir ce voleur jusqu'à l'arrivée des forces de l'ordre. Ajoutons que dans le cas des clandestins, la dite police refuse, en France, de les prendre en charge.

D'ailleurs si l'on étendait ce principe de responsabilité financière à tous ceux qui peuvent laisser passer des clandestins aux frontières, il semble que le ministère en charge de la surveillance de celles-ci serait rapidement en dépôt de bilan !

Il est vrai qu'une loi de décembre 1994 a prévu, pour se mettre en conformité avec la convention de Schengen, la création de zones d'attente pour les passagers non admis à pénétrer en France. Or on attend toujours la création d'une telle zone dans un port comme Le Havre. Cependant nombreux sont les navires y escalant qui ont des clandestins à bord et voudraient bien pouvoir s'en débarrasser légalement et humainement !

Mais notre pays n'est pas le seul qui puisse être soumis à critique.

On peut s'interroger sur l'effet que des dispositions réglementaires prévues dans de nombreux pays peuvent avoir sur certains équipages et sur leur façon d'agir, ceci sans les excuser.

Il en est plusieurs qui infligent des amendes, souvent de l'ordre de FF 20 000 par tête de clandestin.

Parfois sont visés non seulement les clandestins «évadés» mais même ceux déclarés aux autorités de l'immigration. Dans ces conditions d'aucuns peuvent être tentés de ne pas les signaler, au risque certes d'une amende bien plus élevée.

D'autres même, employés dans des conditions précaires, ne peuvent-ils pas être tentés par des solutions extrêmes ? Un tel type de réaction peut même être amplifié par une culture antérieure peu propice à la prise de décisions dans certaines situations.

Il serait donc grand temps que l'on rétablisse l'ordre des valeurs. Il faut cesser de considérer le clandestin

comme une victime et le capitaine comme un coupable.

Que l'on arrête de présenter les passagers clandestins comme des «réfugiés politiques». De notre expérience à tous, qui avons malheureusement été obligés d'en interroger de nombreux, la plupart ne sont qu'à la recherche d'un faux eldorado

économique. Ils sont peut-être à plaindre mais bien moins que le SDF qui grappille quelques vivres aux étalages pour pouvoir subsister.

Nous sommes donc persuadés qu'il est grand temps de mettre en oeuvre une réglementation internationale, la convention de Bruxelles de 1957 n'ayant jamais

pu être ratifiée, ou pour le moins européenne, qui permette d'appréhender d'une façon sécurisante pour les navires le problème des passagers clandestins, tout en restant humaine pour ceux-ci.

Jean CHENNEVIÈRE
André TROCHERIS

IMPRESSIONS D'ASSISES

des marins devant une juridiction ordinaire...

par le Cdt René FOSSAERT

Le Commandant René FOSSAERT, retraité de fraîche date, a pu suivre de bout en bout jusqu'à la fin de l'énoncé des peines vers trois heures du matin le 10 décembre le procès venu le 13 novembre devant la Cour d'Assises de Rouen.

Le Cdt FOSSAERT a mené deux carrières d'égalité durée : 23 ans au commerce dont 17 ans chez d'Orbigny avec dix années de commandement et 23 ans d'Officier de Port, essentiellement à Rouen où après plusieurs années de commandant-adjoint, il a été commandant de Port de 1978 à 1995.

Rappelons brièvement qu'il s'agissait de juger six marins (cinq Ukrainiens et un Géorgien ou plus exactement un Abkaze) du MC RUBY exploité par la société MC-Shipping basée à Chypre qui, sous la direction générale du capitaine au long cours allemand Herman MESSNER, gère 135 navires placés chacun dans une «single ship company». MC-Shipping évolue dans le Groupe Vlasco (de Vaslov, son fondateur, un monégasque d'originerusse) plus connu sous l'appellation de V-Ships et basé essentiellement à Monaco. Un des directeurs de V-Ships, Guy MOREL ainsi d'ailleurs que Herman MESSNER viendront témoigner au procès.

L'équipage du MC RUBY a été fourni par la Black Sea Shipping Co d'Odessa qui «vend» des équipages complets ex-soviétiques à la V-Ships pour armer quelques-uns de ses navires.

Les faits remontent au mois de novembre 1992.

Les accusés se voyaient reprocher d'avoir séquestré neuf passagers clandestins, assassiné huit d'entre eux et tenté d'en assassiner un neuvième, Kingsley

Ofusu, présent à la fois comme témoin et comme partie civile avec un avocat.

Parties civiles également : les huit victimes représentées par un seul avocat ainsi que deux parents présents et la Ligue des Droits de l'Homme avec un avocat. Vlasco et MC Shipping étaient représentés par un avocat mais le tribunal a rejeté leur prétention à se porter partie civile.

Côté défense : six avocats dont cinq commis d'office, le Commandant Vladimir Ilnitskiy seul ayant vu sa défense prise en charge par la Black Sea, son épouse, chef de service à cette compagnie était présente dans la salle d'un bout à l'autre.

Auprès de Kingsley Ofusu se tenait un autre personnage qui prenait beaucoup de notes. Il s'agirait d'un avocat anglais chargé des intérêts des éditeurs du livre contant les mésaventures d'Ofusu et du film en cours de tournage. (1)

Je n'ai personnellement pris aucune note et il ne me reste donc maintenant que les impressions les plus fortes. Le procès, annoncé comme devant durer deux semaines, a en fait duré quatre bonnes semaines.

D'ores et déjà, je me souviens qu'il n'a été parlé avec quelque bon sens des choses maritimes ou portuaires qu'à trois reprises : lors de la déposition de H. Messner (le 3ème jour me semble-t-il), lors de la plaidoirie de l'avocate des armateurs, qui a fait un exposé concis et remarquable sur le shipping, et dans une moindre mesure lors de la dernière plaidoirie de la défense.

Je mets bien sûr à part les dépositions-interrogatoires des trois commandants, (deux de l'AFCAN et un de l'ACOMM) qui avaient été cités par le Procureur de la République du Havre, lequel, dans le procès tenait le rôle d'avocat général.

Leur témoignage est intervenu, me semble-t-il, au début de la 2ème semaine alors qu'ils n'avaient pu rien voir de la façon dont se déroulait le procès jusque là. Ils sont passés l'un après l'autre, sans avoir pu entendre le témoignage de celui ou ceux qui les précédaient, et se sont trouvés d'abord décontenancés par la Président de la Cour qui leur disait : «Dites nous ce que vous avez à dire» sans préciser sur quoi, ni à quel sujet, et ensuite sou-

mis à un flot de questions déstabilisatrices de la part de l'avocat général qui, en fait, cherchait à prouver que les clandestins à bord, d'abord ce n'est pas fréquent, ensuite que ça n'a rien de catastrophique sur un navire, et enfin que ce sont de braves gens qu'il convient de traiter avec beaucoup d'égards, et surtout ne pas enfermer.

Je suis content d'avoir suivi ce procès de bout en bout (mis à part la première semaine où je n'y allais que l'après-midi) car ce n'est pas la lecture de la presse qui permettait de le comprendre et pour cause : si de nombreux journaux y envoyaient les chroniqueurs judiciaires, en fait ceux-ci passaient rarement dans la salle plus de deux ou trois heures chaque jour, voire moins ou pas du tout, alors que chaque jour de l'audience commençait vers 9h30 et se terminait entre 20h30 et 22h30, voire minuit avec deux petites heures d'interruption pour déjeuner à heure tout à fait irrégulière.

Outre les dix avocats, le procès a nécessité un nombre important d'interprètes de russe et d'anglais ainsi qu'une installation complète de traduction simultanée. Ceci était une chance car la salle des Assises de Rouen, si elle est magnifique, est par contre dotée d'une acoustique déplorable et les écouteurs étaient bien utiles, même pour entendre les discours en français. Cependant, la traduction simultanée n'a été utilisée que pour les longues dépositions alors que pour les interrogatoires, quels qu'ils soient, le Président faisait venir l'interprète près de la personne à la barre et la traduction se faisait alors phrase par phrase, ce qui, bien sûr, a contribué à l'allongement de la durée des débats. Ceci a été le principal point faible de ce procès : aucun des interprètes, pas plus que le Président qui menait seul les débats, n'avait la moindre notion du monde maritime ou portuaire, de ses coutumes, de son ambiance.

Les erreurs ou approximations de traduction ont été aussi nombreuses que criantes, même pour quelqu'un qui, comme moi, ne connaît pas un mot de russe mais connaît par contre le monde maritime.

Le très pointilleux Président pourtant répétait souvent : «Il faut être très précis, tous les mots comptent» sans apparemment savoir que de nombreux mots dans une langue peuvent avoir différentes traductions dans une autre.

Des dépositions faites à l'instruction à l'aide des interprètes d'alors ont été lues en français à l'audience, retraduites en russe à l'intention des accusés par les interprètes du procès et la réponse retraduite ensuite. Manifestement, ces retraductions étaient souvent faites avec d'autres mots que ceux d'origine.

Ce n'est qu'au milieu de la troisième semaine que le Président a compris, à son grand étonnement, que sur ce navire de 25 hommes, l'état-major ne se limite pas à quatre personnes (Commandant, 2ème Capitaine, deux Lieutenants) mais que le chef-mécanicien et ses adjoints ont également rang d'officiers.

Malgré une demi-heure d'explications de Kingsley Ofusu par l'intermédiaire d'un interprète d'anglais aussi ignorant que lui, il n'a toujours pas compris qu'à la fin du 20ème siècle les dockers ne montent pas les sacs de marchandises à bord sur l'épaule, mais qu'il y a une équipe à terre et une équipe à bord, et qu'entre les deux, c'est une grue qui intervient. Moyennant quoi il n'a pas compris que sur les huit dockers embarqués clandestinement à Takoradi, quatre ont pu simplement «oublier de débarquer» non sans avoir au préalable aménagé une cachette dans la cale, alors que les quatre autres, qui n'avaient rien à faire à bord, y sont bel et bien montés dans l'unique but de s'y cacher.

Pour ma part, l'un des enseignements de ce procès est que, dans ces équipages ex-soviétiques, et mis à part bien sûr le fait que pour le Commandant la prise de décisions seul est un droit assez récent, l'organisation générale est assez semblable à celle que j'ai connue et pratiquée sur nos navires.

Les accusés étaient le Commandant Ilnitskiy, le 2ème Capitaine Artemenko, les matelots Bondarenko, Romashenko et Arakhamiya et le steward Mikhaileskiy. Les faits dataient de fin octobre 1992 et étaient donc vieux de trois ans.

Arakhamiya, l'Abkhaze, a été déclaré par tous «hors du coup, ayant refusé d'y participer» et a été acquitté malgré les affirmations d'Ofusu qui l'accusait d'avoir été présent et de lui avoir porté un coup de barre de fer.

Bondarenko, Romashenko et Mikhaileskiy ont tous déclaré que Artemenko leur avait ordonné «de la part du Com-

mandant» de jeter à l'eau les clandestins après les avoir préalablement tués.

Il leur a été reproché à de nombreuses reprises, tant par le Président que par l'avocat général, de ne pas être allés demander au Commandant si effectivement cet ordre émanait bien de lui. Imagine-t-on une telle démarche de la part de simples matelots ?

Au demeurant, le Président ne facilitait pas les choses non plus en ne faisant apparemment pas d'efforts pour se mettre à la portée de ces hommes frustrés et de culture étrangère. «Il leur parle comme à des énarques» m'a dit une fois un de mes voisins.

Tous les trois, et même Artemenko et le Commandant Ilnitskiy, semblent avoir cru, plus ou moins sincèrement, que le fait de déclarer la présence de clandestins leur vaudrait des conséquences financières, l'armateur répercutant sur eux les fortes amendes auxquelles il serait condamné. Cela, bien sûr, a été absolument nié par les deux représentants de l'armement lors de leurs dépositions. Le Commandant H. Messner, et surtout le représentant de Vlasco, M. Morel, qui ont affirmé, qu'ils avaient de bonnes assurances pour couvrir ce genre d'incident et qu'au grand jamais ils n'auraient idée d'une quelconque sanction.

M. Morel a déclaré aussi : «nos équipages sont bien payés, bien traités, et nous n'admettrions pas qu'ils se livrent à un trafic quelconque, nous donnant d'ailleurs les salaires versés : 200 dollars à un matelot (salaire de base), plus 120 heures supplémentaires par mois, et les différentes contributions, amenant à un coût total de 400 à 450 dollars - 1 300 dollars au Commandant amenant à un coût de 2 600 dollars. Les intéressés ont confirmé ces chiffres, en précisant que cela faisait trois à quatre fois plus que sous le régime soviétique ou ukrainien. Ils tenaient donc à leur place sur ce navire ou sur les deux ou trois autres de Vlasco armés par Black Sea, et d'autant mieux qu'ils arrondissaient largement par un trafic à grande échelle de réfrigérateurs, téléviseurs ou autres appareils revendus à Conakry aux agents de la police et de la douane ou avec leur accord (stupéfaction du Président de la Cour !!!).

Que dire du verdict ? Le fait que deux accusés, le Commandant Ilnitskiy et le

2ème capitaine Artemenko aient été condamnés à la réclusion à perpétuité, c'est-à-dire au maximum de la peine encourue, prouve qu'il n'a été accordé aucune circonstance atténuante, donc que la spécificité du milieu et le traumatisme créé sur les marins par cette intrusion de neuf étrangers ont totalement échappé au jury, de même que le fait que les victimes étaient des clandestins, embarqués d'eux-mêmes, donc des délinquants. Comme si les marins étaient allés les chercher pour les embarquer de force dans le but sadique d'exterminer ces braves garçons, à qui aucun mot de reproche n'a été adressé, même pour avoir fracturé les conteneurs entreposés dans la cale où ils s'étaient cachés.

Les jurés ont sans doute trouvé de quoi forger leur intime conviction mais, pour ma part (et la plupart des personnes avec qui j'ai pu en parler, surtout les marins présents), il ne m'est pas apparu à l'audience de preuve évidente de complicité pour le Commandant Initskiy. Fautes professionnelles assurément (omission de voir et interroger lui-même les clandestins après leur découverte, retard pour prévenir armateurs et autorités et finalement absence de cette information, défaut d'interdiction formelle de la solution extrême...), mais on ne passe pas aux Assises pour cela.

Pour Artemenko par contre, et malgré la sympathie qu'il dégage, il semble indéniable qu'il ait été le cerveau de l'affaire ou bras de transmission docile. Le Commandant lui aurait dit (ce que ce dernier a constamment nié) : «pas de clandestins à bord» et lui, aurait interprété cela «éliminez-les».

Il semble logique que les trois exécutants aient eu des peines moins lourdes que le ou les cerveaux. Ils ont eu vingt ans chacun. Il ne m'aurait personnellement pas paru illogique que le steward ait une peine moins lourde que les deux autres car apparemment, il a agi avec beaucoup plus de réticence et il est absolument rongé par le remords, sa raison paraît même vacillante.

Par contre, ce qui me paraît absolument inadmissible, c'est qu'ils aient été condamnés non seulement pour meurtre, mais aussi pour séquestration, la cour ayant répondu «oui» aux questions rédigées à peu près comme suit : «L'accusé X est-il coupable d'avoir séquestré Mon-

sieur Y, sans l'accord d'une autorité compétente» ?.

Il me paraît grave que la justice ignore à ce point les pouvoirs du Capitaine, ainsi d'ailleurs que ses devoirs qui découlent du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

L'AFCAN a fait paraître sur ce sujet d'excellents articles dans la presse havraise et dans le Journal de la Marine Marchande. Il est dommage cependant que ces articles aient peu de chance d'avoir touché le grand public, ou tout au moins les autorités judiciaires, et donc d'éviter qu'une telle erreur se reproduise ailleurs. Cependant, je sais que depuis sa condamnation, le Commandant Initskiy s'est pourvu en cassation et je me suis laissé dire que ce serait en s'appuyant en particulier sur cette condamnation irrégulière.

En objurguant le jury à la sévérité, l'avocat général clamait son souhait que la condamnation soit connue du monde entier et décourage les commandants qui seraient tentés d'agir de la même façon. Mais ne va-t-il pas à l'encontre de ce but ? En effet, que devra faire un commandant qui risque d'être condamné soit pour séquestration, soit pour complicité d'introduction clandestine d'immigrants s'il ne les enferme pas et que ceux-ci s'échappent à l'arrivée ?

Manifestement, dans un tel procès, il devrait y avoir en permanence un marin pour expliquer à la cour tout ce qui passe par-dessus la tête de tout le monde (pourquoi pas, par exemple, un administrateur des Affaires Maritimes, magistrat lui-même ?). Il pourrait être soit conseiller ou consultant du Président, soit assistant des interprètes, soit encore juré, à condition d'avoir le droit de parler au cours des audiences, ce qui n'a pas été le cas des jurés.

Ces jurés, d'ailleurs, je les plains d'avoir été soumis quatre semaines durant à un tel régime sans avoir le droit de parler de l'affaire en dehors des audiences, et pendant celles-ci soumis à un mutisme total, avec le droit de quitter leur place uniquement quand le Président en ressentait lui-même le besoin et décrétait une courte suspension d'audience. La plupart d'entre eux prenaient des notes, au moins de façon discontinue, mais un ou deux n'ont absolument rien noté. Comment ont-ils fait au moment du délibéré au bout de quatre semaines ?

On a voulu appliquer la justice française et la loi française. Ceci m'amène à la raison principale pour laquelle j'ai d'abord été intrigué par ce procès. Au nom de quoi la justice française s'est-elle considérée autorisée à juger cette affaire où les accusés étaient des Ukrainiens, les victimes ghanéennes ou camerounaises, le lieu, un navire de propriété monégasque ou chypriote et de pavillon des Bahamas, situé au moment des faits en haute mer en eaux internationales ?

La presse avait bien parlé de piraterie et donc de jugement au premier port touché, en l'occurrence Le Havre. Ceci m'étonnait car je ne voyais pas la qualification de piraterie et j'avais raison, mes conversations avec les avocats ainsi qu'avec un professeur de droit rencontré aux Assises me l'ont confirmé et m'ont donné le fin mot.

Il n'y a pas en l'occurrence de piraterie car celle-ci suppose, aussi bien pour la loi française du 10 avril 1825 que pour la convention internationale de 1982 ou encore celle non appliquée de 1958, qu'il y ait des actes commis par l'équipage ou les passagers d'un navire contre un autre navire, ce qui n'était bien sûr pas le cas.

On s'est donc rabattu sur le principe de «l'indivisibilité des infractions» qui permet de faire un tout d'un ensemble d'infractions, à condition qu'une au moins de celles-ci soit de la compétence de la justice française. On a donc trouvé celle-ci en prétendant que les accusés avaient eu encore l'intention, bien qu'arrivés dans les eaux territoriales françaises et au port du Havre, de rechercher et assassiner le rescapé. On avait donc une infraction et à partir de là, on pouvait s'ériger en juge international, aux frais bien sûr du contribuable français (on m'a parlé de plus de deux millions de francs entre instruction et procès proprement dit).

Et en somme, si Kingsley Ofusu avait pu être retrouvé, assassiné et jeté à l'eau avant d'aborder les 12 milles des eaux territoriales, nous n'aurions pas pu avoir ce procès, même si les faits avaient été avérés.

Sur ce point donc, ma curiosité a été satisfaite. Quant au reste !!!

René FOSSAERT

(1) «Voyage mortel», production américano-britannique, tournée à Takoradi et Tema, au Ghana, devrait sortir au mois de mai (ndlr)

L'AFFAIRE DU SAAR BREDA

La condamnation des marins du MC RUBY est encore dans toutes les mémoires quand un équipage attire à nouveau l'attention des médias sur le problème des clandestins. Mais cette fois c'est pour les sauver !

L'accueil des autorités françaises n'en est pas moins frais... Récit.

Le SAAR BREDA est un *feeder* de 88 mètres de long, affrété à temps par la COMANAV sur une ligne CASABLANCA/ANVERS/SOUTHAMPTON. Il appartient à une société allemande, il est immatriculé à Emden et bat pavillon d'Antigua. Sous les ordres du Cdt allemand Gert WOLKEN, il est armé par un équipage de six hommes gérés par une société de *manning* chypriote : un Second polonais, un mécanicien marocain, deux matelots portugais, un matelot et un cuisinier cap-verdiens. Comme sur la plupart des centaines de navires armés de cette façon et qui sillonnent les eaux européennes, le quart à la mer est partagé par le Cdt et le second qui font chacun douze heures de quart, en solo évidemment.

Le SAAR BREDA a quitté Casablanca le 22 décembre avec un chargement de conteneurs vides. Dans la journée du 27, au milieu du Golfe de Gascogne, les trois matelots qui font des travaux de peinture dans la cale entendent des appels en provenance des conteneurs. Mais il leur est impossible d'accéder à celui d'où proviennent les appels et les coups. L'équipage réussira cependant à apprendre qu'ils sont cinq passagers clandestins, tous de nationalité marocaine, à l'intérieur d'un conteneur *open-top* et leur fera passer un peu d'eau.

Le Cdt WOLKEN, en plein accord avec son armement, décide alors de relâcher à Brest, essentiellement pour porter secours à ces hommes enfermés depuis cinq jours sans lumière et sans vivres dans une boîte de deux mètres sur six. L'armement fait diligence pour nommer un agent à Brest qui prépare l'arrivée du navire, l'intervention de la manutention pour accéder au conteneur renfermant les clandestins, les soins éventuels à leur prodiguer et leur débarquement. Cinq billets d'avion Brest/Paris/Casablanca sont dûment *bookés*.

COMITE D'ACCUEIL

A l'accostage du navire le 28 décembre vers 20h00, un impressionnant dispositif d'accueil est en place sur le port de Brest : une grande quantité de policiers, les douaniers et leurs chiens renifleurs, les agents de la DDCILEC (ex-PAF) en uniforme, le SAMU, les représentants du consulat marocain, la presse particulièrement nombreuse, et bien évidemment l'agence maritime et les dockers. On note également la présence du représentant du P.&I. Club du navire et celle de Me Ronan APPERE, avocat, à Brest, de l'ANAFE, Association Nationale d'Assistance aux Frontières des Etrangers.

La DDCILEC investit immédiatement le navire pour empêcher toute tentative de débarquement des clandestins et notifie au commandant un procès-verbal l'informant que les passagers clandestins ne sont pas admis à débarquer sur le territoire français et qu'il doit les réacheminer vers leur port d'embarquement. Le PV fait référence à l'article 35ter de l'ordonnance du 2 novembre 1945.

Pendant ce temps, quinze conteneurs ont été shiftés sur le

quai et les cinq clandestins ont pu être sortis du leur. Ils ont été aussitôt consignés dans le minuscule local qui sert d'infirmerie. Examinés par le médecin appelé par l'agence et par le médecin du SAMU commis par le préfet du Finistère, ils sont déclarés en bonne santé. Et donc aptes à reprendre la mer. Encore heureux, confiera le Cdt Wolken au président de l'AFCAN venu assister son collègue allemand, car s'il avait fallu les débarquer en urgence médicale, cette possibilité aurait pu donner des idées malsaines à des équipages désireux de se débarrasser de leurs clandestins : les priver de nourriture pour forcer les autorités à les prendre en charge à l'arrivée au port...

Mais le commandant du SAAR BREDA n'en est pas prêt pour autant à reprendre la mer avec cinq passagers clandestins pour un équipage total de sept hommes. Tout en restant soucieux des coûts de ce déroutement pour son armement et des conséquences possibles pour sa charte-partie, il est bien décidé à se battre sur tous les fronts pour obtenir le débarquement des cinq Marocains.

LA FERMETE DU COMMANDANT

Manifestement les fonctionnaires venus signifier au capitaine du SAAR BREDA qu'il devait repartir avec ses passagers clandestins ont reçu des consignes très strictes du ministère de l'Intérieur transmises par le préfet du Finistère. Ils ne peuvent que rester insensibles aux arguments humanitaires du commandant WOLKEN ou aux craintes qu'il exprime pour son équipage et son navire.

Le commandant fait alors valoir le Certificat de Sécurité de son navire qui ne l'autorise à n'avoir que neuf personnes à bord. Il n'a d'ailleurs que neuf combinaisons d'immersion et le navire n'offre que neuf couchettes. La sécurité étant mise en avant, et donc le respect de la réglementation internationale, on fait intervenir les Affaires maritimes. Et le lendemain matin l'Administrateur du quartier de Morlaix, en l'absence de celui de Brest, et un Inspecteur des A.M. venaient inspecter le navire. Ils trouvent le SAAR BREDA en parfait état, tant sur le plan technique qu'administratif. Ils constatent qu'il possède deux radeaux de douze places, laissent entendre qu'il suffit donc d'acheter des combinaisons supplémentaires et ne s'émeuvent pas outre mesure du nombre insuffisant de lits qu'ils ont dûment vérifié. Pour ces fonctionnaires de la mer, pas de problème, le SAAR BREDA peut reprendre la mer avec cinq personnes supplémentaires à bord dont le comportement devra être contrôlé 24h/24 par un équipage de sept hommes occupés par ailleurs à assurer la marche du navire.

Pour renforcer la pression sur le commandant, dont la ténacité et le professionnalisme sont remarquables, le sous-préfet de Morlaix monte à bord pour lui intimer l'ordre d'appareiller. Puis explique à la presse la position ferme de son administration.

L'ANAFE, D'HEURE A HEURE

Au cours de la nuit, les avocats de l'ANAFE ont agi sur le plan judiciaire. Me Simon FOREMAN, avocat associé au Barreau de Paris et Me Ronan APPERE, avocat au Barreau de Brest ont assigné en référé le ministre de l'Intérieur devant le Tribunal de Grande Instance de Paris, au nom de l'armateur du SAAR BREDA. Ils demandent au juge des référés de « constater qu'en refusant de placer les cinq passagers clandestins en zone d'attente et en ordonnant au commandant du navire de les garder à son bord, l'administration, sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, se rend coupable d'une atteinte à la liberté individuelle et d'une voie de fait... »

Les cinq passagers clandestins sont « intervenants volontaires », représentés par Me TERRASSON, avocat, pour s'associer à la demande de l'armateur.

Devant le TGI, les avocats du navire font valoir les arguments principaux suivants : l'Ordonnance du 2 novembre 1945, dans ses articles 35ter et 35quarter, dispose qu'un étranger qui arrive en France par la voie maritime et auquel l'entrée du territoire français est refusée doit être placé en zone d'attente sous le contrôle du parquet, le juge judiciaire étant nécessairement saisi si cette rétention se prolonge au-delà de quatre jours ; l'entreprise de transport est tenue, à la requête de l'administration, de ramener l'étranger au point où il a embarqué ; aucune disposition légale n'autorise l'administration à imposer à l'entreprise de transport d'utiliser pour rapatrier les clandestins telle voie de transport plutôt que telle autre. Dans le cas présent, l'armateur a obtenu du Consulat du Maroc à Rennes la délivrance de laissez-passer consulaires et a pris des réservations pour les cinq Marocains sur un vol Paris/Casablanca du 30 décembre au matin. Or l'administration veut imposer au SAAR BREDA de quitter Brest immédiatement, vers Casablanca, pour y ramener ses cinq clandestins. « Le refus de l'administration d'autoriser le débarquement des cinq passagers clandestins, matérialisé par la présence de policiers empêchant physiquement ce débarquement..., constitue une voie de fait et une atteinte à la liberté individuelle, selon ce qui a déjà été jugé à plusieurs reprises notamment par le juge des référés des TGI de Lille et de Paris. »

L'ORDONNANCE DE REFERE

(...)

« Attendu que les intervenants volontaires qui s'associent à la demande de (l'armateur et le capitaine) sont recevables à agir, étant directement victimes de la voie de fait exposée aux motifs de l'assignation, qu'ils sont bien fondés en leur demande, leur maintien sur le navire SAAR BREDA constituant une restriction illégale à leur liberté d'aller et venir, insusceptible de se rattacher à un texte légal, puisque les dispositions des articles 35ter et 35quarter de l'ordonnance du 2 novembre 1945 ne per-

mettent pas à l'administration de priver temporairement un étranger de sa liberté d'aller et de venir, ce pouvoir ne lui étant conféré que dans les hypothèses et suivant les modalités prévues par les articles 5 et 35bis de l'ordonnance susvisée,

Attendu qu'il sera donc fait droit à la demande des intervenants volontaires dans les termes précisés au présent dispositif, (...)

Pour ces motifs (...)

Constatons l'existence d'une voie de fait à leur égard ;

Ordonnons qu'ils soient immédiatement autorisés à quitter le navire SAAR BREDA ;

(...) fait à Paris le 29 décembre 1995. »

Le même jour à Brest en fin d'après-midi, le même sous-préfet vient expliquer que rien ne s'oppose plus au débarquement des clandestins pour rapatriement par voie aérienne... puisqu'ils ont maintenant des papiers d'identité en règle. Les cinq jeunes gens quittent le bord vers 19h30 et le SAAR BREDA a pu appareiller vers 20h30.

LE SOUTIEN DE L'AFICAN

Dès le jeudi 28 dans l'après-midi, avant même l'accostage du navire allemand, le Cdt Jacques LOISEAU, président de l'AFICAN, avait pris contact avec la préfecture du Finistère pour exposer les problèmes soulevés par la présence de clandestins à bord d'un navire, expliquer la position de l'AFICAN et plaider en faveur du débarquement immédiat des passagers du SAAR BREDA.

Pendant toute l'escale, Jacques LOISEAU et Hubert GUIDAL ont prêté leur concours au Cdt WOLKEN et à l'agence maritime et ont souvent servi d'interprètes, en particulier, pour les médias. Le président de l'AFICAN s'est efforcé de convaincre les autorités de la nécessité d'autoriser le débarquement des cinq clandestins pour de simples raisons humanitaires d'abord et de sécurité du navire ensuite. Toutes dispositions matérielles étant prises par ailleurs au frais de l'armement pour reconduire les clandestins dans leur pays, quelle(s) raison(s) d'(Etat ?) pouva(en)t donc présider aux strictes consignes venues de Paris qui « ligotaient » littéralement les fonctionnaires chargés sur place de traiter le problème ? Nous sommes bien obligés de penser qu'il ne s'agissait là que d'une basse manoeuvre de politique intérieure : ne pas augmenter le nombre d'étrangers refoulés de France. Le sort immédiat des cinq personnes concernées, les risques encourus par les marins, ne pèsent pas devant le risque de gonflement d'une statistique...

Nous ne pouvons que regretter que le Centre de Sécurité des Affaires Maritimes, garantes du respect par le navire des conventions internationales ratifiées par la France, n'aient pas voulu ou pas pu agir avec autorité pour faire appliquer les pres-

« Une attitude pousse-au-crime »

PRÉSIDENT de l'Afican (Association française des capitaines de navires), le commandant Jacques Loiseau a tout fait pour assister son collègue allemand pris dans l'imbroglio juridico-politique posé par la présence de clandestins à bord du Saar Breda.

Son jugement est très sévère pour les autorités françaises en général et maritimes en particulier : « Dans cette histoire, et comme d'habitude, les auto-

rités ont été médiocres pour ne pas dire carrément en-dessous de tout. Heureusement que le commandant Gert Wolken a été très clairvoyant. Basée sur des considérations purement humanitaires, sa courageuse décision a permis de sauver la vie des cinq clandestins.

Et, alors qu'il pensait avoir l'appui des autorités françaises, il s'est trouvé devant un grotesque ballet politico-juridique où tout a en fait été mis en œuvre pour l'enfoncer. L'af-

faire du « MC Ruby » est encore fraîche. En refusant ainsi toute aide aux navigants, on pousse les esprits faibles à des décisions plus radicales et plus dramatiques. Il s'agit en fait d'une véritable attitude pousse-au-crime. »

Satisfait du dénouement de l'affaire du Saar Breda, Jacques Loiseau reste quand même sur sa faim : « Ce qu'il y a de frustrant dans cette histoire, c'est qu'ayant été classée vite fait pour des raisons de complicités politiques,

elle ne fera pas jurisprudence. Le problème de fond n'a pas été résolu. En fait, elle n'a servi à rien, et c'est bien dommage pour les navigants. »

Pour le président de l'Afican - qui a lui-même vécu une situation similaire avec 25 passagers clandestins à son bord - il convient de saluer l'attitude du commandant Gert Wolken : « Il a su résister aux pressions des autorités françaises. »

A.L.D.

criptions de celles-ci comme elles ne manquent pas de le faire dans d'autres circonstances.

En cela les Affaires Maritimes se sont plus comportées en exécutrices des décisions du Ministère de l'Intérieur qu'en spécialistes de la sécurité maritime capables de conseiller le préfet pour les choses de la mer.

C'est ce qu'a voulu signifier le commandant allemand lorsqu'il fit remarquer qu'avec une seule bouée manquante les autorités françaises l'auraient empêché d'appareiller alors que dans le cas présent on le forçait à prendre la mer dans des conditions de sécurité précaires et surtout avec cinq clandestins jeunes et peut-être dangereux face à sept hommes d'équipage seulement.

Il faudra donc une fois de plus que ce soit une association humanitaire qui agisse, vite et bien, pour faire libérer les cinq Marocains et du même coup soulager l'équipage du SAAR BREDA de la tâche de garde-chiourme que la France voulait lui imposer.

RECIDIVES

Peu de temps après le SAAR BREDA à Brest, deux autres affaires venaient illustrer l'acharnement du Ministère de l'Intérieur à refuser le transfert de clandestins vers des zones d'attente avant rapatriement.

A Bordeaux Le Verdon tout d'abord, le 9 janvier, à bord du GUYANE (Cdt Philippe GAUTHIER) en partance pour les Antilles et les Caraïbes. Trois clandestins ont embarqué quelques jours plus tôt à Anvers dans un conteneur vide. Leur mise à terre a été refusée au Havre puis à Rouen. Au Verdon même refus signifié par le Préfet et la DDCILEC. Mais, comme sur le SAAR BREDA, le commandant est bien décidé à ne pas partir avec les clandestins, qu'il ne peut d'ailleurs pas loger.

Pour l'instant ils sont enfermés dans un magasin exigü dont la porte est maintenue entrouverte pour l'aération mais solidement condamnée par un cadenas pour éviter toute évasion. Selon leurs papiers d'identité, les trois hommes sont des Macédoniens Gitans. L'un est signalé dangereux, un autre semble drogué.

Le Cdt GAUTHIER, membre de l'AFCAN, a prévenu notre secrétariat au Havre qui a dépêché à bord le Cdt PLANTY pour lui apporter un soutien éventuel. Notre collègue a également prévenu les médias locaux. Il a l'accord de son armement pour retarder le navire autant qu'il le faudra.

Les arguments du Cdt GAUTHIER, qu'il développe d'ailleurs au cours d'une interview à bord, sont solides :

- caractère délictuel de l'embarquement clandestin : les victimes de ce délit sont le capitaine, l'équipage et l'armement et non pas les clandestins ;

- manque de moyens d'hébergement à bord ;

- drôme de sauvetage insuffisante pour ce sureffectif ;

- risques pour le navire et pour la cargaison qui recèle entre autre 250 tonnes de marchandises dangereuses et du bétail vivant ;

- risques de tentatives d'évasion des clandestins qui pourraient se terminer par des noyades comme le cas s'est souvent produit.

Mais c'est encore l'ANAFE qui débloque la situation par le dépôt d'une assignation en référé devant le TGI de Bordeaux qui ordonne le placement des clandestins en zone d'attente et condamne le sous-préfet au paiement des frais de justice.

Au Havre quelques jours plus tard, la même procédure auprès du TGI permet le débarquement d'un clandestin de l'ATLANTIC HOPE et condamne là encore le sous-préfet à régler les frais de justice.

HUMEUR

LES AFFAIRES DE MER

« Nous risquons de perdre la qualité de « généralistes » des Administrateurs, capables d'avoir une vision globale des problèmes MER », écrivions-nous dans ces colonnes en juin 1994 dans un article intitulé « PAS DE QUARTIER POUR LES AFF. MAR. ! », dans lequel nous décrivions l'évolution en cours des Services Extérieurs de la marine Marchande.

Avec la position adoptée par le Centre de Sécurité du Finistère dans l'affaire du SAAR BREDA, je serais tenté de dire « c'est fait ! », ou tout au moins de penser que les Affaires Maritimes ont perdu toute indépendance ou tout pouvoir au profit de l'administration préfectorale.

C'est grave, si l'administration chargée en France de faire appliquer les conventions internationales qui régissent le monde maritime et de procéder aux contrôles des navires dans le cadre du Memorandum de Paris et des Directives européennes n'a plus l'autorité et les moyens de remplir son rôle et devient l'instrument d'un ministère surtout préoccupé de politique intérieure.

Dans le cas qui nous intéresse, l'inspecteur intervenait sur le navire allemand dans le cadre du MoU. Je ne doute pas qu'il ait exercé pleinement son « jugement professionnel » comme le recommandent à plusieurs reprises les « DIRECTIVES POUR LES INSPECTEURS » (annexe I du Memorandum). Par exemple dans la section 4 relative à la prévention des accidents, santé et hygiène, etc., il est dit :

«... (l'inspecteur) exerce également son jugement profes-

sionnel pour déterminer si les conditions à bord donnent lieu à un danger pour la sécurité ou la santé de l'équipage, qui rend nécessaire la rectification de ces conditions ; l'inspecteur peut, si cela s'avère nécessaire, retenir le navire jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises ».

Par son jugement professionnel il a nécessairement conclu que sur ce petit navire armé par sept hommes la présence, à la mer, de cinq personnes qui s'étaient introduites frauduleusement à bord constituait un danger pour l'équipage. Ils savaient, l'administrateur et l'inspecteur, que ce n'était pas une question de combinaisons d'immersion ou de places à bord d'un radeau mais que la confrontation à bord d'un navire en mer entre sept marins occupés par la conduite du navire et cinq clandestins déterminés à tout lorsqu'ils comprennent qu'ils sont devenus des prisonniers met gravement en cause la sûreté des hommes et la sécurité du navire.

C'est grave s'ils n'ont pas su faire valoir leurs arguments - qu'on pourrait croire humanitaires mais qui en fait reposent sur une abondante réglementation nationale et internationale - et encore pire s'ils se sont sentis tenus d'abonder dans le sens du préfet pour déclarer que rien ne s'opposait au départ du navire.

Les marins et les populations littorales voudraient encore pouvoir compter sur le rôle tutélaire de l'administration des Affaires maritimes dans leur vie professionnelle ou quotidienne. Est-il déjà trop tard ?

Michel CARON

PASSAGERS CLANDESTINS

Existe-t-il un vide juridique ?

Par Mlle Hélène DAOULAS

A la suite de contacts entre le Professeur Jean-Luc PRAT du Centre de Droit et d'Economie de la Mer (CEDEM) de la faculté de Droit et des Sciences Economiques de Brest et les commandants Jacques LOISEAU et François GOURMELON, mademoiselle DAOULAS, chercheur associé, a rédigé l'article suivant pour AFCAN-INFORMATIONS.

Parallèlement on jugeait une partie de l'équipage du MC RUBY pour l'assassinat de 8 passagers clandestins, et, le «SAAR BREDA» navire battant pavillon Antigua, était bloqué dans le port de Brest car il avait à bord des passagers clandestins que les autorités françaises ne souhaitent pas voir descendre. Or le «SAAR BREDA» s'était dérouter sur Brest afin qu'il puisse être porté secours à cinq clandestins qui se trouvaient enfermés dans un container. Face à cette situation paradoxale, la question d'un réel problème juridique lié aux «passagers clandestins» se pose.

D'emblée, il serait aisé de croire qu'il existe un «*vide juridique*» en la matière. Mais au regard des textes, plusieurs pistes de réflexion sont envisageables. En effet, le passager clandestin a un double statut. D'un part, il est un délinquant à l'égard du bord d'autre part son objectif étant d'accéder au territoire de façon irrégulière il devient un «*immigré clandestin potentiel*».

Cette situation particulière engendre la possibilité d'appliquer différentes solutions, que sont les **solutions répressives** (1) mais aussi la **solution administrative** (2).

1. Eventail des solutions répressives.

Si on peut recenser deux infractions que le clandestin est susceptible de commettre, en réalité, seule l'infraction d'embarquement clandestin lui est réellement imputable. En ce qui concerne l'infraction d'entrée irrégulière sur le territoire, il s'agit simplement d'un «*risque*» d'infraction plus que d'une infraction réalisée.

Le passager clandestin commet l'infraction d'embarquement clandestin prévue à l'article 74al 3 du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande

(CDPMM). Ce même code prévoit aussi une procédure particulière adaptée à ce délit. Le capitaine entame cette procédure en mer, mais elle reste souvent sans écho. En effet, la voie répressive n'est prolongée ni par le capitaine, ni par l'Administrateur des Affaires Maritimes pas plus que le Ministère public.

Alors pourquoi laisser impuni le passager clandestin si gênant pour tous ?

La réponse est intrinsèquement liée à la législation en vigueur. Tant au regard de la procédure applicable, qu'à celui des sanctions prévues, la voie répressive n'offre pas l'intérêt qu'elle devrait susciter.

En ce qui concerne les pénalités, elles se distinguent par la faiblesse de leur quotité. Il s'agit d'une peine d'emprisonnement au maximum de 6 mois et d'une amende au maximum de 15 000 F¹.

La complexité de la procédure se traduit par la nécessité de faire appel à l'Administrateur des Affaires Maritimes qui doit prendre un avis favorable pour poursuivre, ensuite le Ministère Public décide de poursuivre ou non. Enfin s'il décide de poursuivre, l'affaire doit être instruite par le juge d'instruction qui ouvre une information.

En conséquence, la complexité de ces dispositions obligatoires, et la faiblesse des sanctions encourues font que celles-ci sont peu souvent utilisées, pour ne pas dire jamais !

La partie lésée, ici l'armateur du navire, ne peut faire citer directement le prévenu (article 37 al 1 du CDPMM). La victime doit recourir au juge d'instruction qui devra lui-même se soumettre à l'avis de l'Administrateur des Affaires Maritimes.

Le Juge d'instruction ne peut prendre un mandat de dépôt, car pour le réaliser la

peine d'emprisonnement requise est d'un an d'emprisonnement. Impossibilité aussi pour le Ministère Public de recourir à la comparution immédiate, là encore la sanction est insuffisante et une information doit être ouverte.

La voie répressive n'offre pas de véritable solution au problème des passagers clandestins, d'autant plus qu'elle est applicable aux seuls navires battant pavillon français².

Aussi les différents intervenants (Administrateurs des Affaires Maritimes, Ministère Public et Capitaines de navire) ne recourent pas à la solution pénale.

Si le passager clandestin peut être poursuivi pour le délit d'embarquement clandestin, la question s'est aussi posée quant à l'infraction d'entrée irrégulière sur le territoire. En effet, le clandestin ne possède pas les documents obligatoires mais a pour objectif d'entrer sur le territoire.

Le passager clandestin devient-il immigré clandestin ? Si oui à partir de quand ?

La réponse à cette question n'est pas la plus facile à fournir.

En ce qui concerne la définition de l'infraction d'immigration clandestine, elle est posée à l'article 19 de l'ordonnance de 1945 qui dispose : «*l'étranger qui a pénétré ou séjourné en France sans se conformer aux dispositions des articles 5 et 6...*». L'étranger est ici considéré comme toute personne extérieure à la Communauté Européenne. L'infraction est réalisée quand l'étranger a pénétré en France. La difficulté est de déterminer quelles sont les limites-frontières à partir du franchissement desquelles le délit est réalisé. Au regard du droit pénal (article 113-1) ou du droit international, les frontières de la France sont repoussées jus-

qu'aux eaux territoriales. On pourrait penser alors qu'en passant cette frontière, le passager clandestin commet l'infraction de l'article 19. Si ces textes semblent cautionner cette théorie, la Convention de Schengen n'adopte pas la même position. En effet, la Convention de Schengen fait une distinction en ce qui concerne les frontières extérieures, entre «*les frontières terrestres, maritimes ainsi que les aéroports et ports maritimes...*». Cela signifie que la frontière maritime est bien celle des eaux territoriales, mais que le point de contrôle est repoussé jusqu'au port maritime. Le navire et le clandestin qui est à son bord, sont, par une fiction juridique, en état de sursis jusqu'au point de contrôle dans le port maritime.

Le clandestin est considéré comme étant fictivement «*absent du territoire*» même si il se situe dans les eaux territoriales, et n'est dans ce cas, pas considéré comme un délinquant pouvant être poursuivi pour l'infraction prévue à l'article 19 de l'ordonnance de novembre 1945.

Les possibilités répressives ne sont pas utilisées, seule la voie administrative permet d'essayer de régler le problème des passagers clandestins qui arrivent par voie maritime. Cette procédure «*administrative*» a été plusieurs fois remaniée, car elle touche un domaine crucial, celui de la lutte contre l'immigration clandestine.

2. L'utilisation de la voie administrative.

A cette occasion, le Ministère public n'intervient plus, mais c'est le **Préfet** qui, avec l'aide de la DDCILEC, se charge de gérer la situation. En pratique la procédure est la suivante. Le capitaine prévient l'administrateur des affaires maritimes qui prévient lui-même le **Préfet** de l'arrivée au port d'un navire, à bord duquel il y a un clandestin. Dès son arrivée au port, les autorités interviennent, les douanes contrôlent les marchandises, la police contrôle les identités. En règle générale, la DDCILEC refuse le débarquement des clandestins et exige leur refoulement par le navire.

Cette rigidité administrative pose tout d'abord la question du refoulement.

Le refoulement est l'obligation qu'a l'entreprise de transport de ramener l'étranger à son port d'embarquement ou son pays d'origine. Ce réacheminement constitue un refoulement et non une reconduite à la frontière, car dans le cadre de la reconduite, l'étranger est renvoyé après son entrée sur le territoire. Le refoulement n'est possible qu'avant l'entrée sur le territoire.

Dans ce cas, le refoulement est imputable à l'entreprise de transport selon les dispositions prévues à l'article 35 ter de l'ordonnance de 1945, mais le régime de celui-ci n'est pas véritablement conçu.

A priori ce refoulement doit s'effectuer à la requête des autorités administratives, et ce sans délai. Sur ce point, il est impératif de concilier les intérêts en cause. L'administration a intérêt à faire refouler le plus rapidement possible les clandestins, compte tenu de la politique de lutte contre l'immigration clandestine qu'elle entend mener. L'entreprise de transport est quant à elle, tenue par des impératifs économiques qui se chiffrent vite à des millions de francs en cas de retard substantiel. Si l'acheminement s'est effectué sur son navire, il ressort que le réacheminement ne peut parfois avoir lieu par ce même navire, ni sur un autre navire de la même entreprise. D'ailleurs, il n'existe aucune disposition légale dans l'article 35 ter qui impose le refoulement par le même moyen de transport.

De plus, il est impossible et même interdit de faire naviguer le clandestin avec l'équipage, quand les normes sécuritaires ne sont pas respectées. Cependant, l'administration exige le départ du clandestin immédiatement et ne laisse aucune alternative aux capitaines de navire !

Pourtant, si les entreprises ne s'opposent en aucune manière au refoulement qu'elles doivent supporter, elles s'opposent vivement au blocage pratiqué par l'administration. Comme les autorités administratives exigent le refoulement immédiat, elles refusent le débarquement des clandestins.

Qu'en est-il du maintien à bord ?

Les autorités de la DDCILEC posent comme principe que le clandestin dépourvu de documents requis pour entrer sur le territoire ne peut être débarqué. En effet s'il débarque il commet l'infraction de l'article 19 de l'ordonnance de 1945 et l'entreprise de transport risque de se voir imputer l'infraction prévue à l'article 20 bis de cette même ordonnance. De plus elles font valoir que l'article 35 ter de l'ordonnance leur permet de solliciter le refoulement par l'entreprise de transport. La position de l'administration est ici très rigide, et ne tient pas compte de la procédure de l'ordonnance de 1945 dans son ensemble.

Face à cette attitude de blocage de la part des autorités administratives, les clandestins et leurs avocats ont saisi les juridictions des référés pour contester leur rétention sur le navire.

Les moyens évoqués par le Ministère de l'Intérieur étaient de deux ordres, d'une part le Ministre faisait valoir qu'il s'agissait d'une coutume maritime³, d'autre part, il se fondait sur le seul article 35 ter relatif au refoulement imputable à l'entreprise de transport⁴.

Ces rétentions à bord ont été condamnées par les juridictions de référés saisies du contentieux. Elles ont estimé qu'il s'agissait en l'espèce d'une voie de fait. En effet, aucun texte ne permet aux autorités autres que judiciaires de retenir un individu sur le navire, alors que l'article 35 quater de l'ordonnance prévoit une possibilité de maintenir le clandestin en zone d'attente. Le juge des référés a considéré que : «*Le maintien sur le navire S... constituant une restriction illégale à leur liberté d'aller et venir, insusceptible de se rattacher à un texte légal, puisque les dispositions des articles 35 ter et 35 quater de l'ordonnance du 2 novembre 1945 ne permettent pas à l'administration de priver temporairement un étranger de sa liberté d'aller et venir, ce pouvoir ne lui étant conféré que dans les hypothèses et suivant les modalités prévues par les articles 5 et 35 bis de l'ordonnance susvisée*».

Pourtant, il existe une solution aux conflits d'intérêts entre l'administration et les entreprises de transports.

Cette solution est suggérée par l'article 35 quater de l'ordonnance de 1945. L'article 35 ter se doit d'être combiné avec l'article 35 quater. Dans le cas où le clandestin ne peut être refoulé immédiatement, celui-ci est placé en zone d'attente, en prévision de son prochain refoulement. C'est ce qu'ont prévu les textes et les travaux préparatoires de la loi de 1994 relative aux zones d'attente. Monsieur MASSON énonçait à cet effet que «*la zone d'attente concerne une personne qui vient de l'extérieur et qui arrive en France. Elle est en attente de refoulement*».

De plus si l'on ignore à priori où refouler le clandestin, la solution est encore celle de la zone d'attente, conformément aux précisions apportées lors des discussions de la loi. Monsieur MASSON précisait ceci : «*en attendant que l'on ait situé l'endroit où elle peut être refoulée, elle sera placée dans une telle zone d'attente*».

En effet l'accès et le maintien en cette zone d'attente contribue à assurer le refoulement des clandestins par l'entreprise de transport. L'étranger n'y restera que «*le temps strictement nécessaire à son départ et, s'il est demandeur d'asile à un examen tendant à déterminer si sa deman-*

de n'est pas manifestement infondée. La zone d'attente étant extra-territoriale, le clandestin est considéré comme hors du territoire. Si avant la loi de 1994 un problème pouvait se poser relatif au transit vers la zone d'attente celui-ci est aujourd'hui résolu. Le législateur de 1994 a considéré que les zones d'accès aux zones d'attente en étaient le prolongement, et les passagers transitaires bénéficient du même statut que celui obtenu en zone d'attente.

Dans son exposé des motifs lors des travaux préparatoires de la loi relative aux zones d'attente en 1994, Monsieur MASSON rajoutait : «*Il convient de pouvoir transférer les étrangers dès le débarquement vers une zone d'attente située à proximité. Cette modification pourrait être bénéfique à des passagers clandestins de bateau, maintenus à bord...*»

Le maintien en zone d'attente est prononcé par une décision écrite et motivée du chef de service de contrôle aux frontières (article 35 quater II de l'ordonnance de 1945) et ce pour une durée de quarante-huit heures renouvelable une fois. La décision est mentionnée sur un registre où figurent l'état civil de la personne, la date et l'heure de la notification de la décision, enfin le Procureur de la République a connaissance de celle-ci.

CONCLUSION.

A la lecture assidue des textes on constate que les problèmes posés par les clandestins ne sont peut-être pas si insolubles, mais que la difficulté provient essentiellement de la volonté de les appliquer.

Même si on doit dire qu'il n'y a pas de «*vide juridique*» comme on a pu le lire, il y a quand même une certaine difficulté d'appréhension des textes qu'il serait nécessaire de simplifier, compléter, ou du moins d'explicitier. Pour pallier la carence explicative, il serait sans doute bon de faire intervenir le législateur lui-même pour qu'il légifère sur un texte d'interprétation.

En effet, il semble logique de combiner les deux textes : l'article 35 ter et l'article 35 quater. L'article 35 quater ne prévoit qu'une «*possibilité*» de maintien en zone d'attente. Aussi, afin de faciliter le placement en zone d'attente, il serait opportun de transformer cette possibilité en obligation conditionnelle et préciser que «*l'étranger doit être maintenu en zone d'attente pendant le temps strictement nécessaire à son départ, quand l'entreprise de transport ne peut y subvenir immédiatement*».

A défaut d'une intervention du législateur, il serait intéressant que la Cour de

Cassation soit questionnée par les juridictions inférieures.

Mais la nécessité d'élever le débat au niveau international se ressent de plus en plus. Il existe en effet une Convention, dite Convention de Bruxelles de 1957 qui est restée inapplicable car insuffisamment ratifiée. Si cette convention est considérée par certains comme trop ambitieuse, il ne serait certainement pas vain d'y puiser quelques idées et de revoir la question.

Enfin, il faudrait aussi revoir la voie répressive, car il faut remarquer que même si les clandestins sont souvent dans des situations malheureuses, ils n'en demeurent pas moins des délinquants, et une infraction restée impunie n'est pas dissuasive !!!

Hélène DAOULAS

¹ Il existe en plus une peine complémentaire de refolement du passager clandestin aux frais du navire à bord duquel le délit a été commis (Article 74 al 7 du CDPMM)

² Il s'agit ici d'une application des règles de compétences en matières pénales. Les navires étrangers connaissant une infraction d'embarquement clandestin relèvent de leur compétence répressive nationale.

³ Voir affaire ZITO, TGI PARIS (REFERES) le 29 juin 1994, GP 24-25 Août 1994 p.35

⁴ Voir affaire SAAR BREDA, TGI (REFERES), le 29 décembre 1995, inédit.

Ça n'arrive qu'aux Autres.

Clandestins, bombes, lingots.

Arraché ces quelques duvets à la plume hebdomadaire de Bernard Thomas qui, dans «*Le Canard enchaîné*» du 3 janvier ironise sur les frontières passoières, en particulier entre la Suisse et la France.

Un vrai gruyère...

(...) Nous tendons vers l'émigration zéro promise à grands hourras par Pasqua. Nous pouvons être fiers. Le ministère de l'Intérieur ne vient-il pas d'être, pour la cinquième fois en moins de deux ans, reconnu coupable de «*voies de fait sur des clandestins illégalement retenus à bord de navires*» ? Cinq titres de gloire dans une guerre sans merci.

Cette fois, c'est le juge des référés du tribunal de grande instance de Paris qui a frappé. Il s'agissait des Marocains découverts dans un conteneur à bord du «*Saar-Breda*», que le commandant voulait naïvement débarquer à Brest au lieu de les jeter par-dessus bord comme tout le monde, à l'instar du pacha du «*MC Ruby*». Il a fallu une assignation en référé de l'armateur, plus un coup de

fil entre Chirac et son copain de Rabat, avec lequel il venait de ripailler à l'occasion de Noël, pour que le préfet de Quimper, Christian Frémont, accepte de leur laisser faire quelques pas sur le sol français en direction



d'un aéroport, pour attraper le vol Roissy-Casablanca. Il avait juré, le bougre : «*Ils sont venus en bateau, ils repartiront en bateau*». Encore l'avocat de Debré a-t-il cru bon de préciser qu'il ne cédait que pour «*éviter une exploitation politique de l'affaire*». Bravo !

Au lieu d'aller se geler les fesses sur un incertain cargo, pourquoi les cinq maladroits candidats à l'exil n'avaient-ils pas consulté le supplément «*Frontières-passoires*» de l'épatante gazette publiée par une poignée d'irréductibles ricaneurs de Ferney-Voltaire, patrie d'adoption du perpétuel émigrant Arouet, en pays de Gex ? Ils y auraient découvert avec délectation un «*petit manuel à l'usage des immigrants, trafiquants, espions et terroristes désirant entrer en France, dans la Communauté européenne ou dans l'espace Schengen*». Une trentaine de voies d'accès à notre pays, venant de Genève, y sont classifiées : 1 képi, passage facile : 2 képis, passage à petits risques : 3 képis, passage parfois contrôlé (...).

LE POINT DE VUE DES ARMATEURS...

D'une part Monsieur Edouard BERLET, Délégué Général du Comité Central des Armateurs de France (CCAF) s'est livré à une réflexion publiée par Le Monde du 10 janvier sous le titre «Les clandestins, le MC RUBY, et après ?».

D'autre part la lettre du CCAF de janvier contenait les commentaires suivants :

PASSAGERS CLANDESTINS.

Des événements récents ont attiré l'attention sur les problèmes posés par la présence de plus en plus fréquente de passagers clandestins à bord des navires de commerce.

Les incidents se multiplient dans ce domaine sans que le gouvernement français ait encore accepté de prendre les mesures susceptibles de résoudre les difficultés que rencontrent les commandants lorsqu'ils demandent le débarquement de ces passagers.

Cette absence de solution est d'autant plus gênante que le nombre des clandestins croît d'année en année en raison notamment de la situation économique de plus en plus difficile de nombreux pays en ou hors d'Europe. Pendant longtemps ces clandestins se retrouvaient en nombre limité sur des trafics bien identifiés (Afrique par exemple). Actuellement le nombre de clandestins embarqués, malgré toutes les précautions prises localement par les armateurs, a tendance à se développer. Il devient courant d'en retrouver 5 à 10 sur un navire dont l'équipage est composé de 9 marins, quelle que soit la provenance ou la destination du navire.

Les risques que représentent ces clandestins sont donc en train d'augmenter dangereusement et pourtant aucune disposition légale ne s'applique, malgré toutes les demandes qui ont été formulées aussi bien par l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) que par le Comité des Armateurs.

L'absurdité de cette situation résulte d'une législation inexistante mais surtout de positions de principe irréalistes.

Les textes qui pourraient être appliqués en la matière ne constituent pas une base utile qui puisse être invoquée par les armateurs pour le rapatriement des clandestins.

La Convention internationale du 16 octobre 1957 n'est

pas entrée en vigueur, faute d'un nombre suffisant de ratifications mais elle serait en tout état de cause d'une aide insignifiante car elle repose sur une admission très large des immigrés qui ne correspond pas au régime actuel.

La base des textes utilisés en droit français est constituée par l'Ordonnance du 2 novembre 1945 sur les conditions d'admission des étrangers. Cette Ordonnance a été modifiée en 1994 pour introduire des zones d'attente où peuvent être retenus les étrangers avant rapatriement vers leur pays d'origine ou accord d'asile. Malgré les démarches insistantes aussi bien de la Direction de la Flotte de Commerce que des Armateurs ou de l'AFCAN, l'accès aux zones d'attente a été refusé aux clandestins maritimes.

Cette position de l'administration repose sur l'idée que c'est l'armateur qui est responsable de la présence des clandestins et surtout sur le refus des services de l'immigration de les prendre en charge.

L'administration se décharge des contraintes attachées à la prise en charge du clandestin en considérant qu'il doit rester à bord et en aucun cas n'être débarqué sur le territoire.

Cette attitude peu réaliste se traduit par des situations inextricables dans lesquelles les clandestins ne peuvent rester à bord parce qu'ils créent un risque pour l'équipage et ne peuvent pas être débarqués parce qu'aucune procédure n'est prévue pour organiser leur rapatriement qui reste à la charge de l'armateur.

Le dénouement de ces difficultés est toujours aléatoire, il entraîne des négociations incertaines et se traduit par des charges accrues pour les armateurs.

Il est donc indispensable que des procédures clairement établies et admises dans tous les ports, même si elles ne sont pas inscrites dans un texte de loi, soient arrêtées de façon à ce que certaines absurdités actuelles puissent cesser.

AFCAN CONTRE CLANDESTINS

LES MOYENS EXISTANTS.

Depuis de nombreuses années l'AFCAN s'est attachée à rechercher comment pourraient être améliorés ou amendés les moyens légaux et administratifs existants, afin de permettre de débarquer au premier port d'escale les passagers clandestins dont la présence à bord est source de graves problèmes, et souvent de réels dangers pour le navire et son équipage.

Nous tenons cependant à insister sur le fait que nous ne voulons absolument pas nous poser en pourvoyeurs de l'immigration, n'ayant d'ailleurs pas à juger du bien ou du mal fondé de celle-ci.

D'un point de vue général nous souhaitons simplement que les clandestins soient mis à terre et, éventuellement, renvoyés dans leurs pays d'origine, la prise en compte des cas particuliers étant du ressort des autorités légales et non de quelques associations comme la nôtre.

Pour étudier le problème des clandestins il convient d'insister d'abord sur le fait qu'aux yeux de la loi française, et en ce qui concerne les navires battant un pavillon français, le passager clandestin est un délinquant qui devrait être poursuivi comme tel. De plus dès que sa présence est découverte, et comme pour tout délit constaté à bord, le capitaine du navire a l'obligation de procéder à une **enquête préliminaire**. Il peut de plus faire **arrêter préventivement** le délinquant en cas de nécessité.

La procédure, qui implique plusieurs échelons juridico-administratifs, devrait ensuite pouvoir amener à une mise en examen du clandestin.

Malheureusement il ne peut pratiquement pas en être ainsi. En effet la peine maximum de prison prévue ne permettrait pas de délivrer un mandat de dépôt et la mise en examen reviendrait automatiquement à admettre l'individu en France et... à le relâcher dans la nature avec peu d'espoir de le retrouver le moment venu !

Reste donc l'ordonnance du 02.11.1945 qui elle s'applique aux navires de tous pavillons. Les amendements qui y ont été apportés par les lois du 06.07.1992 et du 27.12.1994 ont permis la création de «zones d'attente». Cependant les services du Ministère de l'Intérieur refusent systématiquement, sur la base d'une argumentation fallacieuse, de les appliquer. Qui plus est il semble qu'aucune zone d'attente n'ait été mise en place dans les ports français, pourtant demandeurs.

Plus grave, ces mêmes services astreignent les capitaines à maintenir en détention à bord des clandestins, alors que leurs pouvoirs d'enquête préliminaire et de détention préventive, du

moins pour les capitaines français, ont dû normalement cesser dès que les autorités juridiques et policières ont été informées, et auraient dû prendre la suite. C'est alors que l'on peut parler de **séquestration**.

Il convient cependant de noter que des décisions récentes de plusieurs TGIs vont à l'encontre de cette attitude. Nous espérons que ces décisions feront jurisprudence, quoique nous craignons fortement que le Ministère de l'Intérieur ne s'avoue pas encore battu !

LES BUTS RECHERCHES.

Pour en revenir aux buts de l'AFCAN en la matière, ils sont essentiellement :

1. De pouvoir débarquer les clandestins au premier port français touché. Nous estimons en effet que pour des raisons tant de droit que de sécurité, il ne peut nous être imposé de les garder à bord. Cela oblige automatiquement à les enfermer, une lourde amende étant infligée au cas où ils mettraient les pieds à terre, alors que la plupart des navires ne possèdent pas de locaux appropriés pour le faire dans des conditions normales et sûres. Même lorsqu'une cabine se trouve disponible on constate très souvent que les clandestins retenus cassent portes et cloisons pour s'enfuir. Il y a peu de nos collègues italiens nous a informés qu'à Ravenne neuf clandestins, à qui l'accès à terre avait été refusé, ont mis la main sur le navire et se sont évadés après avoir blessé trois membres de l'équipage.

*(En ce qui concerne les cabines nous savons que quelques bons esprits ont été jusqu'à s'indigner que les membres de l'équipage ne partagent pas leurs propres cabines avec les clandestins ! Seriez-vous prêts Messieurs les bons esprits à héberger et nourrir le voleur qui s'est introduit chez vous ? On oublie trop souvent qu'un navire est un lieu privé, en particulier en ce qui concerne les logements des membres de l'équipage qui y sont **chez eux** !)*

2. A la limite nous considérerions comme un moindre mal que ces délinquants que sont les clandestins soient enfermés à terre pendant la durée de l'escale, quitte à ce qu'ils soient reconduits à bord avant le départ. Cette pratique a d'ailleurs cours dans plusieurs pays.

3. C'est pourquoi nous estimons que la législation prévoyant la mise en place de zones d'attente doit être appliquée, malgré les réticences du Ministère de l'Intérieur. De telles zones permettraient également de transférer un clandestin entre

AFCAN & ANAFE

A l'occasion des affaires SAAR BREDIA et GUYANE, des représentants de l'AFCAN et de l'ANAFE (Association Nationale d'Assistance aux Frontières des Etrangers) avaient pu constater que même s'ils n'avaient pas les mêmes motivations ils poursuivaient les mêmes buts : faire débarquer les clandestins. Des contacts ultérieurs avaient été envisagés.

C'est ainsi que le Cdt André TROCHERIS a participé le 24 février à PARIS aux travaux d'un atelier d'une quinzaine de personnes dont plusieurs avocats et des représentants d'associations s'intéressant aux étrangers, aux immigrés clandestins, aux demandeurs d'asile.

Il est évident que l'approche du problème des passagers clandestins par l'AFCAN est à l'opposé de celle de l'ANAFE par exemple. L'AFCAN les considère comme des **délinquants** alors que l'ANAFE leur offre le service de ses avocats pour les aider à se libérer de la **séquestration** dont elle estime qu'ils sont victimes.

Néanmoins, avocats et capitaines détiennent des informations qu'il pourrait être fructueux d'échanger. D'autres rencontres sont donc souhaitées. Dans l'immédiat l'ANAFE se propose de rédiger une sorte de vade-mecum juridique du capitaine relatif aux passagers clandestins.

deux navires du même armement afin de le rapatrier plus rapidement au port d'embarquement.

4. Nous insistons pour ne plus avoir à garder enfermés à bord les clandestins après l'arrivée au port, alors que leur présence a été signalée et que les résultats de l'enquête préliminaire ont été remis aux autorités compétentes. Nous estimons que dans le cas contraire les exigences des dites autorités nous obligent à violer la Loi et à nous rendre alors coupables de **séquestration arbitraire**.

Bien que représentant au premier chef des capitaines de navires français, nous estimons qu'il conviendrait que la même ligne de conduite s'applique à tous les navires quelles que soient leurs nationalités.

C'est d'ailleurs ce à quoi nous nous attachons au sein des Confédérations Européennes (CESMA) et Internationale (IFSMA) dont nous sommes membres.

5. En contrepartie de la prise en charge des clandestins par les autorités locales, les armateurs seraient comptables de tous les frais d'hébergement et de rapatriement, principe sur lequel ils sont d'ailleurs d'accord. Ces pratiques ont en outre le mérite de pousser les armateurs à faire prendre des mesures préventives convenables dans les ports à risques.

6. Nous pensons enfin que certains types d'actions diligentées par des associations «humanitaires», agissant sans doute de bonne foi, peuvent être néfastes pour faire admettre la mise systématique en zone d'attente. Le fait même qu'elles mettent en doute le principe posant qu'un étranger placé en zone d'attente n'est pas entré sur le territoire français est en soi pourvoyeur d'une immigration non souhaitée par les autorités. Celles-ci n'en seraient donc que renforcées dans leur pugnacité à s'opposer au débarquement des passagers clandestins.

Nous précisons que nous ne rangeons pas dans la catégorie des clandestins «stricto sensu» des réfugiés tels que les boat-people du Viet Nam.

LES DEMARCHES EN COURS.

Nos lecteurs ont pu suivre nos différentes actions auprès du législateur pour que puissent être élaborés des textes permettant à la justice d'agir et aux capitaines d'être débarrassés d'hôtes indésirables et potentiellement dangereux.

Nous avons d'abord proposé un texte de loi qui prévoyait une peine de prison d'une durée qui rendait possible le mandat de dépôt. Le ministère de la Justice n'y a pas donné suite malgré le soutien de bon nombre de parlementaires.

Le projet de loi créant les «zones d'attente» nous faisait espérer une avancée notable bien que le texte, sous sa forme originale, laissait planer le risque que le débarquement de clandestins continue d'être refusé de façon plus ou moins arbitraire par les autorités administratives, crainte qui s'avéra d'ailleurs fondée. C'est pourquoi nous avons rédigé, à titre exploratoire, un article complémentaire au texte prévu et l'avons fait parvenir à ceux des parlementaires qui avaient bien voulu nous faire part de leur intérêt.

Mais là encore et malgré le soutien de Monsieur MARCHAND, député de l'Hérault et président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande qui avait déposé un amendement inspiré de notre texte, la loi fut votée sans modification et l'administration resta libre de décider le placement ou non de l'étranger en zone d'attente.

L'AFCAN bien sûr est décidée à ne pas relâcher ses efforts. Nous ne pouvons pas être satisfaits de voir nos navires libérés de la présence de clandestins grâce à l'action d'associations qui considèrent, elles, qu'elles libèrent les clandestins de leur détention à bord. Cette voie est dangereuse qui peut conduire à faire condamner le capitaine pour séquestration et qui de toute façon est contraire à l'esprit de la loi, à la réalité des faits et à la simple équité.

Nous allons explorer deux possibilités :

- la première qui consisterait pour un capitaine à assigner en référé d'heure à heure devant le TGI de la juridiction du port le représentant de l'Etat territorialement compétent (le sous-préfet) et à demander au tribunal de lui ordonner de faire cesser l'occupation illégale du navire par les personnes qui se sont introduites clandestinement à bord.

La demande du capitaine devant le TGI pourrait également consister à faire déclarer «abus de droit» l'obligation qui lui est signifiée par l'autorité préfectorale et/ou la DDCILEC de garder prisonnières des personnes à son bord alors qu'il n'en a ni le pouvoir (légal) ni la possibilité (physique) ;

- une autre voie se situe dans l'application des mesures de sécurité du navire et de sûreté des personnes. L'autorité maritime est tenue, par des lois et règlements nationaux et par des conventions et accords internationaux, de s'assurer que le navire peut prendre la mer sans danger pour la sécurité et la santé de son équipage et de toute autre personne présente à bord. Or il existe des cas où manifestement la présence de passagers clandestins constitue une menace

physique envers le capitaine et l'équipage et d'autres, ou les mêmes, où la vie ou la santé des clandestins eux-mêmes se trouve en danger.

Le cas tout récent du SAAR BREDA, sept membres d'équipage «contre» cinq clandestins et pas de couchettes pour tout le monde nous paraît assez exemplaire d'une situation qui doit amener l'autorité maritime à s'opposer au départ du navire.

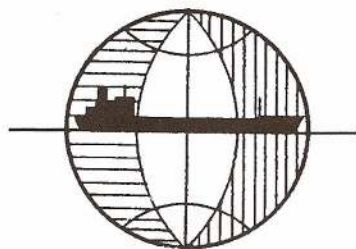
Dans cette optique, le capitaine ne doit pas oublier qu'il est le «MAITRE DE LA SECURITE». C'est même le seul domaine dans lequel il détient encore tous les pouvoirs. S'il estime que la sécurité de son navire n'est plus assurée, il a le devoir de refuser d'appareiller. Et de demander à l'administration maritime de l'Etat du port de l'aider à faire cesser les menaces qui pèsent sur son navire.

La fermeté des commandants du SAAR BREDA et du GUYANE a montré en tout cas qu'en matière maritime l'administration française ne pouvait pas faire n'importe quoi, même si le succès final doit beaucoup aux interventions d'une association d'aide aux étrangers.

AFCAN - IFSMA - CESMA

Le Cdt Jean CHENNEVIÈRE pour la Commission juridique de l'AFCAN a rédigé un mémoire intitulé «STOWAWAYS AS A CAUSE OF TROUBLE FOR THE SHIPMASTER» destiné à être présenté et discuté à la prochaine Assemblée Générale de l'IFSMA (International Federation of Shipmasters Associations). Il y décrit les difficultés rencontrées en France pour obtenir le débarquement de passagers clandestins, suggère quelques procédures possibles pour y parvenir et invite la fédération internationale à accroître ses pressions au plus haut niveau - l'ONU, l'OMI, l'UE - pour obtenir une solution globale de ce grave problème.

La fédération européenne des capitaines (CESMA) de son côté a lancé une enquête auprès de ses sept associations membres pour connaître comment chaque Etat de l'Union appréhende le problème. Le travail de Jean CHENNEVIÈRE constitue la réponse en ce qui concerne la France. Le Secrétaire de CESMA désire également recevoir des exemples précis de difficultés rencontrées dans les ports européens. Le cas du SAAR BREDA à Brest va lui être utile. La CESMA entend diriger son action vers le Parlement européen, vraisemblablement en collaboration avec l'association des armateurs européens (ECSA).



AFCAN



Monsieur le Ministre
du transport, du tourisme, de l'équipement et du logement
Cabinet du ministre de la mer
3, Place de Fontenoy
75700 PARIS 07 SP

Brest, le 9 janvier 1996

Monsieur le Ministre,

L'Association Française des Capitaines de Navires que j'ai l'honneur de présider tient à vous faire part de ses observations dans l'affaire du navire allemand SAAR BREDA venu relâcher à BREST le 28 décembre 95 afin de porter secours à des clandestins enfermés dans un conteneur à fond de cale.

Il se trouve qu'habitant BREST, j'ai pu vivre «en direct» ces événements et apporter mon assistance à mon collègue allemand, le commandant Gert WOLKEN.

Vous ne pouvez ignorer, Monsieur le Ministre, les graves problèmes que soulève la présence de passagers clandestins à bord d'un navire de commerce. Sans entrer dans les détails permettez-moi de vous rappeler que ces problèmes se situent sur deux plans :

- la sécurité du navire et la sûreté de son équipage qui peuvent être menacées par la présence d'hommes déterminés à tout pour s'échapper lorsqu'ils comprennent qu'on leur refuse le débarquement,
- le traitement inhumain infligé à ces hommes qu'il faut tenir enfermés dans des conditions généralement très pénibles faute de locaux et de personnel pour respecter les ordres des autorités qui s'opposent à leur débarquement.

Les lois sur l'immigration étant devenues ce qu'elles sont en FRANCE, nous n'attendons rien des fonctionnaires du Ministère de l'Intérieur. Dans le cas du SAAR BREDA, les policiers de la DDCILEC et le Sous-Préfet sont venus intimider l'ordre au capitaine de reprendre la mer avec ses clandestins. Attitude habituelle que seules les relations Franco-Marocaines et une action rapide de l'ANAFE ont pu contrecarrer.

Le Centre de Sécurité des navires appelé dans l'espoir qu'il vienne en aide au capitaine n'a pu que déclarer le navire en bon état. Nous comprenons qu'avec les seuls instruments pertinents dont il dispose, ses experts ne puissent prendre des décisions concernant la «sûreté» du navire (ou seulement à des titres tout à fait exceptionnels). Mais nous pensons et serions les premiers à faire remarquer que l'Etat du port, conjointement à l'Etat du pavillon porteraient une lourde responsabilité en cas d'accident ultérieur dans lequel les clandestins auraient mis en péril l'expédition maritime ou auraient été victimes d'un manque de soins.

L'Administration Maritime peut-elle nous apporter une aide dans ce qui échappe à «SOLAS» et notamment pour ce que nous nommons la sûreté du navire en apportant à ce douloureux problème un éclairage différent de celui des administrations dont une des tâches est de faire baisser les chiffres de l'immigration en FRANCE ?

Nous sommes évidemment à votre disposition pour contribuer à faire évoluer une réglementation devenue complètement obsolète. Vous trouverez ci-joint une étude que nous avons publiée en décembre 1992 dans notre revue AFCAN-INFORMATIONS et qui, hélas, est toujours actuelle.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes salutations les plus respectueuses.

J. LOISEAU

Copies :
M. L'Administrateur Chef du Centre de Sécurité BREST
CESMA ROTTERDAM
AFCAN-INFO

Permanences
Lundi et Vendredi 14 h - 17 h

ndlr : le 29 mars cette lettre n'avait fait l'objet d'aucune réponse.

DETRESSE, AVURNAV et METEO

La naissance du SMDSM remonte à 1988 par l'adoption d'un nouveau CH. IV à SOLAS. Un calendrier oblige les navires à se doter d'EPIRB (balise de détresse) et de NAVTEX (téléimprimeur automatique) avant août 1993. Les navires neufs doivent être équipés SMDSM à partir de février 1995 et les navires existants à partir de février 1999. Parallèlement, les Etats contractants sont invités à mettre en place les infrastructures terrestres requises par le nouveau système. Force est de reconnaître qu'actuellement le système est encore loin d'être « mondial » car trop d'Etats n'ont pas encore rempli toutes leurs obligations. La France n'a pas été la plus rapide puisque son NAVTEX n'est devenu opérationnel qu'en 1994 et que c'est en 1996 que se mettent en place les procédures et les services conformes au SMDSM.

Le SMDSM en bref.

AFCAN-INFORMATIONS a décrit en détail le Service Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer dans son numéro 17 d'avril 1992. Les navigants en connaissent non seulement le principe mais aussi le fonctionnement. Le bref rappel ci-après est surtout destiné à nos autres lecteurs.

Le SMDSM (en anglais GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System) poursuit deux buts : l'alerte et le sauvetage d'une part, l'information sécurité d'autre part.

1. Alertes et opérations de sauvetage.

Le principe retenu est celui de la transmission automatique des alertes vers un centre spécialisé à terre, quelle que soit la zone où survient la détresse.

A proximité des côtes, l'alerte peut être émise soit en VHF, soit en MF, sur le mode ASN (Appel Sélectif Numérique).

En haute mer l'alerte peut être émise par une balise de détresse 406 MHz du système SART-COSPAS ou par le réseau de satellites INMARSAT. A fortiori les systèmes « haute-mer » peuvent être utilisés près des côtes.

2. Avis urgents et météo.

Là encore le SMDSM prévoit que tous les navires puissent recevoir de façon automatique les avertissements de navigation, les renseignements urgents et les bulletins météo.

Dans ce but deux services fonctionnent en permanence :

- le SAFETY NET INTERNATIONAL dessert, dans le monde entier (sauf les régions polaires) automatiquement et gratuitement les navires équipés d'un terminal INMARSAT-C ;

- le NAVTEX couvre certaines zones à forte densité de trafic. L'émetteur a une portée de 300 milles environ. Le récepteur de

bord est un téléimprimeur fonctionnant en permanence et de façon automatique sur la fréquence unique de 518 kHz.

3. Zones d'équipement.

L'équipement des navires en matériel de radiocommunication dépend des zones fréquentées :

zone A1 : à portée de VHF. Un VHF exigé

zone A2 : à portée de MF (300 milles environ). VHF + MF

zone A3 : grand large. VHF + MF + HF ou INMARSAT

zone A4 : régions polaires. VHF + MF + HF.

De plus tous les navires doivent être équipés d'une Radio balise de Localisation de Sinistre (RLS ou EPIRB en anglais pour Emergency Position Indicating Radio Beacon) et d'un NAVTEX.

Le SMDSM s'applique à tous les navires de charge de plus de 300 tjb et aux navires à passagers effectuant une navigation internationale.

Application par la FRANCE.

Les eaux placées sous responsabilité française sont classées en A1 jusqu'à 20 milles des côtes et en A2 au delà. Les CROSS veillent les appels sélectifs numériques sur le canal VHF 70 et sur la fréquence 2187,5 kHz en MF.

Jusqu'au 1er février 1999 la veille sur VHF 16 sera néanmoins poursuivie par les CROSS et la veille sur 2182 kHz par les stations côtières de France-Télécom. Les NAVTEX sont servis par le CROSS CORSEN et le CROSS LA GARDE.

Depuis le 1er janvier 1996 les bulletins météo côtiers sont émis sur les canaux VHF 79 ou 80 après appel sur 16 par des stations radio des CROSS nouvellement installées sur les côtes métropolitaines. En cours d'année le CROSS CORSEN et le CROSS LA GARDE émettront des bulletins météo pour le large à partir de leurs émetteurs d'OUESSANT et de PORQUEROLLES. En conséquence, les stations radiomaritimes de France Télécom devraient cesser d'émettre des bulletins.

La Direction des Ports et de la Navigation Maritimes du Ministère des Transports souhaite recueillir l'avis des usagers sur ces nouveaux services. Dans ce but, elle a fait diffuser une plaquette d'information que le CCAF a transmise aux armements.

L'AFCAN est prête quant à elle à recueillir les commentaires de ses adhérents navigants concernant non seulement la partie française du système mais surtout sur l'ensemble du système mondial de détresse et de sécurité qui se met lentement en place alors même que les techniques de communications évoluent d'une manière considérable (voir encadré).

VOUS AVEZ DIT GLOBAL ?...

La mondialisation d'un service de sécurité, son efficacité et sa fiabilité ne peuvent être garanties que si le système est « rentabilisé » par un service commercial utilisant les mêmes infrastructures terrestres et les mêmes équipements de bord. C'est dans cet esprit que le SMDSM a été imaginé au début des années 80, de même que l'ancien système utilisait pour le trafic commercial des fréquences voisines des fréquences de détresse.

Mais depuis, les radiocommunications connaissent des bouleversements technologiques considérables avec par exemple le téléphone mobile capable de couvrir de larges zones côtières, les satellites régionaux ou les satellites en orbites polaires qui, avant l'an 2000, offriront une couverture mondiale de communication par appareil portatif.

Que deviendront les communications par VHF, HP ou INMARSAT quand les passagers et les équipages auront tous leur téléphone personnel ? Et qui se souciera encore de gérer un système global et gratuit de communication de sécurité ?

M.C.

CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT

La DIRECTIVE européenne 95/21/CE entrera pleinement en application le 30 juin 1996. Elle a pour objet «de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres».

Elle vise à établir des critères communs pour le contrôle des navires par l'Etat du port et à uniformiser les procédures d'inspection et d'immobilisation des navires, dans le cadre du Mémorandum de Paris.

Elle s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port d'un Etat membre. La Directive européenne ne modifie pas la règle générale du MoU, à savoir une inspection tous les six mois. Mais elle énonce dans des annexes un certain nombre de critères sur lesquels il nous a paru intéressant d'attirer l'attention des navigateurs. Il va de soi que seuls les textes officiels ont force de loi...

NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT.

(d'après l'annexe I)

- navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus ;
- navire battant pavillon d'un Etat figurant dans le tableau des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne (publication annuelle du MoU) ;
- navires autorisés à quitter le port à condition que les anomalies soient supprimées dans un délai déterminé et qui n'ont pas respecté ce délai ;
- navires signalés par les pilotes ou les officiers de port ;
- navires dont les Certificats sont délivrés par des sociétés de classification non reconnues par l'U.E. ;
- navires ayant fait l'objet au cours des six mois précédents d'une suspension de classe pour raison de sécurité ;
- navires soumis à une inspection renforcée (voir annexe V).

«MOTIFS EVIDENTS».

nota : la procédure normale d'inspection consiste à contrôler les certificats et documents du navire et à s'assurer de son état général et notamment dans la salle des machines, les logements de l'équipage, y compris les conditions d'hygiène. Mais lorsqu'il existe des MOTIFS EVIDENTS de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage ne répond pas aux prescriptions d'une convention, une visite détaillée est effectuée. Des exemples de «motifs évidents» sont donnés dans l'annexe II. Extraits :

- les navires de l'annexe I ci-dessus, sauf les premiers cités ;
- un rapport adressé par un autre Etat membre ;
- «Un rapport ou une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'Etat membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé. L'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné ;
- navire impliqué dans une collision en faisant route vers le port,
- registre des hydrocarbures mal tenu,
- navire accusé de rejets interdits,
- anomalies dans les certificats ou documents,
- des membres de l'équipage ne satisfont pas aux exigences concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (Directive 94/58/CE),
- non-respect des règles de sécurité concernant la cargaison,
- sur un pétrolier, absence du relevé des rejets après un voyage sur lest,
- rôle d'équipage, rôle d'abandon, rôle d'incendie, mal tenus.

«INSPECTION RENFORCEE»

L'annexe V dresse la liste des navires soumis à une inspection renforcée :

- pétroliers de plus de 20 000 tdw et transports de produits de plus de 30 000 tdw de plus de 20 ans, ou de plus de 25 ans selon le cas,

- vraquiers de plus de douze ans,
- navires à passagers,
- navires-citernes pour gaz et produits chimiques de plus de dix ans.

Cette annexe V précise les «lignes directrices» que les inspecteurs suivront pour ces inspections renforcées. Nous énumérons ci-après uniquement celles qui concernent l'ensemble des navires soumis à inspection renforcée. D'autres vérifications concernent spécifiquement les pétroliers, les vraquiers, etc.,

- «black-out» et démarrage du générateur de secours,
- éclairage de secours,
- pompe incendie de secours avec deux lances branchées,
- pompes d'assèchement,
- portes étanches,
- mise à l'eau d'une embarcation,
- arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation, des pompes à combustible,
- appareil à gouverner, principal et de secours,
- alimentation électrique de secours des installations radio,
- essai du séparateur.

IMMOBILISATION DES NAVIRES.

L'annexe VI énonce, sur quatre pages, les critères que doit appliquer l'inspecteur pour déterminer si des anomalies constatées justifient la détention du navire et elle en donne des exemples. Nous nous contenterons de donner les exemples d'anomalies relevant de SOLAS. D'autres exemples concernent le code IBC, le code IGC, les lignes de charge, MARPOL, STCW, les conventions de l'OIT.

- fonctionnement défectueux de la propulsion, des auxiliaires, des installations électriques,
- propreté insuffisante du compartiment machine, eaux huileuses dans les fonds, fuites d'huile, mauvais fonctionnement de l'assèchement,
- fonctionnement défectueux du générateur et de l'éclairage de secours,
- fonctionnement défectueux des appareils à gouverner,
- absence ou défauts graves des engins de sauvetage,
- absence ou défauts graves des systèmes de lutte contre l'incendie,
- absence ou défauts graves des feux, marques ou signalisations sonores,
- absence ou mauvais fonctionnement de la radio (sécurité et détresse),
- absence ou défaut de fonctionnement du matériel de navigation,
- absence de cartes ou documents nautiques à jour (*nota : il sera tenu compte du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes papier*),
- absence de ventilation d'extraction anti-déflagrante dans la salle des pompes de cargaison.

(nota : au sens de l'article 13 de la Directive, les pilotes de port, les pilotes hauturiers et les officiers de port qui constatent des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité des navires ou de constituer une menace pour le milieu marin en informent l'autorité compétente du port concerné ou de l'Etat côtier).

LE PORT OU LE PAVILLON

LE DEVELOPPEMENT DU PSC

Personne ne peut nier désormais la nécessité et la légitimité d'une organisation s'appuyant sur les conventions maritimes internationales pour lutter contre les navires sous normes et les dangers qu'ils peuvent faire peser sur l'environnement marin.

Les contrôles par l'Etat du Port (*Port State Control*) se sont développés à un rythme rapide au cours de ces quinze dernières années. Rappelons que le Mémoire de Paris est entré en vigueur en juillet 1982. Il faisait suite à un premier accord conclu à La Haye le 2 mars 1978 entre les autorités maritimes de huit Etats riverains de la Mer du Nord et de la Manche mais il fut considérablement accéléré et renforcé par les conséquences de l'échouement de l'*Amoco Cadix* le 17 mars 1978.

Les causes de ce développement sont connues :

- la médiatisation des accidents de navires a répandu dans le public l'opinion que les navires pouvaient être dangereux pour le milieu marin ;

- l'accroissement du nombre de pavillons de complaisance et du tonnage qu'ils enregistrent a brouillé l'image du transport maritime et nuit à la respectabilité de ses acteurs,

- le doublement de la flotte sous pavillon du Tiers-monde a entraîné le déclin des flottes des pavillons traditionnels,

- les administrations des pays maritimes traditionnels sont évidemment ravies de trouver dans le contrôle par l'Etat du port une substitution à la diminution de leurs activités d'Etat du pavillon.

L'AFCAN a toujours préconisé le renforcement des contrôles de navires, au risque parfois de déplaire à ses adhérents en activité qui voyaient gonfler à chaque escale la foule des inspecteurs. Nous plaçons pour des inspections de qualité par des inspecteurs de haut niveau, qu'ils soient du pavillon, de la classification ou du port d'escale. Nous attendons des inspecteurs de l'Etat du pavillon et de ceux de la société de classification qu'ils aident le capitaine et son équipage à tenir le navire «en parfait état d'exploitation». Les contrôleurs de l'Etat du port constituent un deuxième cercle de surveillance qui oblige le premier à se montrer plus rigoureux.

De plus, et non le moindre pour nous navigants d'un pays maritime traditionnel, le contrôle par l'Etat du port peut devenir une arme décisive dans la guerre contre la complaisance.

Donc tout flotte pour le mieux sur la meilleure des mers...

LES TENTATIONS DU PSC.

Sans risque de gros temps ? pas si sûr !

L'équilibre entre le contrôle par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port semble précaire et le risque existe de voir le deuxième prendre le pas sur le premier car pour certains pays la tentation peut être grande de réduire les crédits consacrés à l'inspection de leur propre flotte pour en laisser le soin - gratuit - aux Etats des ports d'escale. Du coup les réglementations locales ou régionales sans cesse plus touffues et plus contraignantes viendront empoisonner le transport maritime et la liberté des mers. L'OPA-90 est un exemple frappant d'une réglementation unilatérale édictée

par l'Etat du port et applicable à la flotte mondiale. Il ne faudrait pas que l'Union européenne embouque le même chenal. Déjà l'OMI est davantage sous l'influence des ports et des Etats côtiers que sous celle des Nations.

Pour les navires et les marins se profile la menace d'un harcèlement tatillon et continu. D'une part à cause du désir de l'organisation elle-même de prouver son efficacité et par conséquent de faire du chiffre, sous forme de détention de navires, d'autant qu'elle a besoin de montrer ses résultats aux politiques pour conforter son budget de fonctionnement. S'ajoute à cette recherche de rendement global le zèle parfois intempestif de quelques inspecteurs locaux très heureux de «se payer un capitaine»...

Par ailleurs, avec la multiplication d'organisations de contrôle calquées sur le MoU européen, il faut s'attendre dans certains pays exotiques à de graves problèmes d'incompétences et de corruption.

En Europe même, du fait de l'efficacité redoutable des administrations maritimes sur le plan opérationnel, les navires européens peuvent s'attendre à une densité de contrôle supérieure à celle subie par les navires tiers. On sait bien que quand il s'agit de favoriser la libre concurrence, l'U.E. sait se montrer plus pointilleuse contre ses ressortissants que contre ses adversaires économiques.

Il est donc souhaitable que le contrôle des navires par leur Etat d'immatriculation demeure prépondérant. Les nations maritimes traditionnelles doivent évidemment donner l'exemple mais il faut également que les grands registres de libre immatriculation renforcent leur administration maritime pour être en mesure de faire respecter strictement les normes internationales sous leur pavillon. La lutte contre les pavillons de complaisance s'en trouverait clarifiée. Et les listes publiées par le *Port State Control* ne comporteraient plus que des navires-poubelles, ceux qu'il faut jeter immédiatement.

J'aimerais aussi trouver sur ces listes les navires et les armements qui, bien que techniquement aux normes, exploitent leurs équipages d'une manière scandaleuse tant du point de vue des salaires que des conditions de travail et de vie à bord.

Hélas ! la Directive européenne est muette à ce sujet : les critères pour l'immobilisation des navires qui relèvent des conventions de l'OIT concernent la nourriture, l'eau potable, l'hygiène, le chauffage et l'encombrement des coursives. Mais pas un mot sur l'organisation du travail, des quarts, des périodes de repos. En ce qui concerne STCW, l'inspecteur se contentera de vérifier que l'équipage est conforme à la décision d'effectif en nombre et qualité (1).

Les accidents sont dus essentiellement à l'erreur humaine, dit-on, mais on ignore superbement la fatigue et l'exploitation de l'homme.

«Marins de toutes les mers,...»

Michel CARON

(1) Notons cependant que STCW-95, qui entrera en vigueur en 1997, rend obligatoires les périodes de repos et les quarts doivent être organisés de façon à éviter les fatigues excessives.

LES IDEES DU CONSEILLER

Monsieur Bernard DUJARDIN, conseiller maritime du Gouvernement, a prononcé une conférence le 9 février à l'ENMM du Havre, à l'invitation d'HYDRO et d'ACORAM-Le Havre.

■ La flotte.

En 1973, la France possédait une très belle flotte et une grande énergie novatrice. C'était l'époque où les chantiers construisaient des navires «gaziers» et les premiers navires automatisés. C'était également l'époque d'Antifer mais à partir du choc pétrolier, l'offre de transport est rapidement devenue excédentaire, bien que sur 20 ans le commerce mondial ait augmenté de 6% par an.

La France qui est au 12ème rang mondial pour les besoins en transport maritime se défend mal sur le secteur porteur qui dessert les pays riches à savoir l'axe Nord/Nord, c'est-à-dire le Japon, les USA, l'Europe du Nord. Par contre, elle se maintient davantage sur l'axe Nord/Sud avec des produits de faible valeur et des Etats peu solvables.

■ Productivité.

La nôtre est inférieure à celle de nos concurrents tels que le Japon qui jouit d'un coefficient de productivité de 28 alors qu'il n'est que de 21 pour la France et de 34 pour les plus compétitifs (Sud-Est Asiatique en particulier).

Devant cette situation, la tentation de Bercy est de se dire que notre intérêt est d'abandonner totalement notre flotte de commerce (Option Zéro) et de profiter du tonnage actuellement excédentaire pour faire jouer la concurrence au maximum du profit de la compétitivité de notre commerce extérieur.

■ Les armateurs.

La France a-t-elle encore de véritables armateurs ? Ceux-ci ne sont plus parisiens, il existe actuellement une capacité à créer des armements : Services et Transports - CMA - Marseille Fret, etc.

■ Le financement.

La seule politique est d'aller chercher la technologie là où elle existe.

Pour diminuer le coût de capital, il faut imiter les Allemands et Nordiques et pratiquer le système des «quirats».

La difficulté vient du droit français qui ne permet pas de défiscaliser les plus values. **On ne peut non plus imputer le déficit du BIC au revenu global.**

La méthode choisie est alors une défiscalisation de 100% de l'investissement pendant la première année.

■ Le running cost.

Il est composé à 90% des frais salariaux d'équipage. Les Norvégiens emploient des étrangers sauf aux postes importants. Le Japon réduit les équipages au maximum : 11 sur les gros porte-conteneurs, 17 sur les VLCC.

Certains états financent le navire au titre de l'aide publique à la recherche. (Les Allemands consacrent 10 millions de DM à cet effet).

En droit français, nous sommes également gênés par notre vision patrimoniale du navire. Les Allemands, par exemple, à l'inverse des Français ne voient aucun inconvénient à ce qu'un Français travaille sur un navire allemand avec un contrat français. Pour eux seuls la relation employeur-employé compte, le navire lui-même n'ayant pas d'importance.

■ Les trafics.

La France doit se placer avant tout sur les navires de lignes et sur les trafics intéressants. CMA commence à placer des SLOTS sur l'axe N/N.

■ La confiance.

Elle est la base d'un bon fonctionnement du transport maritime et doit régner entre les différents intervenants. En Allemagne, le système des quirats repose sur le «TREUHANNO» qui est un rassemblement des quirataires qui ont partie liée avec la «BANQUE» qui est aussi la «BANQUE» des chargeurs, des transporteurs, des chantiers, etc. Pour travailler de la sorte en «CERCLE FERME» la confiance entre les partenaires doit exister.

■ Les navires.

Ils doivent être performants mais doivent être achetés à contrecourant quand la conjoncture fait baisser les prix. L'armateur ne doit pas être seulement un transporteur mais doit également spéculer sur l'achat et la vente des navires.

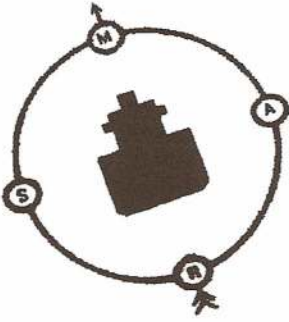
■ Le recrutement.

Puisque l'évaporation est très importante, Monsieur DUJARDIN propose d'admettre plus d'élèves dans les écoles ce qui permettrait de combler le déficit.

Pour conclure, Monsieur DUJARDIN assure ses interlocuteurs de sa volonté de se battre pour faire triompher ses idées.

Cdt André TROCHERIS

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



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

MARS 96001 Gross Negligence approaching Pilot Station

Off Singapore. Excellent visibility.

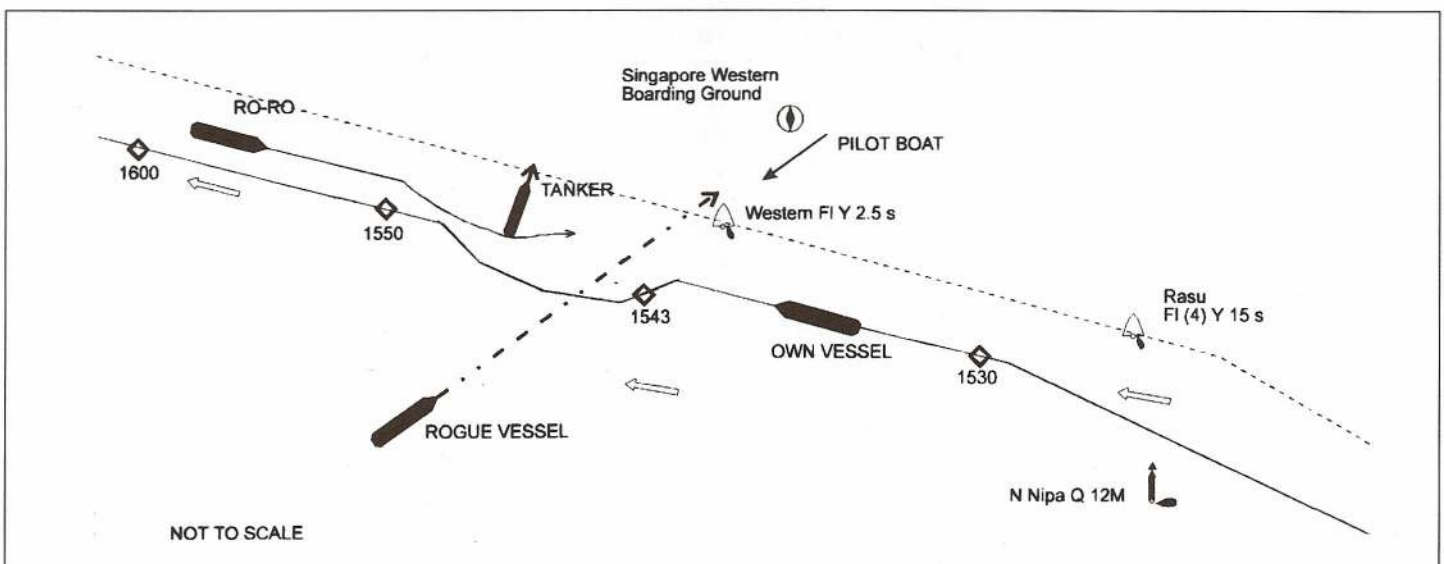
I wish to report a hazardous navigational situation which arose from gross negligence of the anti-collision rules. Our 12,000 grt container vessel was proceeding at 16 knots along the westbound lane in the Singapore Strait. The Bridge Team consisted of the Captain and Duty Officer, a crew member who was steering the vessel and a second crew member who was on standby. VHF Channels 73 and 12 were being monitored. After passing N. Nipa beacon, our course was altered to 285° True. Shortly thereafter, we were informed by VTIS on VHF Ch 73 that a small fast craft was approaching us from the port side. This high speed ferry passed safely by our stern, causing no problems.

Shortly after that, we overheard a call to a large general cargo vessel instructing her to come to the pilot station. A little later, we saw a vessel approaching at full speed from the south heading towards the Western Boarding Ground. She came in at an angle of about 30 degrees on our port bow, aiming straight for the «Western» buoy. Ahead of us was a tanker drifting very slowly to the northward over our course line and behind that was a ro-ro vessel approaching at reduced speed on a reciprocal course to us and close to the north border of the traffic lane. We were holding our course and speed, expecting the vessel on our port bow to give way and then resume her approach to the pilot boat which was seen passing close to the «Western» buoy. It was our intention to pass the drifting tanker whilst leaving room for the ro-ro vessel to pass on our starboard side after which she could also pass astern of the drifting tanker.

However, the vessel approaching on our port bow did not show any intention of slowing down or altering course to give way. Due to the bad state of maintenance of her hull, her name could not be yet read. At a distance of about 2 miles we started sounding our whistle, followed by flashes on the daylight signalling lamp. No reaction. As the vessels were approaching each other rapidly at an estimated closing speed of 28 knots and bearing in mind the traffic situation, it was decided to take the initiative and the order «hard port rudder» was given in the knowledge that our vessel would respond immediately and drastically. We sounded two short blasts as there was no time left to establish a sure and satisfying radio contact, the result of which might have been questionable. Shortly thereafter the vessels passed each other on their starboard bows at a distance of about 0,5 miles. The other vessel followed her way unwavering and undisturbed. After clearing her we resumed our course and speed and passed the other vessels as already intended.

When passing the rogue vessel, I called her on VHF Ch 73 telling her that she was creating a very dangerous situation by not acting according to the «Rules of the Road» and asked why she did not give way. The only answer was : «We have to pick up the pilot». I then called VTIS and informed the authority of what had happened and that I wished to lodge a complaint. They acknowledged this. A few minutes later we overhead VTIS talking to the rogue vessel, informing her of our complaint and asking whether her Master would like to talk to me. The rogue vessel replied : «We have instruction to pick up the pilot, we have no time to talk now, there was plenty of room». After that I talked one more time to VTIS, confirming that I wanted to lodge a protest. Further discussion with the Master of the rogue vessel seemed meaningless.

Apart from the inconsiderate behaviour of the navigational team on the rogue vessel, I would also like to comment on the service



by the VTIS. At first their action to forewarn me of the small ferry boat was good, if somewhat superfluous, considering the excellent weather conditions and the ease of shipping. They failed to warn the rogue vessel to watch out for lane traffic when telling them to come to the pilot station and they did not call us again to announce the crossing of the lane by the rogue vessel. Even when the situation got close, there was no warning from VTIS. This raises the question as to what to expect when Vessel Traffic Information Service will eventually upgrade to full scale Vessel Traffic Management Service. Such an organisation must be truly professional, otherwise it will create dangerous situations instead of helping to avoid them. This report is sent in the hope that it will contribute to safer and more understanding mariners and traffic control.

The above report raises several issues. This area is one of the busiest in the World and therefore needs to have clearly defined traffic routing measures and regulations put into place. There is a note on the chart concerning crossing traffic but this does not mean that the COLREGS should be ignored. The Ro-Ro vessel complicates the issue by steaming in an easterly direction close to the northern border of the Traffic Lane which has arrows showing the westerly direction of traffic flow. Some people may be surprised at the alteration of course to port but the Master obviously knew the handling characteristics of his vessel and decided there was sufficient time to enable this manoeuvre to be executed safely.

ndlr : *Beaucoup de commandants pourraient rapporter des situations similaires : «la terre» les avertit d'un ou deux mouvements en cours mais en oublie un troisième. Or la diffusion de renseignements sur le trafic par un VTS fait planer un sentiment de sécurité qui peut provoquer un relâchement de la vigilance sur les navires concernés. Les capitaines ont bien raison de se méfier des «marins d'ordinateurs»...*



This Official Report concerns a collision between a large cruise liner and a bulk carrier at the entrance to the Mississippi River in November 1993. The collision resulted in nine crew members of the cruise ship being injured and considerable damage to both vessels. The report was published by the American National Transportation Safety Board and copies can be obtained from ; National Technical Information Service, 5285 Port Royal Road, Springfield, Virginia 22161. Tel. (703) 487-4600.

On the night of the accident the cruise liner NOORDAM was bound for the port of New Orleans via the Southwest Pass and the Mississippi River. She was proceeding at 20 knots up the Southeast Safety Fairway and had a mean draft of 24 feet 6 inches. The weather was overcast and clear with a north-westerly wind of 30 knots. The Senior Second Officer (S2/O) was on watch from 1830 to 2030 and had the 'con'. Assisting him was the Fourth Officer (4/O), a helmsman and a lookout. The 10cm ARPA radar was set on the 12 mile range scale and was north stabilised. Two deeply laden ships, a tanker and a bulk carrier, were also in bound on the same route. At 1955 the NOORDAM reduced speed to 18 knots and at 2001 she altered course to 333 degrees and began overtaking the tanker. At 2008 the speed was further reduced. At 2013 the lookout was sent from the bridge to clear the anchors. Shortly after this, the tanker, which was on the port bow, unexpectedly altered course to starboard and into the path of the NOORDAM. The S2/O ordered the helmsman to alter course to 340 degrees and attempted to telephone the Master in his cabin. He did not get a reply and so he sent the Junior Third Officer (J3/O), who had just arrived on the bridge to find either the Master or the Chief Officer (C/O) and request assistance.

At 2015 the Pilot Station called, asked for the ETA of the NOORDAM and instructed the S2/O to proceed directly to the Pilot boarding area. The C/O arrived on the bridge at about 2019 by which time the tanker had been overtaken. The S2/O explained that the vessel had been in a near-miss situation, was now clear but heading towards some oil platforms. The C/O advised an alteration to port to return to the original track. At about 2025 the Master came to the bridge but was assured by the C/O that everything was under control and the Master left again. The C/O then poured himself a cup of coffee and sat in the Master's chair whilst the S2/O was handing over the watch to the J3/O behind the chart table. They discussed the recent incident with the tanker, the navigation situation and various administrative tasks to be completed before the vessel's arrival. They did not discuss plans for embarking the Pilot, the C/O's role during the final approach to the Southwest Pass, or the likelihood of encountering other traffic. The briefing ended at 2030 and the J3/O took over the 'con'.

By 2031 the NOORDAM was doing 15 knots and was 10 minutes away from the southern edge of the Pilot boarding area. On the bridge were the C/O, the J3/O, the deck cadet, helmsman and lookout, the 4/O was also in attendance waiting to escort the Pilot to the bridge. In addition, the Chief Engineer, the Chief Officer's wife and the S3/O had come to observe the vessel's final approach to Southwest Pass. Neither the C/O or the J3/O had ever 'conned' a vessel through the approaches without supervision. From 2030 to 2034 the J3/O continued to familiarise himself with the navigation situation and to work on the arrival checklist. He was also monitoring the 3cm radar. At 2035 the C/O directed the helmsman to apply 10 degrees of right rudder and to steady up on a heading of 000 degrees. Although the C/O did not communicate directly with the J3/O, his order to the helmsman signalled that he had assumed the 'con'. At about the same time, the lookout returned to the bridge and the J3/O observed the Racon «T» Platform on the 3cm radar. The J3/O said that the C/O was standing next to him when he took the bearing and range but neither of them detected the presence of the MOUNT YMITOS (bulk carrier), a second bulk carrier, a freighter, or an off shore supply vessel, all of whom were operating within a 2 mile radius of the cruise ship. The NOORDAM had begun to respond to the helm order and had started to swing to the right (starboard) by 2036. Shortly after that, the C/O visually observed a cluster of white lights on the starboard bow. He took a second look with his binoculars and saw a green light bearing 3 to 4 points. He immediately ordered the helmsman to steady the helm, walked over to the ARPA to switch from the 12 mile to the 6 mile range scale and detected a target bearing between 010 and 025 degrees at a range of about 1.1 mile. He took no further action and the course recorder showed the vessel steadied up on a heading of 345 degrees at 2037. The C/O stated that he concluded the green light was an outward vessel on a reciprocal course and would pass safely down the starboard side. He was unaware of the other vessel's size, type or load condition and did not alert any other person on the bridge or try to communicate with the approaching vessel.

About 2038, the 4/O, who was talking to the S3/O, visually observed a red light bearing about 4 points on the starboard bow. He looked through the binoculars, realised that the light was the port sidelight of an approaching vessel and cursed loudly enough to capture the attention of everyone on the bridge. When the C/O saw the red light, he recognised the risk of collision and ordered the J3/O to take a visual bearing. The J3/O «eyeballed» the red light briefly and reported that the vessel appeared to have a slight starboard drift. The C/O ordered full left rudder and stopped the port engine to increase the swing. The bow swung approximately 45 degrees to port, while the bow of the approaching vessel, later identified as the MOUNT YMITOS moved down the NOORDAM's starboard side. In an effort to swing the NOORDAM's stern away from the approaching vessel the C/O then ordered full right rudder. At about 2041, before the helm could take effect the bow of the MOUNT YMITOS struck the NOORDAM'S starboard quarter.

The MOUNT YMITOS was outbound from the SW Pass loaded with 42,000 tonnes of soybean meal and had a draft of 36 feet. Between 2011 and 2024, she passed between the breakwaters on a heading of 170 degrees. Once clear of the breakwaters she altered to 145 degrees and reduced speed to 6 knots to create a lee for the departing Pilot. A second bulk carrier was about 1 mile astern and the Pilot stated that shortly after leaving the river he had identified, both visually and by radar, five vessels to the south. He was tracking them on the ARPA and had reported their presence to the Master. Just before leaving the bridge at 2025, the Pilot communicated by radio with the nearest vessel and agreed a starboard to starboard passing and told the Master and the 3/O about this arrangement. He also told the Master that he had switched the VHF from CH 9 to Ch 16. The Pilot disembarked at 2027.

Immediately after dropping the Pilot, the Master of the MOUNT YMITOS increased speed and directed the helmsman to steer 170 degrees. Shortly after, the first inward vessel passed clear down his starboard side. At about 2032 he ordered a course of 190 degrees. The Master and the 3/O stated that after they had altered course they recognised the next vessel as a passenger ship. For several minutes they watched it emerge from the South East Safety Fairway. Both of them assumed that the passenger ship, and the other vessels approaching from the south, had detected and were tracking the movement of the MOUNT YMITOS. The Master also said that he assumed that all four vessels were heading for the SEA buoy to pick up a Pilot. He said that he intended to favour the western edge of the fairway and let these vessels pass down his port side but he did not try to communicate with any of them. By 2035, the Master could see the NOORDAM'S green sidelight, which was bearing between 1 and 2 points on the port bow at a distance of 2 miles. He was not concerned about a collision as he expected the passenger ship to alter course to starboard towards the SEA buoy. About 2036, when the two vessels were approximately 1 mile apart, the Master became concerned and ordered his helmsman to apply full right rudder. About 30 seconds later the MOUNT YMITOS began to swing slowly to starboard. About 2039, the Master realised that the NOORDAM had altered course to port. He put the main engine on 'Stop' and then on 'Emergency Full Astern'. In addition, he made two back-to-back attempts to contact the vessel on VHF whilst the 3/O was trying to attract the NOORDAM's attention by shining the Aldis Lamp in their direction. At 2041, the bow of the MOUNT YMITOS struck the starboard quarter of the NOORDAM.

The conclusions of the inspectors into the incident were :

- . Neither weather nor sea conditions were factors in this incident : investigators found no significant defect in the propulsion, steering, and navigation equipment on either vessel ; the technical qualifications of the Master and the bridge watchstanders on both vessels met or exceeded international requirements ; the personnel involved were not impaired by lack of sleep and they tested negative for alcohol and drugs.
- . The Master demonstrated poor judgement by not being on the bridge during the brief transit from open sea to the pilot boarding area.
- . The S2/O's failure to communicate his intention to overtake the tanker CAPTAIN VENIAMIS demonstrated poor seamanship and placed the NOORDAM and its passengers and crew in an unsafe situation.
- . The Master's decision to rely solely on second-hand information provided by his Chief Officer led him to conclude incorrectly that his presence on the bridge was not needed.
- . The failure of the C/O, the S2/O and the J3/O to communicate important information during the 11 minutes preceding the accident left them ill-prepared to conduct a proper bridge watch.
- . The C/O and the J3/O were not maintaining a proper lookout for approaching traffic, either visually or by radar, because basic seamanship and watchstanding discipline were not being observed on the NOORDAM's bridge.
- . The NOORDAM's C/O's presumption that the MOUNT YMITOS was on a parallel and reciprocal course was based on too little information ; when he saw the green light 5 minutes before the accident, he should have attempted to communicate with the approaching vessel and, if unsuccessful, he should have stopped or reversed the engines and sounded the danger signal.
- . By the time the C/O recognised the danger, the collision was probably unavoidable.
- . The watchstanders on the MOUNT YMITOS were maintaining a vigilant lookout for vessels operating nearby.
- . The MOUNT YMITOS's Master's expectations regarding the NOORDAM were reasonable ; however, he knew the limitations of his deeply laden vessel, and he should have tried to communicate with the NOORDAM while successful evasive action was still possible.
- . The Holland America Line's 'oversight program' did not identify a number of departures from the company watchstanding policies ; thus, additional measures are needed to assess bridge watchstanding performance on company ships.
- . If passage planning standards that require a discussion between the Master and the watchstanders before entering restricted waters had been developed and implemented, the risk of an accident would have been reduced.
- . The NOORDAM's Master's procedures for informing and providing responsible direction to crew and passengers were ineffective.

The National Transportation Safety Board determines that the probable cause of the collision was the failure of the NOORDAM'S C/O and J3/O to maintain a proper lookout, either by sight or by radar. Contributing to the accident was the failure of the Master of the MOUNT YMITOS to communicate with the NOORDAM until collision was inevitable.

Having the ARPA set on 12 mile range when approaching the pilot station is also bad practice. The radars should be set on the most suitable range for the circumstances and used as an aid to navigation and collision avoidance.

MARCHANDISES DANGEREUSES

Concentrés de minerais

Le «K» est un cargo à une cale, de 2 130 mt de port en lourd et 1300 Tx de Jauge Brute.

Le 13 février 1995, il a chargé à CALAIS une cargaison connaissant de 1 905 mt de TIOFER H 15.

La Charte-Partie mentionnait de l'Oxyde de Fer.

Aucun de ces produits n'est spécifiquement mentionné dans le code BC.

La fiche technique du produit, communiquée au Capitaine, concernait du TIOFER S, mélange d'oxydes métalliques, dont environ 50 % d'oxyde de fer, récupérés en bout de chaîne de traitement d'un minerai de titane et destinés à être intégrés dans la composition d'engrais pour vignobles.

Cette fiche précisait que le produit n'était pas classé «marchandise dangereuse» pour le transport ; elle mettait en garde contre certains inconvénients dus aux poussières, en cours de manutention, prévoyant éventuellement un léger arrosage pour éviter ces poussières.

La marchandise était amenée le long du bord dans des camions, couverts de bâches.

Au cours du chargement, le Capitaine avait noté que le produit paraissait sec, poudreux avec des mottes atteignant 10 cms de diamètre.

Une attestation délivrée par le Chargeur, précisait que la teneur en eau du produit était située entre 13 et 19 %.

En fin de chargement, le Capitaine avait remarqué que la marchandise collait dans le fond des derniers camions, et que les bennes devaient être secouées pour être vidées.

Le 13 Février 1995, appareillage à 21h00 ; destination : CASTELLON, ESPAGNE.

Le 14 Février, en MANCHE, vent de SW, force 7. Tangage modéré ; vitesse normale.

Le 15 Février, vent de SW, force 8 à 9 ; houle 7 à 8 mètres ; la vitesse tombe de 9 à 6 nds.

Le 16 février :

- à 05h30, le navire passe à l'Ouest d'OUESSANT, à 27 milles ; vent de SW force 8 à 10 ; roulis et tangage.

- à 06h00, le Sd Capitaine, relevé par le Capitaine, signale qu'il lui semble que le navire a une gîte permanente d'environ 5 degrés sur babord.

L'amplitude du roulis est d'environ 15 deg. de chaque bord ; les paquets de mer couvrent les panneaux.

- vers 09h00, au lever du jour, le Capitaine note que la gîte paraît plus importante, de l'ordre de 10 deg. babord.

Le bosco, puis le Capitaine lui-même, vont inspecter la cale.

Ils constatent une certaine quantité d'eau libre, au-dessus de la cargaison à la partie avant de la cale.

Aussitôt après, à 09h15, le navire étant à 27 milles à l'Ouest

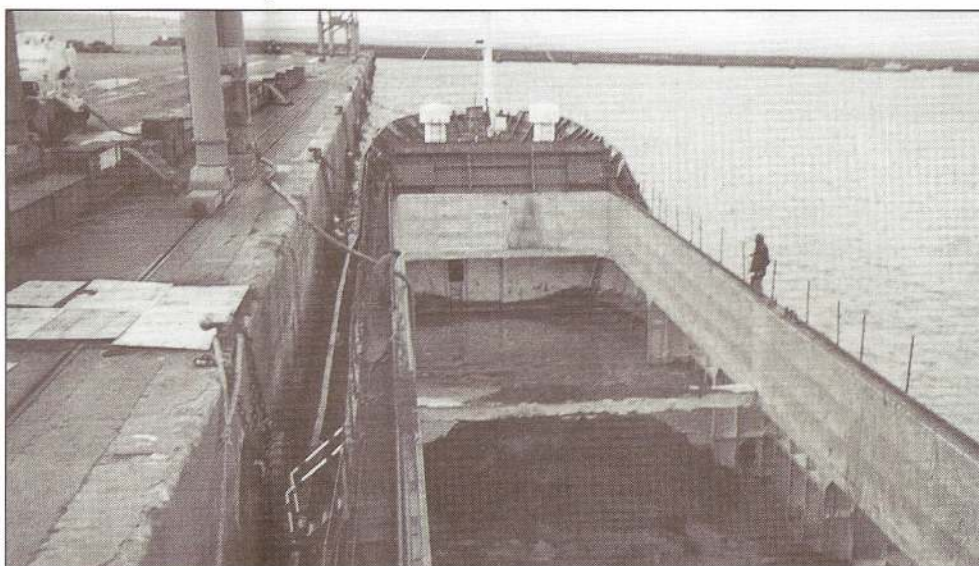
de la bouée W de la Chaussée de Sein, le Capitaine décide de dérouter sur BREST.

La gîte a continué à s'accroître, jusqu'à 15deg. babord.

Dès l'arrivée dans les eaux calmes de la rade, le Capitaine a redressé le navire, en remplissant un ballast tribord, tout en gardant une faible gîte sur babord.

Les constatations et opérations d'expertise ont commencé dès l'accostage.

Il a été constaté que, sur les 2/5 avant de la cale, selon une section transversale bien nette, une couche d'eau de 10 cm envi-



Pompage, à Brest, de l'eau remontée à la surface de la cargaison.

ron recouvrait la marchandise, et que sous cette couche la marchandise était plastifiée, formant une masse mouvante d'environ 800 tonnes.

La configuration correspondait parfaitement à un exemple type de cargaison de concentré de minerai liquéfié, tel que figuré dans le Recueil BC.

Des échantillons ont été immédiatement prélevés et envoyés pour analyses et tests en laboratoires.

Un simple test effectué dans une boîte de conserve, sur un échantillon de marchandise à l'état d'origine, selon la procédure recommandée dans le recueil BC, a montré que la marchandise se liquéfiait, devenait plastique, après environ une vingtaine de chocs.

Les autres vérifications : inspection de coque, inspection des panneaux et manches à air, pesées du navire et contrôles des tirants d'eau, ont permis d'éliminer toute possibilité d'entrée d'eau en cale.

Les résultats des analyses ont montré :

- un *Moisture Content* (MC) ou teneur en humidité entre 23 et 25 %,

- un *Flow Moisture Point* (FMP) ou point de liquéfaction entre 18,8 et 21,1 %,

- un *Transportable Moisture Limit* (TML) ou teneur limite en humidité admissible aux fins du transport à 90 % du précédent soit entre 16,9 et 19,0 %.

Les vibrations à la mer et les effets mécaniques dus au tangage, au roulis et au pilonnement, particulièrement sensibles à l'avant, ont provoqué la plastification de la cargaison.

Cette marchandise était, en fait, un concentré de minerais et entrainait donc dans la catégorie des «marchandises dangereuses en vrac» qui peuvent se liquéfier.

Le chargeur a reconnu ses torts : manque de rigueur dans la prise d'échantillons, méconnaissance des règles du transport par mer.

Toute la marchandise a été débarquée à BREST et renvoyée en usine à ses frais.

En conclusion, cet événement extrêmement grave appelle les remarques suivantes :

1 - le Capitaine n'a pas été informé des dangers de la cargaison ; d'où la nécessité, en cas du moindre doute :

- * de procéder au simple test mécanique de percussion rapide d'un échantillon du produit dans un récipient quelconque ;
- * d'exiger des analyses et tests complets ;
- * sans ces informations, **de refuser la cargaison.**

2 - les chances de survie du bateau, dans les conditions de mer existantes, étaient de l'ordre de quelques heures. Un décalage dans l'horaire qui eut amené la découverte du problème

plus en avant dans le Golfe de Gascogne, n'aurait pas permis au navire de rallier BREST. Equipage et navire auraient rapidement disparus.

3 - le passage **obligé** de ce caboteur au large d'OUESSANT, par mauvaises conditions météo :

- a aggravé l'effet mécanique ayant provoqué la plastification partielle du produit, et
- a rallongé la durée du déroutement vers BREST, augmentant ainsi les dangers courus par le navire et l'équipage.

Cdt F. GOURMELON

ndlr : Nous avons publié le récit d'une aventure semblable dans le numéro 20 de juin 1994. Il s'agissait alors d'un chargement de concentré de zinc en Afrique du Nord. L'AF-CAN en profitait pour rappeler la teneur d'un amendement du Chapitre VI de SOLAS entré en vigueur au 1er janvier 1994, et qui oblige le chargeur à fournir «les renseignements appropriés sur la cargaison».

Et l'AF-CAN rappelait la RESPONSABILITE DE L'ETAT DU PORT en la matière (règle 1&2 SOLAS CH.VI) : «... chaque Gouvernement contractant doit veiller à ce que des renseignements pertinents soient fournis sur les cargaisons ainsi que sur leur arrimage et leur assujettissement, spécifiant notamment les précautions nécessaires à la sécurité du transport de telles cargaisons.»

A F C B F P

ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES
DE BATEAUX FLUVIAUX A PASSAGERS
25, RUE DE LA ROBINERIE
77710 - CHEVRY-EN-SEREINE
TÉL. 64.31.50.98.



LES GREVES DE DECEMBRE 1995 ET LA MACHINE MINISTERIELLE ANTI-GALERE

Formidable expérience que celle vécue pendant les grèves par les compagnies de transports touristiques fluviales qui ont eu à plafiner les horaires de leurs équipages pour répondre en urgence à la demande du Ministère des Transports qui autorisait le Port Autonome de Paris à organiser des dessertes fluviales sur la Seine, dans le cadre d'un plan de substitution financé et mis en place par le Syndicat des Transports Parisiens le 4 décembre.

Afin d'assurer le premier service du matin à 05h30 au départ de la Maison de la Radio, les capitaines et les équipages ont dû se lever à deux heures du matin et parfois même plus tôt pour échapper aux bouchons terrestres.

Malgré toutes les mesures de sécurité mises en place, les impressionnantes files d'attente qui se formaient aux débarcadères n'ont cessé d'attiser la crainte des capitaines lors de chaque accostage. Finalement 400 000 passagers ont été transportés en deux semaines sans incident grave.

Ce mode de transport pourrait-il devenir habituel à Paris ? La question est à l'ordre du jour puisque M. Bernard PONS a demandé au Syndicat des Transports Parisiens et au Port Autonome d'étudier les possibilités d'une ligne régulière de bateaux-bus.

Il semblerait que peu d'armateurs de bateaux fluviaux à passagers envisagent d'un bon oeil cette éventualité car ils crai-

gnent la clientèle de touristes qui pourraient profiter des bateaux-bus pour visiter Paris par escales.

Pour l'instant aucune information ne filtre, ni du STP ni du PAP bien que ce dernier ait reçu le 29 février Monsieur Philippe KAISER consultant industriel, venu présenter un type de RIVERBUS en service à Londres.

L'AF-CBFP AU MINISTERE

Notre association a proposé au ministère des Transports un type de livret de service pour le personnel des bateaux à passagers. En effet, les futurs candidats au Certificat P (Passagers), de classe 1 ou de classe 2, devront justifier d'un certain nombre d'heures de navigation de jour comme de nuit, en eau normale ou en crue, sous le contrôle d'un capitaine déjà titulaire du Certificat P.

Une synthèse de deux propositions a été faite mais il reste quelques points à éclaircir car nous ne voulons pas être le dernier wagon d'un train de mesures européennes dont la locomotive serait le système rhénan allemand.

Le service social du ministère étudie actuellement une grille de qualification pour le personnel navigant.

Cpt Michel DENIS

DIVERSES EN VRAC

STAGE À L'ENMM

A partir de septembre 1996, l'Ecole nationale de la Marine Marchande de Nantes propose un stage d'une durée de 300 heures à l'intention des Officiers de la Marine Marchande. Ce complément de formation, assuré par des intervenants de haut niveau, comprend des cours d'Anglais spécialisé, d'informatique, de gestion, droit, économie, transport et de logistique. Organisées par l'Association Scientifique Européenne des Hautes Etudes Maritimes, les études seront sanctionnées par un diplôme.

Cette formation vise, avant tout, à permettre aux Officiers de se recycler plus facilement dans des métiers à terre, notamment dans des secteurs liés à la vie maritime : import, export, logistique, ports, agences portuaires, expertise, parcs à conteneurs.

PENURIE D'OFFICIERS

Pour 1995, le besoin d'officiers était estimé à 427 000 personnes pour une ressource mondiale de 409 000 ; soit un écart de 4,4 %. Par rapport au pronostic de 1990, la situation est bien meilleure : le manque d'officiers était en effet estimé devoir atteindre 10 % de la ressource mondiale. Les principaux facteurs qui expliquent que le pire ne se soit pas produit sont : la croissance du nombre de navires dans le monde qui a été de moitié inférieure (1,5%) à ce qu'elle devait être ; le taux d'évaporation (navigants quittant la profession) qui a été plus faible que prévu et le nombre d'élèves-officiers plus important que prévu ; en outre, le nombre de postes embarqués et les coefficients de postes (*manning and back-up levels*) en 1995 ont été légèrement inférieurs à la prévision.

Enrichi par l'expérience, le délicat problème de la prévision repose sur des hypothèses d'évolutions plus conservatrices : le nombre de navires est supposé augmenter de 1,5 % par an, entre 1995 et 2005 ; les taux de recrutement et d'évaporation sont supposés rester ceux enregistrés entre 1990 et 1995.

Sur la base de ces hypothèses : **il manquera en 2000, 30 000 officiers, ce qui représente 7 % de la ressource mondiale et, 42 000 en 2005 ; soit 10 % d'écart.** Certes de nombreux facteurs interviennent dans cette modélisation informatique comme la croissance du commerce mondial ou le développement technologique des navires, mais les éléments les plus importants sont, pour l'employeur, le niveau de recrutement et de formation qu'il entend maintenir.

Le rapprochement des deux informations précédentes n'est pas du tout fortuit ! Les chiffres concernant le manque d'officiers proviennent d'un nouveau rapport produit par la BIMCO et l'ISF, que le *Journal de la Marine Marchande* analyse dans sa livraison du 12 janvier 1996. Dans cet article Michel NEUMEISTER attire l'attention sur le fait que si actuellement plus de la moitié des officiers navigants sont originaires de l'OCDE, leur âge moyen est supérieur à celui des officiers venant d'autres

parties du monde, leur taux de recrutement est plus faible et l'évaporation plus grande. Or tous les secteurs de l'industrie maritime (armements, classification, assurances, ports, inspections) font appel au savoir-faire de ceux de leurs navigants nationaux qui se recyclent à terre. Dans les pays maritimes traditionnels l'évolution de la nationalité des navigants dans le sens où elle se dessine pourrait avoir des conséquences importantes et très certainement néfastes.

De ce point de vue, une récente déclaration du Ministre des Transports Bernard PONS souhaitant une augmentation du nombre d'élèves admis dans les ENMM nous paraît aller dans le bon sens. Et vive les Hautes Etudes Maritimes pour travailler à terre... à condition toutefois de cesser de prêcher la carrière courte à ceux qui ont envie de naviguer.

PERSPECTIVES 1996

(selon la Lettre du CCAF de février 1996)

La déprime que connaît le secteur depuis plus de cinq ans semble progressivement s'atténuer. Les résultats financiers pour 1995 confirment l'amorce d'un redressement. Malgré une baisse globale de l'activité, les éléments fondamentaux de la santé des compagnies évoluent favorablement.

Tous les éléments semblent réunis pour que 1996 soit l'année du retour à l'équilibre d'exploitation. Les perspectives semblent globalement favorables pour les transports de vrac, sec et pétrole. La situation des lignes régulières reste fragile, menacée par la constitution de grandes alliances et par l'arrivée massive de nouveaux navires. Quant au secteur des ferries l'évolution est plus qu'incertaine en raison d'une compétition accrue avec les compagnies étrangères et avec le tunnel sous la Manche qui sera pleinement opérationnel en 1996. A noter enfin le récent revers qui a marqué le secteur du cabotage pétrolier, qui devra dorénavant davantage compter sur l'international.

A noter que les salaires des navigants ont bénéficié d'une augmentation de 1,6 % au 1er mars, qui sera portée à 2 % au 1er juillet. Par ailleurs, les salaires forfaitaires avaient été majorés de 2 % au 1er janvier.

HUMOUR DE PARRAIN

A la Nuit de l'Hydro 1996 au Havre, le parrain de la promotion s'est adressé en ces termes aux pilotes :

Je m'adresse aujourd'hui à ceux qui - faute d'avoir fréquenté vos écoles et partagé votre savoir - auront un jour le pouvoir de me couler :

Vos routes aveugles, conduites du haut de vos passerelles où vous passez le plus clair de votre temps à sommeiller dans vos fauteuils de quart, ont déjà coûté la vie à nombre de mes confrères.

De même, vos cargaisons mal arrimées, une fois tombées à l'eau, mettent à mal ma machine de titane et de carbone haut module.

Les corps de vos clandestins jetés par-dessus bord, en se prenant dans mes safrans, ralentissent ma marche vers la victoire.

Les nappes de pétrole que vous répandez sans états d'âme, maquillent les jolies têtes de léopard qui ornent mes étraves, d'un masque lugubre.

Les sacs poubelles allègrement abandonnés à la surface des océans mutilent mon terrain de jeu en véritables champs de mines.

Amis Pilots, futurs laboureurs des mers, il va falloir changer leurs habitudes !

La mer nous est commune, elle nous nourrit. C'est votre avenir.

Vous prédirez-je, comme jadis Winston Churchill, à la tête d'un peuple de marins et à l'aube d'un Blitz, «des pleurs, du sang, des cris et des larmes!» ?

Car comme pour une victoire en Transat, c'est par le travail, la rigueur et l'excellence que vous réussirez.

Le jeu en vaut la chandelle, car du haut de vos passerelles, vous serez seuls sur terre, mais uniques privilégiés à admirer l'espace, l'espace comme à l'origine des temps, le même soleil, les mêmes lunes, le même horizon, enivrant jusqu'à la jouissance.

Amis Pilots, c'est le voeu que je forme pour vous.

Paul VATINE

Paul VATINE est tout à fait libre de penser que les marins dorment pendant leur quart lorsqu'ils ne sont pas occupés à jeter des clandestins par-dessus bord.

Il a tout à fait raison de craindre que les conteneurs, le pétrole et les déchets qu'ils jettent en mer gâtent l'océan sur lequel il s'enivre jusqu'à la jouissance.

Mais les élèves-officiers ont tout à fait tort de choisir comme parrain un monsieur qui connaît si mal les réalités professionnelles de leur futur métier.

Qu'ils se rassurent cependant ! Monsieur VATINE ne les fera ni crier ni pleurer. Ni rire...

LES CABOTEURS EUROPEENS au 1er janvier 1994 (1)

pays	nbre	tpl
BELGIQUE	23	37 000
LUXEMBOURG	12	84 000
DANEMARK	129	92 000
IRLANDE	54	128 000
ALLEMAGNE	551	1 040 000
PAYS-BAS	237	602 000
R.-U.	237	463 000
FRANCE	86	712 387
GRECE	448	365 000
ITALIE	377	623 500
PORTUGAL	21	82 000
ESPAGNE	172	702 279

(1) D'après les dernières statistiques connues publiées dans des tableaux figurant dans un rapport de la Commission.

A ces chiffres il convient d'ajouter une cinquantaine de navires sous pavillon DIS (*Danish International*

Shipping register) et une trentaine de navires MAR (*Madeira Inter. Ship. register*).

Au total plus de 2 400 navires. Il s'agit généralement de navires de moins de 10 000 tdw sauf pour les transbordeurs.

Un gisement de 4 000 capitaines !...

BONS POINTS.

Depuis le début de son activité, fin 1994, le *Bureau Green Award* à Rotterdam a distribué sa récompense à une vingtaine de pétroliers. La majorité d'entre eux appartient à des Scandinaves (les BERGE SIGVAL, STADT et STAVANGER par exemple et les demoiselles MAERSK : ELEO, ELISABETH, ELLEN, EMA, ESTELLE, EVELYN).

Le *Green Award* est attribué aux transporteurs de brut de plus de 50 000 tjb qui présentent un parfait état de sécurité, de gestion, d'entretien, etc. et qui se portent candidat à cette nomination. Le certificat obtenu, valable deux ans, outre le renforcement de l'image de marque (les décorés arborent fièrement leur pavillon vert) permet de bonnes réductions des charges portuaires à Rotterdam et en Afrique du Sud.

Le *Bureau Green Award* envisage d'étendre son programme aux transports de vrac liquide de 20 000 tjb ainsi qu'aux vraquiers.

EVENEMENTS DE MER.

Le VLCC *GOLAR STERLING*, 322 mètres de long, en opération au terminal de Donges a rompu toutes ses amarres le 22 janvier par forte brise et coefficient de 110 et est allé s'échouer sur un banc de vase en aval. Déséchoué à la PM suivante, il a été mis sur rade le temps de remettre de l'ordre dans ses aussières avant de faire retour à la raffinerie pour y terminer son déchargement.

Le pétrolier *SEA EMPRESS* d'environ 140 000 tpl s'est échoué le 15 février en entrant à Milford Haven, sous pilotage, pour des raisons qui n'ont pas encore été publiées. Il faisait beau et l'entrée de la baie ne présente pas de difficultés particulières. C'est le deuxième échouement dans ces parages en quatre mois avec celui du *BORGA* (125 000 tpl)... et le douzième sur les côtes britanniques depuis 1993. Il a fallu plus d'une semaine pour renflouer le pétrolier qui, après une première remise à flot, était venu s'empaler sur une tête de roche.

Les chiffres officiels font état d'un déversement de 70 000 tonnes de brut. Il s'agit de brut de la Mer du Nord (*Forties Light*) en principe assez facile à éliminer si l'on s'en rapporte aux conséquences du naufrage du *BRAER*.

Les deux échouements de Milford Haven offrent sans doute la possibilité de comparer les mérites réciproques des «double-coque» et des «simple-coque».

Le *BORGA* est un double-coque. Son échouement en approche portuaire n'a causé aucun déversement de cargaison. Par contre le *SEA EMPRESS*, simple-coque, s'est crevé au premier impact et a vu sa chambre des pompes immédiatement envahie ce qui a énormément accentué les difficultés d'allègement. A son deuxième échouement, les citernes ont été directement atteintes.

Mais, par ailleurs que se passerait-il sur un «double-coque» échoué et malmené pendant une semaine par les mauvais temps et les tentatives de remorquage comme l'a

été le SEA EMPRESS ? N'y aurait-il pas risques de fuites dans les petits fonds et donc risques d'explosion ?

Le SEA EMPRESS est un navire récent construit en 1993 en Espagne. Sous pavillon libérien il est exploité par *Seatankers Management Cy* à Chypre, filiale du Groupe norvégien John FREDRICKSEN. Sa gestion technique et son armement étaient assurés par *Acomarit (UK)* à Glasgow, filiale de *Acomarit Services Maritimes S.A.* de Genève. L'équipage de 28 hommes était entièrement russe.

On se rappelle qu'un VLCC ayant appartenu à la flotte John FREDRICKSEN, le SEA-PRINCE (275 000 tpl) ; construit en 1990 au Japon et cédé en 1993 à une compagnie Sud-Coréenne s'était échoué en Corée le 23 juillet dernier au cours d'un typhon. Un incendie avait alors ravagé le chateau. La cargaison avait pu être transbordée mais le VLCC avait été déclaré perte totale. Il était assuré pour 50 millions de dollars. Il avait été néanmoins renfloué par la société de sauvetage SMIT mais il a coulé le 25 décembre lors de son remorquage vers un chantier des Philippines. Ce VLCC ne disposait que de 21 000 CV ce qui peut paraître faible pour un navire de cette taille et ce qui explique sans doute qu'il ait été drossé à la côte par mauvais temps.

FEUX ET MARQUES.

Nous connaissons déjà les abus d'usage des feux et marques de «navires handicapés par leur tirant d'eau» (règle 28).

L'IFSMA veut également attirer l'attention de ses adhérents sur le mauvais usage des marques de navire pas maître de sa manœuvre (règle 27). C'est le cas en particulier de navires stoppés en attente au large de terminaux pétroliers. Le s/comité de la sécurité de la navigation à l'OMI rappelle que dans ce cas ils doivent appliquer la règle 23 (navires faisant route). Ceci est particulièrement important pour définir les «responsabilités réciproques des navires» telles que précisées à la règle 18.

On rappelle, pour mémoire, que selon la règle 3 :

f) - l'expression «navire qui n'est pas maître de sa manœuvre» désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

i) - L'expression «faisant route» s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

En cas d'accident, l'attente d'ordres, machine stoppée, ne serait certainement pas considérée comme «circonstances exceptionnelles».

SAUVETEURS INDEMNISES.

Le 1er mai 1991, la vedette *off-shore* JET-SERVICES construite à Vannes avec comme objectif le record de vitesse sur l'Atlantique Nord lançait un appel de détresse au large du Cap de la Hague alors qu'elle faisait route sur le Havre pour être embarquée sur un navire à destination des Etats-Unis. Serge MADEC et ses trois équipiers sont hélitreuillés. Le canot SNSM de Goury, le MONA RIGOLET réussit dans des conditions difficiles et dangereuses à sauver le bateau.

Commence alors une bataille juridique qui va durer presque cinq ans entre les armateurs (Jet-Services, Mory-

TNTE, Bouygues, TF1, VSD) et les sauveteurs qui réclament le remboursement de leurs frais et une juste rémunération de leurs efforts, conformément aux règles en la matière. Il semble que la notoriété médiatique des armateurs et de leurs marins leur ait donné à penser que le sauvetage de leur engin par des marins professionnels mais bénévoles leur était dû... gracieusement.

La justice heureusement en a décidé autrement. La station SNSM de Goury a reçu un million de francs.

INSPECTIONS ABYSSALES.

Pour illustrer les difficultés des inspections renforcées des pétroliers et vraquiers de plus de cinq ans, devenues obligatoires depuis juillet 1995, on a calculé que sur un VLCC par exemple ou sur un vraquier de 200 000 tonnes il fallait crapahuter sur près de 11 kilomètres, c'est-à-dire qu'à la fin de l'inspection vous êtes au fond de la «fosse des Mariannes» dans le Pacifique (11 034 m). La surface totale à inspecter atteint 300 000 m² soit environ 50 terrains de foot (*1 200 tennis courts in English*) et la longueur des soudures s'étend de Paris à Copenhague (1 200 kms). Sur un minuscule vraquier de 30 000 tonnes muni de ballasts latéraux pouvant charger des grains j'avais déjà calculé qu'à la fin de l'inspection pour présentation aux chargeurs j'avais «fait la Tour Eiffel».

Le «*maritime survey*» bientôt aux Jeux Olympiques ?

«DANGEROUS GOODS».

Le Cdt Bertrand APPERRY, pour l'AFCAN, a prêté son concours à la délégation française qui a participé du 5 au 9 février au siège de l'OMI à Londres aux travaux du s/comité DSC (*Dangerous goods, Solid cargoes and Containers*). La délégation était conduite par Mlle LEFEVRE du Bureau du Contrôle des Navires (SN2). Elle comprenait un autre représentant des marins en la personne de Jean-Yves LE GOAS, secrétaire-adjoint du syndicat maritime CFDT.

Les travaux ont porté principalement sur :

- la mise à jour du Code IMDG,
- la finalisation du Code BC,
- la réglementation des opérations de fumigation à bord des navires (qui chaque année font des victimes parmi les marins),
- les procédures d'accès dans les espaces clos,
- l'élaboration de guides de conduite pour les OSV (*Off-shore Supply Vessel*),
- l'assujettissement des conteneurs.

Une attention particulière a été accordée au FAC-TEUR HUMAIN qui, sous la houlette des Etats-Unis va peut-être enfin être considéré comme un sujet d'importance majeure.

FATIGUE.

Le FACTEUR HUMAIN c'est avant tout la constatation que 80% des accidents sont dus à des erreurs commises par des hommes dans l'accomplissement de leurs tâches. La fatigue sous toutes ses formes est connue comme étant génératrice d'un nombre important d'erreurs humaines. Et l'excès de fatigue est fréquent sur les navires. L'enquête sur l'abordage entre le BRITISH TRENT et le WESTERN WINNER en juin 1993 au Wandelaar (*cf le rapport publié dans AFCAN-INFORMA-*

TIONS n° 31) a montré que l'un des commandants n'avait pas dormi depuis 23 heures. Parmi les recommandations des enquêteurs figure d'ailleurs celle-ci : «request the IMO to consider adequate rest of seafarers as a safety matter».

Le facteur humain a longtemps été appelé FACTEUR FATIGUE, en particulier grâce à l'IFSMa qui l'avait introduit dans les instances de l'OMI sous l'impulsion de l'AFCAN qui avait alors fourni un gros travail sur le sujet.

Dans l'aviation civile les pilotes de ligne et même l'ensemble des personnels navigants sont soumis à des règles très strictes de repos destinées à leur éviter tout excès de fatigue.

Dans les transports routiers, qui ne constituent pourtant pas un secteur particulièrement respectueux des règlements, des «boîtes noires» enregistrent les temps de conduite des chauffeurs.

Dans les transports maritimes, le souci des opérateurs de navires dans la gestion des équipages est avant tout économique : moins d'hommes, moins de salaires, moins de congés et davantage de travail. Et à la fatigue des équipages s'ajoute l'absence de motivation autre que celle de gagner quelques dollars de plus qu'à terre.

La nouvelle convention STCW entend prendre la fatigue en ligne de compte et faire respecter des périodes de repos. Ce sont là des mesures difficiles à faire appliquer sans une avancée sociale importante dans le domaine de l'organisation du travail à l'échelle internationale.

ALERTE - PIRATES !

L'OMI va recommander l'introduction dans les messages de détresse d'une alerte spéciale «ATTAQUE DE PIRATES».

Tout acte de piraterie ou vol à main armée pourra faire l'objet d'un message de détresse en mode ASN. Par ailleurs une «ALERTE-PIRATES» est intégrée au menu des terminaux mobiles Inmarsat-C.

Deux situations sont prévues :

- les pirates sont repérés avant leur arrivée à bord : envoyer l'alerte-pirates par Inmarsat ou en ASN ou sur toute autre fréquence de détresse ou de sécurité,

- si les pirates sont déjà à bord et interdisent sous la menace toute transmission, l'OMI préconise l'émission d'un signal automatique par un terminal Inmarsat-C activé par un bouton-poussoir soigneusement dissimulé. Elle recommande d'installer au moins trois boutons, par exemple un à la passerelle, un chez le commandant, un à la machine.

L'OMI va inciter les pays membres à faire installer le matériel nécessaire sur ceux de leurs navires qui fréquentent les zones exposées. Une raison de plus pour donner à toute agression contre un navire toute la publicité nécessaire comme a su le faire notre collègue Jacques BANCE. (page 32).

SURVEILLANCE MARITIME.

Les ordinateurs du siège de l'OMI à Londres ont servi récemment à interroger des transpondeurs embarqués sur des navires naviguant dans le Pas de Calais. Les réponses reçues ont correctement indiqué les noms et positions des navires porteurs. Le s/comité NAV de l'OMI examine une

proposition britannique visant à généraliser l'usage de transpondeurs capables d'indiquer l'identité, la position, la route et la cargaison des navires.

Rappelons que cette proposition figure dans le rapport de Lord DONALDSON publié à la suite du naufrage du BRAER aux Shetlands en 1993.

De son côté la France propose d'utiliser le réseau ARGOS pour réaliser le suivi des navires dans les eaux européennes selon le schéma EUROREP (cf. AFCAN-INFORMATIONS n° 26). Chaque navire devrait être équipé d'une balise comportant un émetteur ARGOS et un récepteur GPS. Le fonctionnement serait entièrement automatique dès l'entrée du navire dans les eaux européennes. La collecte des messages par les satellites ARGOS au-dessus de l'Europe aurait lieu 15 à 20 fois par jour lors des passages de l'un ou l'autre des trois satellites en orbite qui effectuent leur révolution en cent minutes. Ces messages sont ensuite reçus et exploités par le Centre de Traitement de Toulouse. Dans «les zones à risques» des antennes de réception placées à terre permettraient d'affiner la surveillance du mouvement des navires par des positions obtenues toutes les cinq minutes.

L'OMI examinera la proposition française en septembre 1996 au s/comité de la Sécurité de la Navigation. La construction des infrastructures destinées à recevoir, entre autre équipement, les antennes ARGOS ont déjà commencé sur les côtes françaises de la Manche.

Par ailleurs, une expérience de localisation continue des navires de pêche s'est achevée le 31 décembre 1995. Commencée au printemps, elle a concerné 110 navires dont 67 français gérés par le CROSS ETEL. «Le Marin» du 26 janvier donne d'intéressantes précisions sur cette expérience pilote sous la signature d'Alain Le Duff.

Trois systèmes ont été testés :

- le système ARGOS + GPS tel que décrit ci-dessus ;
- le système MONICAP qui fonctionne avec INMARSAT C + GPS ;
- le système EUTELTRACK dérivé d'un système de positionnement/messageries utilisé depuis de nombreuses années à bord des camions et passant par EUTELSAT.

Chacun de ces trois systèmes est capable en outre de véhiculer des messages entre le bord et la terre et réciproquement.

POSITION ET COMMUNICATION.

Les expériences exposées ci-dessus préfigurent ce que seront demain les appareils mobiles de communication qui réuniront dans le même boîtier un positionneur et un téléphone.

Aux Etats-Unis, la société ORBCOMM vient de mettre en orbite deux mini-satellites, les premiers d'une constellation qui en comprendra 28 en service et 8 en stand-by. Les clients de ce nouvel opérateur utiliseront un combiné de la taille d'un téléphone portable qui leur permettra à la fois d'envoyer ou recevoir des messages et d'obtenir une position GPS avec une précision de deux mètres (quatre pieds dans le sens vertical et huit pieds en horizontal !). La constellation de satellites devrait être totalement opérationnelle en 1997 et couvrira alors le monde entier. Le combiné est d'ores et déjà commercialisé aux environs de 1 000 dollars et le prix des communications est le plus bas du marché.

UNE ATTAQUE DE PIRATES

Après la publication d'AFCAN-INFORMATIONS de décembre 1995, dans lequel nous évoquions les actes de piraterie comptabilisés par l'OMI, le Cdt Jacques BANCE nous a fait parvenir le récit d'une attaque dont il a été victime sur le pétrolier TOURMALET le 27 novembre sur rade de Conakry. L'hebdomadaire «le marin» qui avait consacré un long dossier à la piraterie dans sa livraison du 29 décembre a publié une interview de notre collègue relative à cette attaque dans son numéro du 26 janvier.

■ L'ATTAQUE.

A 2 h 30, alors que nous étions mouillés à 2 milles dans le Sud de la bouée d'atterrissage, nous avons été abordés par une pirogue à moteur. A l'aide d'une gaffe, sept personnes sont montées précipitamment à bord, menaçant le matelot de garde sur le pont et ont fait quelques secondes plus tard, irruption sur l'arrière de l'aileron babord. Réveillé par les cris du matelot, je suis monté immédiatement à la passerelle, alors que le Lieutenant de quart sonnait l'alarme générale, afin de me saisir du pistolet lance fusée qui d'habitude dissuade les pillards mais, lorsque j'ai vu courir sur le pont des gens armés de mitraillettes, je l'ai dissimulé, le rapport des forces ne m'étant pas favorable... Je me suis alors avancé vers les premiers intrus, dont deux étaient en tenue léopard et armés de fusils mitrailleurs pour essayer de parlementer mais, j'ai été saisi, menacé d'un couteau sous la gorge et d'une mitrailleuse sur le ventre, ma montre arrachée, l'équipage présent à la passerelle contraint de lever les mains. Traîné dans ma cabine, j'ai dû remettre les clés du coffre, mes affaires personnelles ont été pillées, j'ai été légèrement brutalisé car les pirates étaient très déçus de ne pas trouver de dollars. Durant ces événements, j'ai essayé de palabrer afin de calmer ces individus qui étaient très excités et d'empêcher que les vols continuent, car ils se proposaient de continuer leurs méfaits chez le Chef Mécanicien et dans les différents carrés. Ils ont fini par renoncer à poursuivre. J'ai alors été traîné sur le pont pour y être ligoté à des tuyautages. Un des pirates a voulu voler mon alliance. Comme elle était trop juste, il a essayé de me couper le doigt. Je n'ai dû mon salut qu'au fait que le reste des bandits avait déjà réembarqué sur leur pirogue et appelait leur camarade.

■ LES PIRATES.

Alors que trois pirates s'occupaient de moi, les autres tenaient en respect les Officiers et l'Équipage à la passerelle et dans une coursive. Sept pirates sont montés à bord, trois étaient armés de mitraillettes, le reste de couteaux et de tuyaux d'acier. Parmi les bandits armés, deux étaient en tenue militaire de camouflage, le troisième habillé comme les militaires guinéens, tous parlaient anglais sauf ce dernier qui cachait son visage, ce qui laisse supposer un contact avec les navires dans sa vie professionnelle et la peur d'être reconnu.

La Guinée n'a pas les moyens de contrôler le flot de réfugiés provenant des pays limitrophes souvent en pleine anarchie, passant la frontière avec armes et bagages (Libériens, Sierra Léonais...), ses propres troupes ne sont pas au-dessus de tout soupçon. La sécurité de la rade de Conakry doit normalement être assurée par la Marine qui n'en a pas les moyens, son navire de surveillance ne disposant pas de carburant pour des raisons que les navigants fréquentant la Côte d'Afrique connaissent bien... (n.d.l.r. : *la revente du gas-oil au marché noir*).

Après le départ des pirates, nous avons essayé, en vain, de contacter les autorités locales. Par la suite, elles ont été très sensibilisées par les événements et ont promis de faire le maximum afin que rien de tel ne se reproduise.

■ LE FRUIT DE L'EXPERIENCE.

Cette expérience amène plusieurs réflexions :

* La dangerosité d'une région n'est déterminée qu'en fonction des rapports des actes de pirateries reçus par l'OMI, mais beaucoup d'armateurs, peu sensibles à une quelconque publicité, ne signalent pas les incidents dans lesquels leurs navires sont impliqués. Ceci est vrai en particulier sur la Côte d'Afrique de l'Ouest où opèrent des compagnies pour le moins folkloriques. Par exemple, à ma connaissance, en 1994, au moins deux navires ont été attaqués au large de Conakry. Sur l'un d'entre eux, un chalutier Coréen, trois personnes ont été tuées dont des pirates. L'armateur de ce navire s'est plaint au moment des faits de cinq attaques précédentes. Je n'ai mouillé sur rade de Conakry de nuit que seulement parce que depuis un an je n'avais aucune information sur un quelconque incident survenu dans cette région.

Par contre, des charpenteurs, ces trois dernières années, sont montés de nuit, sur rade, à bord des différents navires que je commandais pour voler des aussières ou de la peinture ; un de mes matelots a même été blessé au bras d'un coup de couteau lors d'un mouillage dans la lagune d'Abidjan. De nombreux vols sont perpétrés sur rade extérieure de Dakar, d'Abidjan, Téma, sans parler des ports Nigériens.

J'ai commandé durant 12 années au tramping mais n'ai jamais eu autant de problèmes de sécurité que ces trois dernières années de cabotage sur la Côte d'Afrique, qui me semble être une des régions du globe où l'insécurité est la plus grande, non seulement du fait des pirates mais aussi des conséquences de l'instabilité politique pratiquement tous les Etats côtiers. Il y a peu de temps on se faisait tirer dessus à Luanda ou durant la remontée du Zaïre.

* La possession d'armes par les bords ne peut être utile que par l'effet dissuasif qu'elles peuvent avoir sur des pirates se proposant d'aborder un navire, si elles sont exposées. Mais, elles font courir un risque supplémentaire à l'équipage lorsque les bandits sont à bord. De plus, que peut un pistolet contre plusieurs mitraillettes maniées par des professionnels !

* Bien qu'étant Marins Marchands, après plusieurs années de navigation, nous finissons par avoir une expérience de la violence souvent plus importante que les Militaires. En 15 ans de commandement, j'ai été «braqué» par un hélicoptère lybien armé de roquettes au lendemain de l'attaque de leur pays par les Américains ; j'ai dû slalomer entre les mines déposées par ces mêmes lybiens dans le Sud de la Mer Rouge alors que plusieurs navires étaient touchés autour de nous ; slalomer à nouveau dans le Golfe Persique, ceci avec un gazier, sans parler des combats vus d'un peu trop près au Viet Nam et surtout au Cambodge lorsque j'étais jeune Officier. Peu de personnes occupant un emploi civil sont confrontées à de telles expériences, où notre vie ainsi que celle des personnes dont nous avons la responsabilité sont mises en jeu. Mais, même la plupart de nos employeurs ne s'en rendent pas compte.

Cdt Jacques BANCE

EN PASSANT PAR LA CAMBUSE

Yves CHARLOT

TE I'A TAHA'ARI

Ceviche en Amérique du Sud, le poisson cru et mariné au jus de citron devient en Polynésie le «Te i'a taha'ari», le poisson au lait de coco.

Détailler le thon ou du mahi mahi en morceaux de 2 ou 3 cm de côté, et verser dessus du jus de citron vert et laisser mariner 10 mn ; pour nos palais métropolitains, le temps peut-être allongé jusqu'à 1 heure.

On peut utiliser aussi du mérrou, du bar ou de la dorade.

Ensuite, ajouter quelques morceaux de tomates, rondelles de concombre, de la carotte râpée, de l'oignon émincé, sel, poivre et lait de coco.

La noix de coco renferme un liquide qui est de l'eau de coco. Le lait de coco (que l'on peut trouver en boîte) s'obtient en râpant la pulpe de noix de coco (celle qui en séchant devient le coprah) et en la faisant macérer dans de l'eau, ensuite presser pour obtenir le lait de coco.

Attention le lait de coco ne supporte pas le froid, donc l'ajouter au moment de servir.

On pourra agir de même avec les queues de langouste coupées en morceaux après

avoir enlevé le boyau, ou avec les «chevrettes» (crevettes d'eau douce). Si nous n'avons pas de chevrettes, penser aux gambas, le résultat n'est pas mal.

Une autre manière de traiter le poisson en Polynésie est le «fâfaru». Manière fort contestable et fort contestée, à l'image des Français, 50% pour, 50% contre, de préparer le poisson. Ou on aime, ou on n'aime pas, selon que l'on aime l'odeur des grèves à basse mer ou pas.

A faire de préférence en été. Mettre quelques poissons, en particulier des têtes, à macérer dans de l'eau de mer, pendant 3 ou 4 jours, et récupérer cette eau en filtrant au travers d'un torchon. Ensuite, escaloper du poisson bien frais telle la dorade ou le bar (le loup pour les méridionaux) et le mettre à macérer dans cette eau pendant 6 ou 7 heures.

On mangera ensuite ce poisson avec un filet de citron vert.

Ta maa maitai ! (bon appétit).

TA MAA MAITAI

Que boire avec cela ? Ce n'est pas parce que le mausolée du Roi Pomare à Tahiti est surmonté d'une sculpture représentant

une bouteille de Bénédicte qu'il faut en déduire que c'est la boisson locale. La boisson locale était à l'origine du pia hama-ni une bière fabriquée avec des jus de fruits, de l'eau et du sucre.

Et aujourd'hui, nous avons la bière «hinano» d'élaboration classique avec des matières premières importées mais la qualité de l'eau de Tahiti convenant parfaitement à l'élaboration de la bière, on obtient un produit de qualité rivalisant avec les bières européennes.

Notons que le Polynésien consomme plus de 200 l. de bière par an, l'Allemand notre champion n'en consommant que 150 litres.

Finalement, quand on a la chance d'avoir des noix de coco qui tombent presque du ciel en permanence, la meilleure des boissons reste bien l'eau de coco, celle qui à l'état naturel se trouve au centre de la noix de coco.

Tout français fut-il en Polynésie, va s'inquiéter du vin. Pas de soucis à avoir, tous les bons vins de France sont disponibles à Papeeté, mais pour la consommation courante, on trouve du vin australien très correct, surtout venant de buveurs de thé sur la voie du repentir.

En production locale, la Polynésie, surtout Tahiti et Moorea, développe actuellement des alcools et liqueurs de fruit mais la production reste encore confidentielle.

MANUIA

Mais voici un punch à faire comme en Polynésie et à consommer avec modération et qui utilise la vanille Tahiti d'une saveur différente de la vanille Bourbon cultivée à la Réunion :

- 1 petite cuillère à café de sirop de sucre
- 1 mesure de rhum blanc
- 1 mesure de jus d'orange frais
- 2 mesures de jus d'ananas frais
- 1 morceau ouvert de vanille Tahiti.

Mélanger et mettre au frais pendant 2 ou 3 heures pour que la vanille s'exprime.

Servir dans un verre givré dans lequel on ajoutera 1 ou 2 morceaux de gingembre confit.

Manuia (à votre santé).



CAEN-OUISTREHAM

Cdt Guy MERE

L'Assemblée Générale de l'AFCAN aura lieu cette année à OUISTREHAM, les 20 et 21 juin. Le Commandant Guy MERE nous rappelle les principales caractéristiques de l'ensemble portuaire de CAEN-OUISTREHAM.

VERS LA SPECIALISATION.

Jusqu'à ces dernières années, 40% du trafic du port de CAEN était assuré par le complexe sidérurgique Unimétal-Normandie qui recevait environ 1,5 Mt de charbon et de minerai de fer et exportait 150 000 tonnes de produits métallurgiques. Mais en septembre 1993 l'ex-SMN (Société Métallurgique de Normandie) éteignait définitivement ses hauts-fourneaux, portant un coup sévère à la Ville et au Port.

Désormais la pérennité du port de Caen passe plutôt par l'addition de quelques trafics spécialisés : bois, céréales, engrais, viandes pour le port amont et bien évidemment par le transmanche au port aval d'Ouistreham.

L'hinterland de Caen est une région productrice à l'exportation : céréales, beurre, butter oil, viandes. Les bois et les engrais constituent l'essentiel des importations. A noter aussi un trafic régulier de diverses sur l'Algérie assuré par la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

En 1995, le port de Caen a reçu 240 navires et a traité 829 000 tonnes de marchandises soit 259 500 à l'entrée et 569 500 en sortie dont 518 000 de céréales. On peut penser que l'avenir du port passe par l'agriculture et l'agro-alimentaire de son hinterland. La région d'Alençon et le Perche par exemple produisent du blé de grande qualité pour la panification, très prisé des Portugais et des Espagnols.

Les installations portuaires répondent à ce besoin de spécialisation. C'est au bassin de Blainville que se dresse le silo à grains d'une capacité de 25 000 tonnes en vertical capable de délivrer 1 000 t/h au navire sous charge. Il est prévu de construire six nouvelles cellules pour 10 000 tonnes de stockage supplémentaire.

Les bois exotiques sont également traités au Quai de Blainville. Le port de Caen est le quatrième importateur français de grumes et avivés de la Côte d'Afrique et de l'Asie.

L'agro-alimentaire et les diverses sont au bassin de Calix qui offre un hangar frigorifique de 20 000 m².

Le «nouveau bassin» en amont du viaduc autoroutier et donc proche du centre ville reçoit les navires de croisières. La plaisance est au cœur de la ville dans le bassin Saint-Pierre creusé en 1848.

Quant au bassin d'Hérouville qui traitait le trafic de la sidérurgie, il est en attente de réaménagement.

LE TRANSMANCHE.

En 1897, 4 505 voyageurs ont franchi la Manche sur les «paquebots de ligne» du service régulier Caen/Newhaven. En 1899 une réclame dans l'annuaire du Calvados vantait les «paquebots de première classe à grande vitesse» de la ligne Caen/Londres via Newhaven. Mais en 1912 la ligne fut fermée.

Puis le 6 juin 1986 la Brittany Ferries ouvre une ligne Caen/Portsmouth, grâce à la poli-

tique dynamique des décideurs régionaux et en particulier à l'énergie déployée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen et par son Président d'alors Paul SPRIET.

En 1987, la ligne voit passer 377 000 passagers puis 1 129 000 en 1992 tandis que le trafic de camions suit une progression identique : 23 000 en 1987, 79 000 en 1994. L'année 1995 par contre enregistre une baisse de régime avec 978 000 passagers et 77 000 camions. Ces chiffres expliquent en partie les difficultés financières actuelles de la BAI qui a subi sur toutes ses lignes l'effet néfaste de la dévaluation de la livre sterling.

La gare maritime d'Ouistreham comporte deux postes accessibles à toute heure de marée.

UN PEU D'HISTOIRE.

C'est sous le règne des Plantagenêts que CAEN devient un port régional de transit et un lieu d'échanges des marchandises venues des Iles Britanniques et des produits des bassins de la Loire et de la Garonne.

Sous François Ier les méandres du fleuve (l'Orne) sont rectifiés, améliorant l'accès à la mer.

En 1837, l'autorisation est accordée d'emprunter par endroit l'ancien lit de l'Orne pour creuser un canal jusqu'à la mer. Le projet de l'Ingénieur Eustache est retenu, les plans sont établis par l'Ingénieur Tostain, le financement est assuré à hauteur de neuf millions de francs.

Le Canal de Caen à la mer est inauguré le 23 août 1857 et provoque immédiatement un accroissement du trafic : houille anglaise, bois du Nord, vins, eaux-de-vie, huile, sel, etc.

A la fin du XIX^{ème} siècle la reprise de l'exploitation des mines de fer de Basse-Normandie dont une grande partie de la production est exportée vers l'Angleterre et vers Rotterdam, provoque un regain d'activité. En 1913 le tonnage annuel du port atteint 1 126 000 tonnes.

Possédant des entrepôts et des magasins, OUISTREHAM (étymologiquement «village à l'ouest»... de l'embouchure de l'Orne) a longtemps servi d'avant-port de Caen pour l'allègement des navires trop chargés pour faire le canal. Les écluses, construites en 1857-1860 et 1903 ont été élargies par la suite. Entre 1960 et 1963, l'ensemble du système a été modifié et l'entrée du chenal dragué pour recevoir des navires de plus forts tonnages.

Actuellement le canal est desservi par deux écluses : l'écluse EST de 181,30 mètres de long et 18 de large, réservée au trafic de plaisance et aux navires de servitude et l'écluse OUEST de 225 mètres de long sur 28,45 de large qui permet l'entrée de navires de 30 000 tpl.

Le remplacement en 1994 du fameux PEGASUS BRIDGE par un nouvel ouvrage offrant une passe de 40 mètres contre 30 à l'ancien permet au port de Caen de recevoir des navires de 23,50 m de large sur 8,95 m de tirant d'eau (en eau douce) et même 25,50 m sur 8,00 m de tirant d'eau.

Le chenal d'accès à la mer est dragué à moins huit mètres et offre une largeur de 80 mètres.

Cdt Guy MERE

«La Caennaise»

On ne peut parler du port de CAEN-OUISTREHAM sans évoquer la SOCIETE NAVALE CAENNAISE.

Les plus vieilles archives de la SNC remontent au règne de Louis-Philippe. C'est en 1837 que la famille LAMY achetait un sloop de 27 tonneaux - caboteur - sous le nom de «Julienne».

Vingt ans plus tard, l'ouverture du Canal de CAEN à la mer favorisa l'expansion du port et de la flotte caennaise. Le début du XX^{ème} siècle (1903) vit la création d'une société en commandite, dénommée «Sté NAVALE CAENNAISE - G. LAMY et Cie» ; flotte de vapeurs charbonniers armés au cabotage. Celle-ci devint en 1936 une société anonyme la SOCIETE NAVALE CAENNAISE.

Principalement exploitée pour le transport des minerais et charbons, cette compagnie connut un ralentissement durant les années de guerre. Quoique

certaines de ses navires et leurs équipages, restés en Angleterre, assurèrent leur part des convois d'Amérique.

L'après-guerre vit sa flotte progresser et se transformer. Les besoins de la SOCIETE METALLURGIQUE DE NORMANDIE occupèrent, en priorité, les navires pondéreux ; mais une diversité s'opéra dans la construction. Navires à marchandises diverses, polythermes, pinardiens, prirent leur place sur l'Afrique du Nord, la «Côte d'Afrique», la mer Baltique, l'Océan Indien... le tramping. Ce sont une trentaine de navires de commerce plus quatre chalutiers de pêche industrielle basés à St Pierre et Miquelon. L'ensemble de ces navires embarquèrent quelque 2 000 marins.

La création des filiales de la SNC assurèrent le relais entre le client et le navire. Telles :

- SOGEMA (Sté de gérance et de navigation)
- SOMARCO (Sté maritime d'affrètement et de représentation commerciale)
- SOMATRAM (Sté maritime de travaux de menuiserie)

- SORENAM (Sté de réparation navale et de mécanique)
- SOCARENAM (Sté calaisienne de réparation navale et de mécanique)
- SOFRINO (Sté frigorifique de Normandie)
- NORMANDIE-PECHE (en association avec la HAVRAISE DE PECHE)
- INTERPECHE
- AUXPORT (Remorquage, avec l'UNION NAVALE)

et autres sociétés à caractère moins maritime.

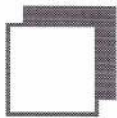
Toutes ces restructurations, tous ces investissements importants font que la SOCIETE NAVALE CAENNAISE reste étroitement liée au développement du port de CAEN.

Ces dernières décennies, les événements économiques opérèrent une «saignée» importante dans la flotte marchande. C'est ainsi qu'en juin 1995, la SNC ferma définitivement son bureau de CAEN... dans l'indifférence quasi totale de la population caennaise... Un siècle et demi d'Histoire avait vécu.

G.M.

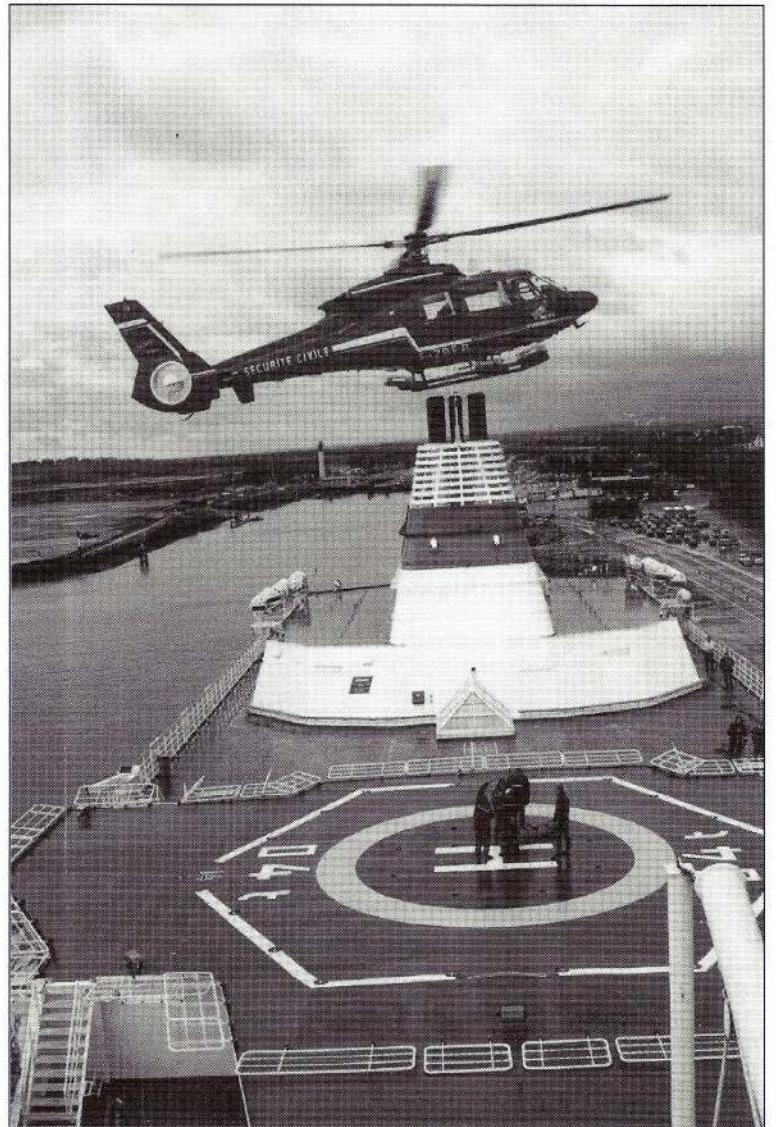


OUISTREHAM



Exercice de sécurité

(photos Bertrand APPERRY)



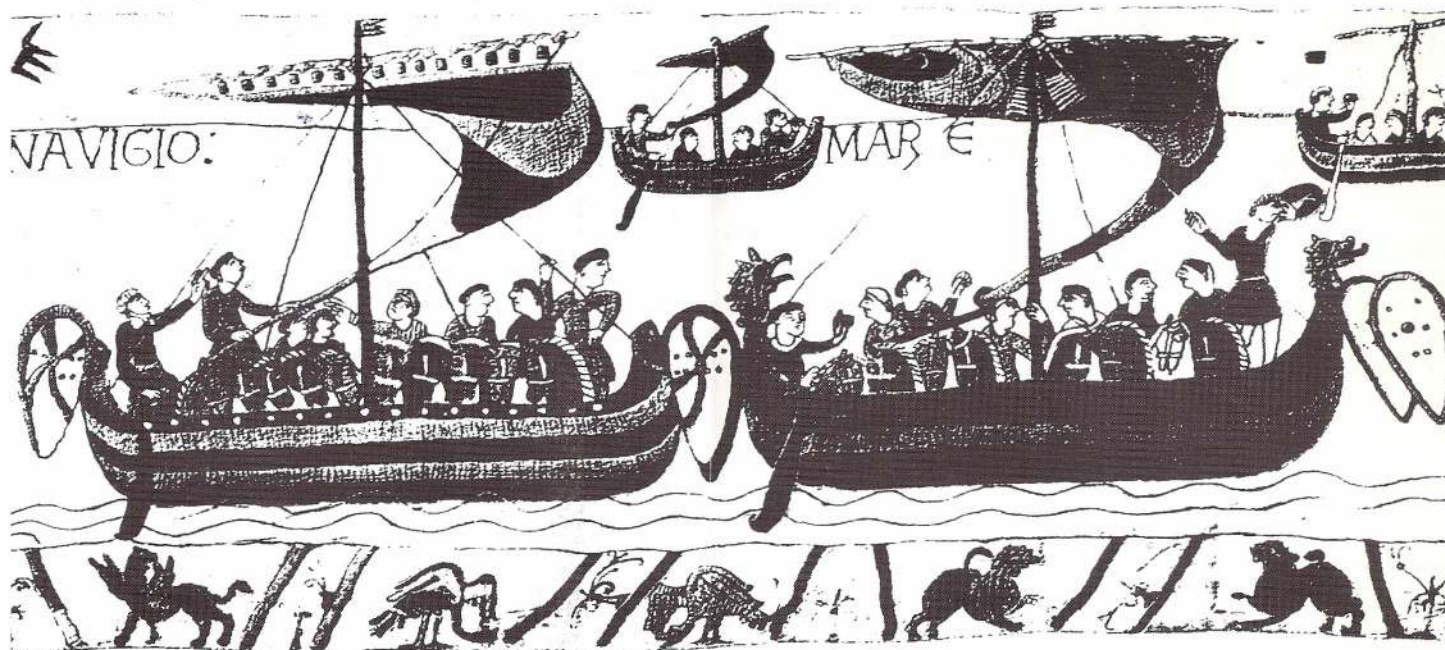
Association Française des Capitaines de Navires.



ASSEMBLEE GENERALE

20 et 21 JUIN

OUISTREHAM



Les Normands font route vers l'Angleterre en 1066 (Tapisserie de Bayeux)