

# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 34 - JUILLET 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

# I 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

Assemblée Générale AFCAN.....	3
Assemblée Générale IFSMA.....	7
Assemblée Générale CESMA.....	10
Education maritime ( <i>dossier</i> ).....	14
Rapports du MARS.....	22
Naufrage à Grande Vitesse.....	24
Tribune.....	27
Diverses en vrac.....	29
Bateaux fluviaux.....	32
Cap Horn.....	33
Cambuse.....	35

## 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 :*  
MN TOUCAN ro-ro de 3 930 tpl à la Cie Morbihannaise et Nantaise de Navigation, construit spécialement pour transporter les lanceurs Ariane IV et V jusqu'à Kourou.



**AFCAN**

## Assemblée Générale.

### *L'intervention du Président.*

**T**out d'abord est-il "moral" d'imposer un rapport au Président qui, disons-le, n'a pas fait son "métier" de président cette année ?... Pour sa défense, il a beaucoup navigué et contrairement à une idée répandue, le métier de pacha ne laisse pas trop de temps aux activités extra navire !

Je ferai donc un rapport à la place des collègues qui m'ont fort bien remplacé et j'en ai pris l'habitude.

Cette assemblée générale est extrêmement importante car elle arrive au moment où nous devons prendre des options pour l'avenir, nous réorganiser. Certains de nos collègues ont été très patients en attendant cette AG pour "passer la main".

Vous avez vu l'ordre du jour, il est touffu et je ne vais pas entamer les sujets. J'aimerais faire de la prospective et imaginer les grands sujets qui nous mobiliseront l'année prochaine... mais je pense que ce seront les événements qui dicteront la voie.

TROCHERIS et BILLOT ont fait un travail phénoménal sur le dossier de l'éducation maritime. Leurs conclusions n'ont pas emporté l'adhésion des décideurs mais pouvait-il en être autrement dans ce monde conservateur et très franco-français de l'enseignement maritime et de notre ministère de tutelle ? Les déclarations des armateurs concernant leur bonne volonté ne nous rassurent guère car trente années d'expérience de polyvalence nous ont amenés à reconsidérer la formation ! Une nation maritime se situant à la 23ème place ne peut imposer ses vues. Nous avons entendu aussi quelques idées sur la formation du personnel d'exécution... que l'on voudrait plus riche ! Mais n'est-ce pas malhonnête alors que l'on assiste à leur disparition programmée ? Que peut-on faire malgré notre civisme et la conviction que nos équipages français assureraient parfaitement leurs fonctions ?

De même nos collègues TROYAT et TROCHERIS ont rencontré Messieurs PONS, QUENTIN et DUJARDIN, nous laissant croire que notre association a quelque audience. Depuis quelque temps on se plaît à rêver d'un renouveau de la marine marchande car il en a été plus question qu'au cours des quinze dernières années. L'apparition des quirats semble ouvrir des perspectives... mais les "clients" seront-ils aussi nombreux qu'on le laisse entendre ?

De belles préoccupations politiques en matière d'environnement nous laissent imaginer plus de sérieux, plus de sécurité. Mais en fait les commandants français et surtout étrangers sont embarqués sur des navires dont le standard régresse régulièrement. Nos armateurs ne sont plus que des financiers dont le seul but est de faire un profit immédiat et pour lesquels la notion de maintenance et d'expérience ne se chiffre qu'en coût et pour lesquels l'accident n'est pas quelque chose à éviter mais contre lequel il suffit de s'assurer. Vous avez lu qu'un rapport récent de l'OCDE démontrait que des armateurs faisaient de l'or en économisant sur tout et qu'un "flagrant délit" coûtait somme toute moins cher que de maintenir le navire aux normes.

Donc le commandant est souvent le bouc émissaire en regard des autorités des ports qu'il visite et est amené à prendre de plus en plus de risques avec, en outre, des équipages fatigués et réduits et ce, en raison de la durée toujours plus courte des escales.

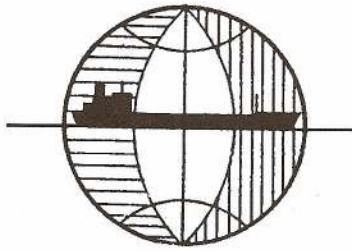
Alors des penseurs et des experts intéressés ont mis au point le CODE ISM qui sauvera le monde maritime et lui apportera la morale qui lui manque tant. Il y a urgence et nous verrons à l'expérience ! Toujours est-il qu'il ne faudra pas trop compter sur les inspecteurs de la sécurité français dont le nombre va encore dramatiquement diminuer pour espérer de grands changements.

Des collègues ont aussi participé aux travaux de l'IFSMA et de CESMA dont les sujets ne manquent pas d'intérêt. Et notamment une participation à la rédaction d'une charte pour le futur rôle du capitaine inscrite dans la résolution de l'OMI A.443 et dans le Code ISM, des résolutions sur l'enseignement, le recrutement ; des observations techniques sur la stabilité des ro-ro (dont une remarquable étude du Cdt HABAULT, membre de l'ACOMM), la perte de vraquiers, etc. Sans oublier le problème des clandestins que nous avons abondamment traité dans le dernier AFCAN-INFORMATIONS.

Ce qui m'amène à remercier encore Michel CARON pour son travail exceptionnel dans AFCAN-INFORMATIONS. Il a maintenu la rédaction un an de plus qu'il n'avait prévu, pour notre plus grand profit. Maintenant il va passer la main, à une nouvelle équipe de continuer l'œuvre !

Juin 1996

Jacques LOISEAU, Président de l'AFCAN ■



**AFCAN**

# Assemblée Générale. Ouistreham - 21-22 juin 1996

## Compte rendu des travaux

par le Cdt Bertrand APPERRY, secrétaire de séance.

- \* Présents : 22 ; représentés : 120.
- \* Rapport moral du Président (*voir page précédente*).
- \* Rapport d'activité du Secrétaire Général André TROCHERIS.

Au 3 juin 1996 l'AFCAN compte 459 adhérents se répartissant comme suit :

- 209 actifs
- 35 membres associés
- 215 retraités.

Un nouvel annuaire est en cours d'élaboration par Yves CHARLOT.

Nos principales participations :

- Procès du MC RUBY : à la demande de la Cour d'Assises de Rouen, deux de nos collègues ont été entendus comme "sachants". Le Président de l'Afcan et le Secrétaire ont publié plusieurs articles sur cette affaire et sur le problème plus général des passagers clandestins.
- travaux de l'OMI au sein de la Délégation française :  
pour STCW : Jean-Marie BILLOT  
pour DSC : Bertrand APPERRY  
pour MSC : Jean-Daniel TROYAT et Bertrand APPERRY
- Journées de l'Education Maritime (Nantes) (*voir page 14*) :  
Jean-Marie BILLOT, Hervé QUERE, Laurent STEPHANY, André TROCHERIS
- Quatrième Conférence au Sommet de l'Alliance of Maritime Regional Interests in Europe (AMRIE) : Jean-Paul DECLERCQ.
- Congrès européen du patrimoine maritime : Jean HUYARD.
- SHOM : André COSSON devrait participer à la refonte du portefeuille des cartes marines.
- Confédération des Associations de la Marine Marchande : nous en avons la présidence pour deux ans.
- Nous avons été reçus par Monsieur Didier QUENTIN, Secrétaire Général de la Mer.

- \* Rapport du Trésorier :

Les comptes de 1995 sont déficitaires par suite du non-paiement de nombreuses cotisations et du non-versement à ce jour de la subvention obtenue du Ministère des Trans-

ports. Il faut rappeler que cette "subvention" n'est qu'un recouvrement partiel de nos dépenses engagées à l'occasion de nos participations aux travaux de l'OMI ou de la CCS.

Le Président, aujourd'hui retraité, pourrait rappeler ce retard lors de sa prochaine rencontre avec le Ministre ou ses Conseillers. Cependant il faut y aller doucement car visiblement il n'y a plus d'argent dans nos Ministères...

En pourcentage de nos dépenses totales, les postes suivants se chiffrent à :

- 24% pour AFCAN-INFORMATIONS
- 20% pour les Assurances
- 17% pour les frais de missions
- 8% pour le secrétariat.

Nos seules recettes proviennent des cotisations : à ce jour 130 cotisations ne sont pas rentrées. IL Y A LIEU, A CE PROPOS, DE RAPPELER QUE SEULS LES CAPITAINE A JOUR DE LEUR COTISATION SONT COUVERTS PAR NOTRE ASSURANCE DE PROTECTION JURIDIQUE. Bon nombre de nos adhérents ont pris l'habitude de régler leur cotisation au jour anniversaire de leur adhésion : cette pratique, qui peut sembler logique, n'est pas correcte car dans nos statuts il s'agit bien d'une cotisation pour l'année civile en cours. Nous invitons tous nos adhérents à régler leur cotisation **en début d'année**.

- \* Elections : pour le renouvellement du tiers sortant, ont été élus ou réélus au Conseil d'Administration de l'AFCAN : MM. Bertrand APPERRY, Jean BONHOMME, René FOSSAERT, Michel GIDON, LE DOARE, Christian LOUDES, Hervé QUERE, Laurent STEPHANY, Jean-Daniel TROYAT.

Le prochain Conseil d'Administration aura lieu au Havre, à la maison des Gens de Mer, le 22 novembre 1996.

Pour des raisons de coût, c'est également au Havre que devrait se dérouler la prochaine Assemblée Générale de l'AFCAN, au mois de mai 1997.

- \* ORDRE DU JOUR.

### - FORMATION MARITIME, STCW-95

BILLOT et STEPHANY font un exposé alarmant :

- la situation de nos brevets vis à vis de la Convention 95 est toujours difficile.

- Une période transitoire de cinq ans a été décidée pour une mise en conformité, c'est-à-dire que les brevets actuels seront délivrés jusqu'en 2002.
- Il semble que l'administration gère uniquement la situation actuelle. Même si l'interprétation de la Convention et du Code reste assez complexe, il faut se rendre à l'évidence : les problèmes sont devant nous !

En effet, la Convention suppose la reconnaissance par les Etats des brevets des autres Etats ; les brevets français actuels sont toujours mal appréciés par certains Etats et non des moindres ; ils seront bientôt "hors-la-loi" (voir page 20)

Les solutions provisoires présentées par l'AFCAN sont :

- pour les C1NM : la délivrance de DEUX BREVETS MONOVALENTS, à titre transitoire, en attendant les brevets "95" ;
- pour les C2NM : une remise à niveau de la formation pour l'obtention d'un brevet "95" ou... une validation monovalente du brevet au titre de "95".

En conclusion, les brevets français sont confrontés à deux problèmes vitaux :

- conformité à la Convention
- revalidation

Sont actuellement en chantier :

- les travaux pour faire inscrire la France sur la "LISTE BLANCHE" des pays se conformant à STCW-95 (voir page 20)
- l'adaptation de notre formation, car nous devons bientôt prouver dans tous les ports du monde que les brevets et certificats français des personnels présents à bord sont conformes à STCW-95.
- l'Administration devra aussi "reconnaître" les titres des officiers et marins étrangers naviguant sous notre pavillon-bis (TAAF).
- Par ailleurs elle lance un appel pour trouver des "personnes compétentes" susceptibles d'être admises par l'OMI sur la "liste blanche" évoquée plus haut.

Les membres de l'AFCAN sont concernés par cet appel (page 20).

#### - OMBO.

Nous restons opposés à l'OMBO de nuit (de jour tout le monde le fait depuis longtemps). Toutes les démonstrations (évaluation des risques) de la sécurité de l'OMBO ne convaincront jamais un vrai marin.

Certains pays demandent une prolongation... des essais OMBO en cours... surtout pour amortir leur investissement en appareils.

Il y a quand même un décalage irritant entre d'un côté une volonté de revenir à l'Homme et à son environnement psychologique (chefs de file les Américains !) et d'un autre côté la volonté de le supprimer de plus en plus sur la passerelle ! Les leçons de l'aviation encore une fois devraient être retenues : monteriez-vous vous-mêmes dans un 747 avec un seul pilote ?

#### - CLANDESTINS.

Malgré les derniers événements et nos différentes actions, il n'y a guère d'évolution : la législation n'est toujours pas en notre faveur. En gros le capitaine du navire est toujours coupable d'avoir "embarqué" ces voyageurs sans billet et sans visa !

Il serait grand temps que l'administration maritime se lance dans la résolution de ce problème.

Si la tendance actuelle est à l'élaboration d'une nouvelle convention internationale, les précautions à prendre n'ont guère changé :

- Application pure et dure du code disciplinaire et pénal de la marine marchande : déposition des clandestins, inscription sur le journal de bord, mise à l'abri dans l'intérêt et la sécurité du navire et de son équipage y compris constat de mutinerie (toujours applicable aux passagers, clandestins ou non) permettant l'intervention des forces de l'ordre même en mer,
- les "warnings" affichés à la coupée sont plutôt des "pousse au crime" mais ils ont au moins l'avantage d'exister.

#### - AG DE L'IFSMA et du CESMA (TROYAT-CHENNEVIERE).

(voir les comptes-rendus de ces AG).

Nous avons retenu :

- Qu'il est toujours plus rentable d'exploiter un navire sous-normes (malgré amendes-retenues dans les ports et réparations d'urgence - surprimes d'assurance ou même risques de pollution) qu'un navire aux normes minimum.

Nous avons proposé que ces navires soient, après un contrôle de l'Etat du port, déclarés innavigables !

Les questions de l'entretien du navire ou de la sécurité des opérations commerciales (procédures) ne sont pas résolues par le *safe-manning certificate*. Faudra-t-il attendre l'application du code ISM ?

#### - BILAN DE L'ISM (APPERRY).

- à l'OMI le secrétaire général s'est inquiété du peu de compagnies certifiées ou en voie de certification (rappel : démarche volontaire recommandée avant échéance).
- Alors que le Code n'est encore qu'en cours de première application, déjà des amendements ont été proposés : ils ont été refusés pour le moment ; cependant malgré, bien sûr, les problèmes de "mise en service", tout cela n'est pas de bonne augure.
- L'expérience de l'application du Code sur les navires (et les compagnies) est encore faible, cependant des axes forts apparaissent :

- Dans l'application du Code la motivation et l'implication des acteurs principaux que sont le directeur de la société ou le commandant du navire sont indispensables,
- la surcharge de travail du capitaine et de son équipage doit rester dans les limites du supportable (nous sommes intervenus à l'OMI en ce sens),
- l'organisation des audits et contrôles divers doit respecter les réalités du métier,
- la certification n'est pas une fin en soi, le Code est vivant et évolue afin de réaliser son objectif : la diminution des accidents.

En pratique :

- Entrer dans le code à reculons est synonyme d'échec.
- ATTENTION : ce code est incontournable et il y va de la vie de la société d'une part et du... job de capitaine lui-même d'autre part !
- le code n'est pas là pour nous apprendre notre métier, par contre il est là pour nous aider à le formaliser d'une manière internationale.

Toutes les grandes compagnies (nous sommes nombreux à y avoir été formés) ont toujours eu ces manuels :

- le Code vous aide :

- A les structurer (structure internationale).
- A les présenter (canevas unique pour procédures générales compagnie ou particulières navire y compris registre d'essais et d'entretien).
- A les utiliser : diffusion - accès - formation.
- A les faire évoluer : retour d'expérience, réunions sécurité exploitation, suggestions du personnel, détection des besoins de formation.
- A contrôler leur application :
  - Audits internes
  - Evaluation des connaissances
  - Inspections et contrôles

Comme presque toutes les résolutions de l'OMI, le Code ISM nécessite des interprétations pour son application :

- l'OMI elle-même a édité des *Guidelines* pour l'administration dans son rôle de certificateur : résolution A 788 (19).
- L'ICS/ISF a édité des *Guidelines* pour ses adhérents dans son rôle de conseiller pour l'application du Code à terre comme à bord.
- L'IACS (association des sociétés de classification) a édité ses propres *guidelines* pour la certification (en délégation des administrations) ou pour les audits de maintien de certification.
- L'AFCAN se propose d'élaborer ses propres *guidelines* à l'intention de ses adhérents dans un but de :
  - simplification du système
  - maintien des instruments à un niveau réaliste pour la profession.

Toutes les expériences et toutes les idées sont les bienvenues. Un *drafting group* est constitué : DAUER, LE DOARE, APPERRY.

#### - SERVICE MILITAIRE DANS L'AVENIR.

D'après les quelques contacts que nous avons eus, le futur SM des aspirants MarMar se fera sous le concept du volontariat sous contrat. En effet la marine nationale n'entend pas se passer des ressources humaines issues des EOR (grandes écoles et marmar).

Cependant en ce qui nous concerne, la validation de ces temps militaires reste à l'ordre du jour (difficile). Une piste cependant : la validation pourrait être la récompense à un service long volontaire. Mais à notre avis tout ceci est un problème plus syndical que AFCAN.

NB : les Marmar dans les CROSS c'est fini !... pour cause de quelques bavures peut-être mais surtout parce que dans la perspective des VTS ou des MRCC, les CROSS préféreront des professionnels attachés.

#### - STATUT DU CAPITAINE.

Le capitaine est promu au choix pur de l'armateur. Dans le cas où un capitaine ne fait plus l'objet du choix de l'armateur (TC possible) ou lorsque le second pour les mêmes raisons ne sera jamais promu dans cette compagnie il n'existe pas de recours. Il est suggéré de proposer une clause de conscience pour ce dernier cas surtout, afin de pouvoir assurer une sortie honorable : indemnité de

licenciement et attestation de compétences ; cette clause de conscience existe chez les journalistes.

C'est un problème délicat qui demande une étude approfondie.

#### - AFCAN-INFORMATIONS.

Notre revue périodique, qui en est à son numéro 34, est devenue incontournable dans le domaine de la sécurité maritime.

Notre rédacteur en chef, Michel CARON, demande à passer la suite après avoir accompli un immense travail. Les repreneurs ne se bousculent pas ! Il est vrai que c'est un gros travail, complètement bénévole bien entendu... Mais c'est un travail particulièrement intéressant.

Il est suggéré d'instituer des rubriques permanentes ayant chacune un responsable : OMI, Administration, Clandestins, STCW, Code ISM, Facteur Humain, etc. sans oublier les points de vue, l'humeur, l'humour et... la gastronomie.

La région du Havre, dans un premier temps, assurera le numéro de septembre. Mais il nous faut un RESPONSABLE GENERAL, coordinateur de l'ensemble. Avec les moyens actuels de communication, le lieu de résidence importe peu. Nous attendons les candidats...

#### - FONCTIONNEMENT DE L'ASSOCIATION.

Le Secrétariat Général reste au Havre, mais il est souhaitable qu'une partie du travail se retrouve à Brest auprès du Président.

Les réunions de Régions pourraient avoir un ordre du jour commun, le retour se faisant ensuite vers le Secrétariat Général qui retransmettrait vers les autres Régions si besoin. Des volontaires se sont faits connaître pour travailler sur Nantes d'une part et Bordeaux d'autre part.

Le recrutement reste à l'ordre du jour : une relance de "CONNAISSEZ-VOUS L'AFCAN" est décidée.

Pour les travaux des Régions, le point suivant est proposé :

"LE PILOTAGE : procédures, difficultés d'application, problèmes rencontrés, incidents, etc. Difficultés liées aux VTS, etc."

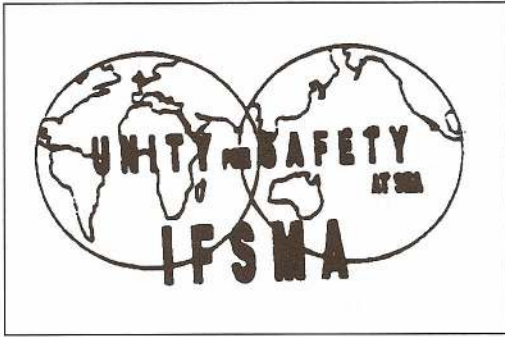
#### - PROTECTION DES NAVIRES ESCALANT EN ALGERIE.

Rien de bien nouveau sur le sujet, mais il est à noter que le Premier Ministre recommande vivement aux Français encore présents en Algérie de quitter ce pays. A aucun moment cependant il n'est question des marins qui y font escale dont beaucoup de manière régulière. L'AFCAN s'inquiète officiellement des dangers courus par les navires qui fréquentent des zones à haut risque d'attentats ou d'attaques à main armée comme l'Algérie, la Guinée, etc.

#### - QUESTIONS DIVERSES.

- A "BREST-96", l'AFCAN assurera le VTS des voiliers.
- Pour le "Command Seminar" qui se tiendra à Londres en mai prochain, l'AFCAN envisage les sujets suivants : (d'autres suggestions seront bienvenues)
  - responsabilités du capitaine
  - nouveaux certificats STCW
  - validité des certificats des équipages.

B. APPERRY



# Assemblée Générale.

Compte-rendu du Cdt J. CHENNEVIÈRE

La 22ème Assemblée Générale de l'IFSMA a été tenue à Lisbonne les 16 et 17 mai 1996 à l'invitation de l'Association Portugaise "Sindicato de Capitães E Oficiais da Marina Mercante" (SICOMAR).

Les pays suivants étaient représentés soit par des Associations, soit par des membres individuels :

Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Irlande, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Russie, Suède et USA.

L'AFCAN avait délégué Chennevière et Troyat, ce dernier plus particulièrement en tant que Président de CESMA. Le Cdt Leprêtre de l'ACOMM renforçait la présence Française.

L'organisation de ces journées, avec prolongation le 18 mai, avait été diligentée de main de maître par nos amis Portugais.

Au plan général il y a lieu de retenir de prime abord deux points sujets de satisfaction :

Il s'agit en premier lieu de "l'Entente Cordiale" qui règne maintenant entre IFSMA et CESMA. La Fédération Internationale après avoir eu quelques craintes vis à vis de l'action des Européens a finalement bien compris quels étaient nos buts et nous a souhaité officiellement un plein succès, en invitant d'autres Associations à nous rejoindre. Il apparaît de plus à beaucoup que des Confédérations du même type seront amenées à se créer dans d'autres régions du monde. La méfiance initiale a donc fait place à un bon esprit de coopération.

Par ailleurs les instances dirigeantes de l'IFSMA se sont rendues compte qu'elles ne communiquaient pas assez d'informations et se sont engagées à améliorer ces états de choses.

Nous avons déploré le manque de contacts entre les membres d'Associations faisant partie d'une délégation nationale et les représentants de l'IFSMA à l'OMI. Le Conseil d'Administration de l'IFSMA a été conscient de cela et considère que "it is very desirable for IFSMA members, present at IMO meetings, to get together to discuss or plan a common strategy in accordance with the policies and the objectives of IFSMA..."

Nous avons publiquement exprimé notre satisfaction vis à vis de ces bonnes intentions, en soulignant également que nos membres s'étaient souvent plaints de ce manque d'informations en provenance de l'IFSMA.

Dans ce qui suit la relation des sujet abordés et des débats sera faite dans un ordre plus chronologique.

Après acceptation par l'Assemblée de la demande d'adhésion de la "Finnish Ships' Officers Union" (FSOU), il fut

indiqué que deux Associations et quelques membres individuels avaient été radiés faute de paiement des cotisations depuis plusieurs années.

Par ailleurs de nombreuses Associations ont subi des réductions de leurs effectifs (Allant jusqu'à 47%). Les représentants de ces Associations ont expliqué les causes de cette érosion. En particulier celui du CAMM (USA) a indiqué que l'affiliation des capitaines n'était pas chez eux obligatoire, soulignant : "we are not an Union !"

En fait, malgré une augmentation des Associations adhérentes, le nombre des cotisants a diminué de 553 entre 1994 et 1995.

Cela a dû être pris en compte dans la discussion du budget... et la proposition d'une légère augmentation de la cotisation pour 1997 (£ 8 au lieu de £ 7.5) a été acceptée. Ainsi que nous en avons reçu instruction des membres du Bureau de l'AFCAN qui avaient pu être contactés, nous avons dit que nous étions en principe opposés à cette augmentation mais que nous nous rangerions à la décision de la majorité.

Un "Second Vice-Président" devrait être élu, le Cpt Lindvall (Suède) étant en fin de mandat. Il fut reconduit dans sa fonction, sa candidature étant la seule qui ait été reçue dans les limites de temps statutaires.

Le rapport du Secrétaire Général a traité, entre autres questions, du cas du capitaine du "M.C. RUBY". Chennevière, qui avait participé aux débuts de l'enquête, a pu apporter, à titre personnel, des précisions qui ont paru intéresser fortement l'assemblée.

Le Cpt Lindvall a commenté le rapport "WORK PROGRAMME AND IFSMA POLICIES", très bon travail, dont il est le principal rédacteur, mais qui n'a été malheureusement reçu que le 7 mai, soit bien trop tardivement pour être étudié et discuté au sein de l'AFCAN. En fait seuls vos deux délégués ont été à même d'en prendre connaissance, dont un uniquement dans l'avion ! Ils n'ont pas eu cependant d'objections majeures à y faire au nom de l'AFCAN. Seuls quelques points de détails nous ont semblé devoir être amendés et quelques précisions apportées.

Vint ensuite l'étude des communications présentées par diverses Associations, à savoir :

- Rapport du Groupe de Travail sur la sécurité des Ro-Ros par le Cpt Hauchart.

Ce rapport reprend, d'une façon la plus exhaustive possible, l'état des règlements et de leur évolution à la suite des catastrophes récentes qui ont déclenché une prise de conscience des instances internationales qui étaient pourtant restées assez indifférentes aux appels que l'IFSMA leur adressait depuis 1980.

Le rapport reprend en annexe une très intéressante étude sur la "Survivability of damaged car ferries" résultant des travaux du Cdt R. Habault de l'ACOMM, ainsi que les plans d'un nouveau car-ferry belge pour lequel des modifications techniques, en particulier la mise en place de cloisons dans le car deck, ont permis d'accroître de manière significative le "temps de survie".

- Deux communications sur les VTS présentées par les Irlandais et les USA ont donné lieu à des débats surtout axés sur la qualification des "VTS operators". Nous avons rappelé que les représentants des capitaines avaient bien pu donner leur avis au cours de nombreuses réunions du Working Group de l'IALA sur le sujet (en particulier AFCAN au nom de l'IFSMA) mais que bien que leurs arguments visant à exiger que les VTS operators aient une formation équivalente à celle des officiers et capitaines aient été considérés comme raisonnables par presque tous, ils n'avaient pu être entièrement pris en compte du fait de l'opposition de certaines délégations. En fait si les futures "guidelines" de l'OMI imposeront sans doute une "qualification" pour les opérateurs de VTS, le niveau de cette qualification sera laissé, comme de coutume, à l'appréciation de l'Administration. Rappelons d'ailleurs que l'AFCAN avait déjà été informée de l'évolution générale du problème des VTS au cours du séminaire des Commandants de port auquel nous avons été conviés.

- Un représentant de l'administration Portugaise a exposé ensuite la situation des VTS en place et prévus au large de son pays.

- La BESMA (Belgique) présentait une communication basée sur les travaux d'un architecte naval néerlandais sur "The fatal influence of the new Gross Tonnage rules on sound ship design".

L'auteur souligne que ces règles amènent les armateurs, qui recherchent tant la diminution des effectifs que la minimisation des droits de port, frais de pilotage, etc., à faire construire des navires dont le Franc-Bord et la réserve de flottabilité sont réduits au minimum.

Cette étude, qui considère les cas de différents types de navires, avec plans et courbes, est fort instructive. De plus saluons le satisfecit accordé aux autorités françaises, une fois n'est pas coutume, qui sont les seules, avec depuis peu les polonaises, à calculer les droits de port sur la base L x B x Draft plutôt que sur la base du Gross tonnage.

- Le VDKS (Allemagne) communiquait le résultat des travaux d'un Groupe de Travail conjoint Capitaines Pilotes allemands sur les relations Capitaine / Pilote.

Nous ne nous étendrons pas sur ce travail dans ce rapport. En effet il a été décidé par ailleurs par l'AG de CESMA qu'il serait étudié par chaque Association membre en collaboration avec les Associations nationales de pilotes, afin d'y apporter compléments et amendements éventuels exigés par les règlements et coutumes propres à chaque pays. Par la suite une synthèse sera faite par CESMA pour étude avec l'EMPA.

Le papier de l'AFCAN sur le problème des clandestins a suscité l'intérêt de l'Assemblée. Nous avons insisté pour que des informations sur les lois, et pratiques de chaque pays soient communiquées au S.G. de l'IFSMA pour une information mutuelle. Un consensus s'est dégagé sur la nécessité de parvenir à un traitement standard du problème au plan mondial, sans doute par le biais d'une Convention de l'OMI à caractère obligatoire pour les Gouvernements des pays membres.

## IFSMA RESOLUTION

The International Federation of Shipmasters Associations (IFSMA) representing 8 000 Masters around the world, which held its 22nd Annual General Assembly in Lisbon the 16 th-17 th May 1996, thoroughly discussed the reduced manning and present working situations on board, especially on ships with small crews and the impact this has on Safety at Sea and Pollution Prevention.

IFSMA IS VERY CONCERNED about this development, with the reduction of the number of crew-members in many ships under recent years, as a means to improve the competitiveness for many flagstates. This include old ships, without any technical improvements having been made. The overall costs of operating ships are very similar from country to country, it is the manning costs which make a significant difference. This has pressurised many flagstates into lowering their regulations to permit minimum manning levels.

TAKING INTO ACCOUNT the fatigue factor and the increased workload placed upon many Masters and Watchkeeping Officers working on those ships with reduced crew numbers.

NOTING that owners most often increase the total number on even competent low-cost-crews after flagging out in order to maintain the same level of safe operational procedures on board their ships.

RECOGNISING the importance of the new international instruments and regulations in the operational areas recently adopted by the International Maritime Organisation (IMO) such as the 1995 amendments to the STCW-Convention, the International Safety Management Code (ISM-Code), the High Speed Craft Code and the new provisions in the Safety of Life at Sea (SOLAS)-Convention.

RECOGNISING ALSO the discussions taking place at IMO, ILO and elsewhere involving the Human Element/Human Behaviour in the Safety at Sea and which are very often referred to as a cause for disasters and accidents.

NOTING ALSO the global present discussions and objectives within the entire shipping industry about Fair Competition, the introduction of a new Safety Culture and new Attitudes to safety matters and restrictions in the basic concept of Freedom of the Seas.

NOTING FURTHER the forthcoming revision of Assembly Resolution 481 "Principles on Safe Manning" and that the present resolution is of recommendatory nature and leaves many of its provisions "up to the satisfaction of the Administration".

IFSMA STRONGLY URGES that the International Maritime Organization (IMO) introduce a mandatory Minimum Safety Manning Code introducing globally uniform provisions around manning of ships and does not leave any of the provisions of this new code "up to the satisfaction of the Administration".

IFSMA ALSO STRONGLY URGES that when deciding upon the minimum of safe manning and issuing the certificate, account must be taken to the normal operation of the ship at sea as well as in port, the need for personnel in various emergency situations and the ability to assist other ships. A ship which does not fulfil the obligations in the Minimum Manning Certificate shall be considered not seaworthy.

- Le Cpt Lindvall a ensuite traité du code ISM.

Peut-être a-t-il semblé à certains trop louangeur pour le système. Nous avons pour notre part souligné que la mise en place du code et autres règlements conduisait souvent aux interventions simultanées de trop nombreux inspecteurs et experts, au détriment parfois de la sécurité, car mobilisant l'Etat Major du bord qui ne peut se consacrer alors aux tâches indispensables à la marche et à l'exploitation du navire.

Il a également été fait état d'un règlement australien qui interdirait l'accès des eaux de ce pays aux navires à bord desquels les Conventions de l'OMI et de l'OIT (Organisation International du Travail) ne seraient pas appliquées. Il serait souhaitable qu'une telle mesure soit adoptée par l'Union Européenne.

- Le Cpt Merigglioli, membre individuel de l'IFSMA mais également Président d'une Association affiliée à CESMA a traité du "Facteur Humain". Partant des affirmations répétées selon lesquelles la plupart des accidents seraient dus à des "erreurs humaines", il s'interroge sur ce que recouvre ce terme et sur les nombreuses causes pouvant provoquer les dites "erreurs" qui seraient, pour beaucoup, liées à l'évolution des techniques et des conditions de la navigation maritime.

Il souligne que les navires modernes sont souvent "hors des proportions humaines", que les instruments (radar, gyro...) ont des temps de réaction qui ne sont plus adaptés à certains types de navires (NGV par exemple). Prenant en compte les différents paramètres évolutifs, il en conclut que nous devons certainement être préparés à changer d'état d'esprit et d'organisation pour se mettre en conformité avec le nouvel environnement de l'industrie maritime prise dans son ensemble.

- Le représentant de l'Estonie a fait une mise au point pour défendre les qualités professionnelles et la mémoire du commandant de l'"ESTONIA".

- Une petite note avait été adressée par l'AFCAN, quelques jours seulement avant la réunion, au sujet de la "tôle d'arnaque". Quoique s'agissant d'un "late paper" J.D. Troyat a pu faire un bref exposé sur la question.

- Enfin il a été décidé que la prochaine GA de l'IFSMA aurait lieu à Londres, couplée avec le "Command Seminar" en mai 1997.

Une Résolution finale a été rédigée et adoptée à l'unanimité.

Après les discours de clôture des Présidents de SICO-MAR et IFSMA, le Cpt Hauchart a projeté des films vidéo très intéressants sur les accidents de Ro-Ros et sur les études faites en bassins de carènes sur l'amélioration de leurs possibilités de survie.

Entre temps nous avons été conviés à visiter l'Ecole de la Marine Marchande Portugaise. Il nous a été communiqué des informations précieuses sur les cursus scolaires dans ce pays et en particulier pour la Marine Marchande un tableau comparatif de ceux des différentes nations Européennes.

Ajoutons que les participants à l'Assemblée Générale ont pu visiter, le samedi 18 mai, le chantier de l'Exposition Universelle de 1998 dont le thème sera "Les Océans un héritage pour le futur" et qui réunira un très grand nombre de pays dont la France.

J. CHENNEVIÈRE

*Mr President,*

*Following the ESTONIA disaster the administration of most countries having Ro-Ro passenger ferries flying under their flags felt compelled to try and take measures to improve the safety of these vessels.*

*The first obvious step was to ensure that their building design complied in all points with the Regulations of SOLAS.*

*It was then found that quite often this was not the case as far as Rule II-1-10 was concerned. To sum up, this Rule stipulates that there must be a minimum distance between the fore perpendicular and the access ramp door when it functions as collision bulkhead. On several Ro-Ro passenger ferries this minimum distance was not complied with. Therefore it would have been necessary to move back the door which would have induced unbearable expense for the owners !*

*Several administrations agreed that, where the distance was not too far from the mandatory one, the provision of SOLAS would be complied with if a vertical plate was welded on the bulbous bow therefore displacing the perpendicular forward.*

*Our question is : Does this improve - even slightly - the security of passengers and crew ? Our answer is No !*

*This is why we call this thin (if not tin) plate,*

#### **THE TRICKERY PLATE**

*May we ask what is the opinion of the IFSMA members on this matter ?*

*Now Mr President after having read this text, I inform you that I am a member of the Central Commission for Safety at the French ministry of Transport and as such I wish to make some additional commentary.*

*Following the ESTONIA disaster, the maritime administrations of the European countries conducted a thorough check of their Ro-Ro ferries. After this check it appeared that some ferries did not comply with SOLAS II-1-10 rule, although there were no risks of interference between the access ramp door locking devices and the visor hinges. This Rule stipulates that there must be a minimum distance between the access ramp door and the forward perpendicular.*

*The French and Irish proposed to build a vertical transverse mobile bulkhead and to reinforce the periodic checking of the garage deck during the voyage. This could be done pending the IMO's decision regarding the Ro-Ro ferries.*

*The British were against this solution, saying that it was easier - when possible through the design of the forward part of the vessel - to weld a vertical steel plate on the bulbous bow. In doing so, according to the provision of the SOLAS Rule II-1-10, the forward perpendicular is displaced forward.*

*In France five car ferries were concerned. Two could comply with the SOLAS Rule II-1-10 by welding a vertical steel plate on the bulbous bow. As for the three remaining, an additional watertight door had to be fitted.*

*Evidently some of our members were very upset by the idea of welding this vertical plate, but I must insist that this is only a temporary measure pending IMO's decision on passenger Ro-Ro ferries.*

*Captain J.-D. TROYAT*

# Confederation of European Shipmasters' Associations.



## First annual general assembly.

Lisbon, 18th of may 1996

Those present were :

Captain J.D. Troyat	AFCAN delegate	President
Captain G. Kiehne	VDKS delegate	Vice President
Captain J.F. van Hanja	NVKK delegate	General Secretary
Captain J. Chenneviere	AFCAN	Advisor
Captain J.F. Cubero	AVCMM delegate	
Captain D. Hopkins	IIMM delegate	
Captain A. Meriggioli	ACPM delegate	
Captain R. Serra	CTPC delegate	
Captain M.D'Arcy	IIMM	
Captain H. Vermoesen	KBZ	Observer
Captain M.M. Damas	SINCOMAR	Observer

### 1. Opening

Opening the 1st Annual General Assembly of the Council at 08/45 hours, the President, Captain Troyat, welcomed all those present. He read a message that had been received from our Advisor Captain H. Boer, who wished all a good and fruitful meeting.

### 2. Adoption of agenda.

During the IFSMA AGA, Captain H. Vermoesen of KBZ (Belgium) and Captain M.M. Damas of SINCOMAR (Portugal) both advised that their associations think of joining CESMA, and requested permission to be present at our AGA as observers. The President proposed to allow them to join the meeting after agenda item 5. There being no objections it was so decided.

The Agenda was adopted unchanged.

### 3. Election and appointment of a 2nd Vice President.

According to Statutes Article 10 b, a second Vice President is to be elected from the members of the Council when CESMA has more than six member associations. Nominations had been received from CTPC and APCM only, both for Captain Romano Serra, who accepted the nomination. He was elected and appointed 2nd Vice President by acclamation.

### 4. Appointment of advisors.

The President announced that the Board had decided to re-appoint the two advisors. Captain H. Boer and Captain J. Chenneviere for one year.

### 5. Rendering of the 1995 accounts budget and subscription for 1997.

The General Secretary reported on financial matters on behalf of the Honorary Treasurer Captain G. van Santen.

**1995 :** The Accounts for 1995 were rendered and the various items on the 'Statement of Accounts' for that year explained. It showed a surplus of ECU 1654.19. The Accounts had been checked and verified by Captain J. Flinterman and Captain P. Cammel, the present and the previous Treasurer of NVKK, who had been appointed by the Boards as Auditors.

The Accounts were adopted as submitted.

**1996 :** The GS continued, that based on :

- the surplus the end of 1995,
  - a rough estimate of subscriptions and expenses in 1996 and
  - the assumption that expenditure will be carefully monitored and controlled throughout this year,
- it is expected that no cash flow problems will be experienced in 1996.

**1997 :** However, on the basis of the few months CESMA has been in operation, it is practically impossible to prepare a reliable budget for 1997. He therefore asked to accept that the budget for 1997 will be presented later this year, and that the subscriptions for 1997 are kept at the present level, (ECU 7.50 per sea-going member of each association). In case the 1997 budget would necessitate increased subscriptions for that year, the Board will arrange a postal vote to allow this.

It was so decided and approved.

The Honorary Treasurer and the two NVKK Captains who audited the Accounts for 1995 were thanked for their excellent work.

At 09:15 Captain Vermoesen of KBZ joined the meeting as an observer.

## 6. Relations with IFSMA.

It showed during the 1996 IFSMA AGA that things are running smoothly now and that the relations are now friendly and pleasant. It seems that the various contacts with the GS and/or Executive Council members of IFSMA, a letter of our President explaining our standpoints and aims, our providing of CESMA Statutes and By-laws to them, etc. etc. have diminished their fears that we wanted to interfere with their international work or even aimed for a split in IFSMA. These imaginary 'threats' seem to have caused most of their animosity shown towards us during the 1995 IFSMA AGA. They now seem to be able to see us as what we are : a friendly, independent 'parallel' organisation that concentrates on the improvement of safety at sea and prevention of water pollution within the European Union, the same goals they pursue on a world-wide level.

We want to be an independent organisation only, because we want to try and influence the EU decisions and defend the interests of our member associations in Brussels, without any possible interference from associations from other parts of the world that might very well have contrary interests.

On international matters, we shall fully support IFSMA.

All present agreed, that it looks as if friendly relations and mutual co-operation will be possible. It was decided to further this and always make sure that CESMA deals with European matters only and that clearly international/IMO matters will be left to IFSMA and passed on to them, to avoid possible clashes of interest.

It was proposed by one of the delegates that the President should write a letter to the IFSMA GS, thanking him for the pleasant, positive and friendly position IFSMA now adopted and again stress how we see our co-operation and the clear division of the spheres of action. It was adopted by acclamation with much enthusiasm.

It was further decided that all CESMA member associations can bring all CESMA matters (also) to the attention of their national administration or EU parliamentarians. They can also bring these matters to the attention of their members-shipmasters that attend official international meetings and conferences for their national administration. Copies of all letters about the above matters and in general all letters that could be of interest to CESMA and/or other members should be sent to the Secretariat.

## 7. Discussion about EU and OECD papers :

*"Towards a new maritime Strategy" (EC)*

*"Taskforce 'Maritime systems of the future" (EC)*

*"Non-observance of Int. rules and standards : competitive advantages" (OECD)*

CESMA mailed/faxed these papers to the affiliated associations the preceding months.

The President said that he intended to write letters

to the European Commissioners or heads of the organisations issuing the papers, indicating our special areas of interest and offering our members' expertise to them for further studies. This would show that we are there on a European level and would make it known that we are there when they need us.

The remark was made, that this would serve to build up a profile for CESMA and after some discussion about what to put in the letters, the proposal was adopted.

Then the Italian and Irish delegates told about new developments in their countries. Italy is about to open an International Register, at least 4 senior officers must be Italian, the ship will be stopped when they are not on board. The law will also require 2 Italian cadets on each vessel. The crew will not pay taxes in Italy, the Italian administration will enforce the international and Italian safety regulations.

Ireland also intends to set up a second flag, IIMM oversees the project and gets money from the administration to hire experts.

## 12.2 'Maris' Euro Maritime conference at Malta.

This agenda item was brought forward on the agenda by the President. He had received an invitation for his own marine surveying firm to attend this conference. It might be of interest to CESMA, but it will be very expensive and we cannot afford it. Capt. Marigglioli offered to go there on behalf of his own organisation and also represent CESMA 'free of charge'.

This offer was accepted with thanks.

The President will write a letter to the organisers, telling them that we could give assistance, but cannot afford to attend ; and informing them that Capt. Marigglioli represent also CESMA.

## 8. Discussion about :

*"Problems with 'stowaways'" (AFCAN)*

*"Working group report 'Master-Pilot'" (VDKS)*

*"One-man bridge operation at night" (IMO/MSA)*

CESMA mailed/faxed these papers to the affiliated associations the preceding months.

*"Problems with 'stowaways'" (AFCAN)*

In addition to the papers mentioned above, CESMA also mailed some information about actions taken by IMO. The Secretariat had requested all members in February to report about the situation in their own country, but so far received only information about the situation in France, Germany and Holland. The problems in France are outlined in the AFCAN-paper. The pragmatic, informal approach in the latter two countries works very well, but the authorities are reluctant even to talk about it. They are afraid that opposing groups might try and put an end to the solution found. As a routine stowaways are taken off immediately after arrival and put on a plane back to the country they came from with the assistance of and at the expense of the owner's P & I club. (see letter 96-0007 to all members).

An animated discussion developed about the problems encountered in various countries when trying to get rid of stowaways.

The complaint was heard, that authorities (and also most human rights groups) are hostile to shipmasters when they arrive with stowaways on board and that little or no help is to be expected from them.

It was decided to write a statement, stating that it is the opinion of CESMA that any stowaways are to be taken off the vessel by the authorities immediately after arrival in port, because the safety of the vessel and its crew requires this.

All affiliated associations are requested to send (a translation of) this statement to their national administration and their national members of the European Parliament. The Secretariat will send a copy to IFSMA.

*The President adjourned the meeting to 11:40 hours, because all those present had to join the IFSMA/SINCOMAR excursion to the EXPO 98 - works.*

*At 16:00 hours the President re-opened the Annual General Assembly of the Council.*

*At about 16:30 hours Capt.Damas of SINCOMAR joined the meeting as an observer.*

*"one-man bridge operation at night".*

The IMO stopped the experiments, but at its next session it will be discussed again<sup>(1)</sup>. In 1994 the opinion of 1600 Swedish deepsea seafarers (not on ferries) were asked for, 69% of the officers see the introduction of one-person watch-operation at night positive.

A lively discussion developed, in which most delegates at first rejected the idea completely. Some delegates thought that it could be accepted in unrestricted deepsea waters with strict rules, on vessels equipped with sophisticated equipment such as extra radar facilities and proper alarms, provided that the master did not have to stand watch. Evaluation of experiments on test-vessels proved that under such defined conditions one-man operation posed no greater risk than two-man operation.

It was also pointed out, that many ships now do it anyhow, (especially the understaffed small ones) but without having the right equipment and without having relevant rules on board when to do it or not. Thinking that these vessels will stop this practice only because it is prohibited is not reasonable. Safety at sea would be improved by giving their masters the tools to do it properly under internationally defined strict rules and conditions.

Consensus of opinion existed about the fact that 'One-man bridge operation' should not be an alibi to reduce the safe manning crew. All seamen required to stand normal watches, including two-men bridge operation, (in normal shifts and observing the standards of work - and resting-hours), should be on board.

After the discussion, the following resolution was adopted : 'The CESMA Council is against one-man bridge operation at night, however in well defined cir-

cumstances it may be considered on board specially equipped vessels. In taking account of these circumstances, the safe manning certificate should not be compromised'.

*"working group report 'Master-Pilot'" (VDKS).*

This report has been accepted by the VDKS Assembly.

The paper was discussed and the delegates generally considered it well written and sensible. However, it was pointed out that the 'ICS Bridge Procedures Guide' already contains many of the recommendations. The plea for (joint) training courses for Bridge Resource Management to enhance the teamwork on the bridge was well received.

It was decided to recommend to all member associations to contact their national pilotage association and discuss the report with them.

## **10. Maritime forum 1998.**

The President explained that this is his 'dream' project for a Maritime Forum in Brussels at the end of 1998, that can only be realised when we find sponsors and when we can persuade other European organisations such as ECSA (shipowners) and EMPA (pilots) to participate. The subjects would be maritime safety and the protection of the environment, the name could be 'SEA SENSE'.

All affiliated associations were invited to discuss and think about it within their organisation, approach possible sponsors and make suggestions. They were requested to send the outcome of their efforts and all information or suggestions to the Secretariat before the 1st of September 1996. The 1st Vice president will informally contact DG 7.

## **11. Letters to members of parliament.**

The President announced that a 'model' letter in English will be written, that the affiliated associations can translate into their language and send it to selected national members of the European Parliament.

## **12. Any other matters.**

- 1st CESMA DINNER

It was proposed and unanimously adopted, that the 1st CESMA annual dinner will be held at the 'A MARE' restaurant at Monte Estoril on Saturday evening. Also, that Captain Damas of SINCOMAR and his wife will be invited to be our guests.

- DATE AND PLACE OF THE NEXT GENERAL ASSEMBLY.

After some discussion it was decided that CESMA's 2nd Annual General Assembly of the Council will be held in London after the IFSMA AGA, on Sunday the 25th and Monday the 26th of May 1997.

- USE OF THE CESMA NAME AND LOGO.

It was asked if the CESMA logo could be used on stationary etc. It was decided that affiliated asso-

ciations are free to use the logo. When the IFSMA logo and/or name is used on the stationary, the CESMA logo and/or name should also be used.

- ANNUAL REPORT.

It was asked if an Annual Report could be presented at the next General Assembly.

- ASIAN INVASION.

Capt. Damas (observer) asked the Council if CESMA takes a stand on the invasion of Asian seafarers. In his opinion we have to push them back or lose our jobs. Of the big shipping companies 12 are from the Far East and only 8 from the rest of the world. The new 2nd VP added, that if we leave things as it is, in a few years our young people will

not be able to find a place as cadet and eventually even the pilots in our ports and the managers of our terminals will be non-european. The President replied that of course we share these worries, particularly the threat that our part of the world will loose the knowledge to operate ships.

It seems that the European Commission also slowly wakes up and we shall do all we can to keep them awake. The GS will send SINCOMAR a copy of the EC report 'Towards a new Maritime Strategy'.

**13. Close of the General Assembly of the council.**

The President thanked all delegates for their cooperation and declared the 1st Annual General Assembly of the council closed at 18:35 hours.

(1) ndlr : *Le Comité de la Sécurité Maritime qui s'est réuni pour sa 66ème session du 28 mai au 6 juin a autorisé la reprise des essais des quarts de nuit par un officier seul jusqu'en décembre 1997.*



## *Les Ferries rapides entrent en flotte.*

La SNCM a mis en service sur la Corse deux Corsaire-11000, le NGV ASCO (*ci-dessus*) et l'ASILO. Construits chez Leroux et Lotz à Saint-Malo, ce sont des monocoques en aluminium propulsés par hydrojets. Longs de 102 m, ils peuvent embarquer 580 passagers et 148 voitures et naviguent à 37 nœuds.

La Cie EMERAUDE LINES exploite depuis juin le catamaran en aluminium SOLIDOR III construit par les chantiers norvégiens Kvaerner. Long de 60 m, il transporte 450 passagers et 52 voitures entre Saint-Malo et les Anglo-normandes à 33 nœuds.

CORSICA FERRIES a mis en ligne fin juin entre Nice et la Corse le monocoque en acier CORSICA EXPRESS II construit en Italie. 103 m de long, 507 passagers et 150 voitures à 37 nœuds.

Le marché des transbordeurs rapides connaît une accélération sans précédent, la flotte mondiale passant de 11 unités début 95 à 34 fin 96. Compte tenu de cette forte demande et des périodes d'exploitation en général limitées, les taux d'affrètement de ces navires connaissent une hausse sensible : un "600 passagers - 180 voitures - 35 nds" peut obtenir 20 000 dollars/jour coque-nue en haute saison.

# Éducation Maritime.

**L**a Convention STCW-95 entrera en vigueur le 1er février 1997 et le nouvel "enseignement maritime" qui en découle devra être en place le 1er août 1998. L'harmonisation de l'ensemble du système français avec les dispositions nouvelles de la Convention soulève de multiples problèmes et le Directeur des Gens de Mer a réuni à Nantes les 3 et 4 avril toutes les parties susceptibles d'être intéressées par cette mutation, deux cents personnes environ représentant l'administration, les armateurs, les syndicats, les corps enseignants, les pilotages, les associations, etc.

L'AFCAN était représentée par MM. BILLOT, QUERE, TROCHERIS et partiellement par STEPHANY également présent pour le Pilotage de Rouen.

## JOURNEES DE L'EDUCATION MARITIME.

### Les réflexions de l'AFCAN

par André TROCHERIS

Difficile pour un si grand nombre de participants de parvenir à un consensus. Néanmoins cette super réunion d'acteurs du monde maritime a eu le mérite de faire ressortir la majorité des problèmes.

Les discussions étaient organisées en 9 ateliers :

1. Critères de compétences STCW et prérogatives françaises.
2. Critères de compétences STCW-F et prérogatives françaises.
3. La polyvalence : comment la vivre ?
4. Certificats spécifiques.
5. Devenir des brevets actuellement détenus.
6. Revalidation quinquennale.
7. Officiers pêche et commerce.
8. Profil du matelot.
9. Etendue du contrôle de l'État du pavillon.

#### REFLEXIONS SUR LA POLYVALENCE.

Dans l'atelier n° 3, l'unanimité s'est faite autour de la polyvalence de formation avec cependant certaines réticences. L'AFCAN en particulier avait opté pour un tronc commun de 3 années qui déboucheraient sur un brevet d'Officier de quart polyvalent puis une 4ème année sur des brevets monovalents de Commandant ou Chef-Mécanicien.

Cependant et comme toujours dans ce genre de réunion à dominante "Franco Française", l'aspect international de la question n'a pas été suffisamment mis en avant.

Pourquoi les jeunes capitaines adhérents de l'AFCAN nous ont-ils aiguillés vers des brevets finaux monovalents ? La réponse mérite réflexion. Ne serait-ce pas parce que les Capitaines Français ont du mal à se placer à l'étranger ? Un certain nombre d'officiers français naviguent sous d'autres pavillons mais dans la majorité des cas il s'agit de pavillons de complai-

sance gérés par des sociétés françaises et plusieurs de nos adhérents ont fait état de la difficulté qu'ils avaient pour trouver des embarquements à l'étranger.

Il ne faut pas perdre de vue qu'en ce qui concerne la convention STCW il s'en est fallu de peu que la polyvalence soit définitivement rayée des formations OMI. Une magnifique manœuvre de la délégation française a permis de retourner la situation mais le mot "polyvalent" n'apparaît toujours pas dans le texte du chapitre VII, on peut donc conclure que bon nombre de pays n'apprécient pas pour l'instant ce type de formation. Il est certain que les Allemands, Hollandais et même Japonais se tournent vers notre type de formation. Mais ce ne sont pas chez eux que les Capitaines Français trouveront des embarquements. Il faut donc absolument trouver un moyen d'écarter cette méfiance des USA, des Nordiques, des Grecs, des Américains du Sud, etc., vis à vis de notre formation. Beaucoup de navires sont sous pavillon de complaisance : Panama, Liberia, Chypre. Les armateurs de ces navires cherchent un Capitaine ou un Chef-Mécanicien et non pas un polyvalent.

#### Le choix des Officiers Français.

Lorsque l'on compare les réponses des officiers, on s'aperçoit que les jeunes sont généralement pour la polyvalence intégrale alors que les capitaines (même jeunes) penchent pour des diplômes de haut niveau monovalents.

L'explication est sans doute que les jeunes ont à organiser leur carrière et que les perspectives leur paraissent plus vastes avec un brevet polyvalent, notamment lorsqu'il s'agit de quitter la navigation.

Les Capitaines gèrent une situation déjà établie. Ils reconnaissent tous qu'il est très important d'avoir la double formation mais ils pensent que les métiers sont différents et qu'à leur niveau il faut faire un choix définitif.

Les deux fonctions nécessitent un maximum d'expérience et celle-ci est diminuée lorsque partagée.

Ils ne veulent plus risquer de se trouver amputés d'un demi brevet qu'ils auraient choisi de conserver alors que l'armateur ou les circonstances les mettent dans une position de non revalidation.

### **Les choix des armateurs.**

**1. Français.** Depuis trente ans les armements gèrent mal une organisation qu'ils ont voulu dans le but d'économiser du personnel. Ceci s'est soldé par un "semi échec" non pas à cause de la qualité des officiers qui est très bonne, mais parce que la polyvalence a été si peu appliquée que certains se sont retrouvés avec une moitié de brevet lorsque l'Administration a décidé de se conformer à STCW.

Maintenant les armateurs disent qu'ils vont planifier les embarquements de façon que les officiers pratiquent à temps égal dans les deux fonctions. Je souhaite qu'ils y parviennent mais trente ans d'expérience de plannings non respectés très souvent pour des raisons humaines et imprévisibles me font douter des résultats.

Par contre, il est très intéressant pour un armateur français d'avoir un polyvalent sur un navire sous pavillon de complaisance. Celui-ci pourra en effet le tenir au courant de la situation aussi bien au pont qu'à la machine.

**2. Etrangers.** Les embarquements se font en fonction des besoins du navire et non pas de ceux de l'officier. Pour un officier navigant régulièrement dans des sociétés étrangères, il sera très difficile de garder valide un brevet polyvalent. A ce propos, il serait utile que l'OMI impose parmi les signataires de la convention des livrets de navigation similaires pour toutes les parties, à faire viser par l'Administration du détenteur à chaque embarquement ou débarquement.

### **Le choix de l'Enseignement Maritime.**

Plus le brevet dispensé est élevé plus cela valorise la profession qui doit également éviter de se faire absorber par l'Education nationale. L'intérêt du corps enseignant est aussi d'avoir un maximum d'élèves dans les écoles même si ces derniers ne poursuivent pas une carrière de navigateurs.

### **Le choix des syndicats.**

Il est bien sûr franco français. Les syndicats sont en effet plus intéressés par une option française de navigateurs sur des navires français plutôt que par la navigation à l'étranger.

En définitive, toutes ces considérations orientent le choix vers la polyvalence qui de plus a le mérite d'être en place et qui ne nécessite que l'adaptation à STCW sans remettre en cause la base actuelle de l'enseignement maritime. Mais se pose alors le problème de la qualification que doivent posséder les officiers et l'équipage pour faire marcher un navire moderne.

### **Les critères de formation.**

Ce qui a été proposé par l'atelier n° 8 sur le "Profil du matelot" est certainement très judicieux. Il faut en effet des équipages à haut niveau de qualification si l'on se contente de simples manœuvres il est plus rentable de se fournir dans le vivier de personnel étranger. Il faut donc un niveau maîtrise pour les équipages.

En ce qui concerne les officiers il faut bien entendu une qualification également élevée. Mais nous devons garder à l'esprit

que le maximum de sophistication des navires a été atteint il y a une quinzaine d'années et que cette situation a été principalement gérée par des OMI et aussi par les CLC qui se sont adaptés très vite. Les automatismes des navires actuels sont plutôt moins pointus qu'ils ne l'étaient à cette époque au cours de laquelle les ingénieurs avaient rêvé de navires naviguant sans équipages.

A l'heure actuelle, les instruments facilitent la navigation. L'électronique et l'informatique dont disposent les navires nécessitent rarement des interventions du niveau ingénieur. Dans les cas extrêmes, il faut faire appel à des spécialistes du matériel en cause.

La question se pose donc de savoir s'il faut rechercher le niveau de formation le plus élevé qui n'est peut-être pas absolument nécessaire à la bonne marche du navire, mais est valorisant surtout lorsque l'officier veut se reclasser à terre, ou s'il faut se contenter d'un niveau plus bas qui aura le mérite de s'exporter plus facilement à l'étranger en raison de son moindre coût.

Le raisonnement qui consiste à dire qu'il faut mettre en avant la spécificité française c'est-à-dire une polyvalence de très haut niveau ne tient que si l'on reste dans le contexte français et peut-être européen. En effet, il est peu probable que les armateurs étrangers acceptent de verser des rémunérations élevées correspondant à ces hauts brevets alors qu'ils peuvent avoir des officiers moins chers tout en respectant les normes de l'OMI.

En fait, tout le dilemme est là, faut-il privilégier des brevets spécifiques polyvalents et de haut niveau en tablant à la fois sur le redéveloppement d'une flotte française et aussi sur leur adéquation pour trouver du travail à terre, ou doit-on miser sur des brevets moins prestigieux peut-être mais par conséquent moins onéreux parce que les rémunérations seront plus basses mais qui permettront à leurs détenteurs de se placer dans le circuit international ?

## **LES CURSUS DE FORMATION.**

### **A. Les équipages.**

Nous avons dit que le matelot devait être du niveau maîtrise.

Il pourrait soit faire trois années dans une école de formation maritime, la troisième année étant utilisée pour acquérir des "modules" électricité, électronique, sécurité, etc.

Une autre solution est de "maritimiser" des jeunes venant des lycées professionnels.

### **B. Les officiers.**

Notre proposition (voir pages 18) en ce qui concerne la filière principale est basée sur un tronc commun de trois ans débouchant sur un brevet d'officier de quart polyvalent puis une année de formation pont - ou machine - menant aux brevets de Second puis Capitaine illimité ou Second puis Chef Mécanicien illimité également après le temps de navigation nécessaire.

Cette filière peut être rejointe, dans le cadre de la promotion sociale par deux filières monovalentes pont et machine.

La filière principale couvre les navires de plus de 3 000 UMS ou 3 000 KW. Les deux filières latérales sont destinées aux navires de 500 UMS à 3 000 UMS ou de 750 KW à 3 000 KW.

Le tronc commun de la filière haute ne peut être de moins de trois ans à cause des 30 mois de formation à terre prévus par STCW pour être Chef Mécanicien (réductible à 24 mois sous conditions). Au-dessus de 3 000, elles ne comportent pas de remise à niveau, les matières de base étant supposées maîtrisées

grâce au niveau du concours. Par contre, trois mois de navigation en 1ère année sont destinés à tester le sujet.

Le temps pour devenir Chef Mécanicien illimité à partir de la filière latérale est plus court que celui qui est nécessaire pour devenir Capitaine illimité. C'est un encouragement à choisir la filière machine.

Pour les navires de moins de 500 UMS/750 KW, le brevet de capacitaire pourrait être aménagé.

De plus, cela vaudrait la peine de réfléchir à un "Extra Master" à base d'unités de valeur qui seraient délivrées par une Université jumelée à l'École de la Marine Marchande. Ces U.V. seraient surtout orientées vers le paramaritime et destinées à des gens désireux de se reclasser à terre. Elles porteraient sur des matières comme : l'anglais, l'électronique, la législation maritime, la gestion, etc. Le titre délivré serait "universitaire". Il serait donc un atout supplémentaire pour l'insertion à terre.

### Les Ecoles Nationales de la Marine Marchande.

Le point est très sensible en raison des implications humaines et sociales liées à une diminution éventuelle du nombre d'écoles si bien que l'on n'ose pas aborder le sujet. Les professeurs, cela semble évident, souhaiteront garder le plus possible d'écoles, les élèves auront dans une certaine mesure une même attitude afin de pouvoir choisir principalement en fonction de leur région d'origine.

Le besoin en officiers a diminué avec la flotte nationale, les réductions de personnel sur les navires, l'emploi d'officiers étrangers en pavillon bis. Ayant de moins en moins d'officiers à former, il semblerait donc logique que le potentiel de formation diminue. Mais, surtout, les méthodes actuelles d'enseignement nécessitent l'utilisation de matériel très sophistiqué et par conséquent très cher. Il serait certainement plus rentable et efficace de regrouper les appareils, les professeurs (qui les manient) et les élèves (qui les utilisent). Il est certain que les collectivités locales et autres organismes qui ont participé au financement de ces appareils verront d'un mauvais œil le matériel partir dans une autre région, une telle décision se heurterait certainement à une certaine opposition mais c'est le cas de toute innovation.

Par ailleurs, l'adaptation à STCW va générer la délivrance d'un grand nombre de certificats annexes qui seront d'autant plus difficiles à gérer que les élèves seront éparpillés.

D'une façon générale, l'époque est à la concentration des moyens et si l'enseignement maritime français veut se développer du point de vue international, ne doit-il pas songer à se réformer pour créer, par exemple, une université maritime délivrant des brevets appréciés, y compris à des étrangers. Cela se traduirait fort probablement par la nécessité de créer un grand centre de l'enseignement des techniques maritimes qui d'ailleurs, étant donné la multiplicité des formations délivrées, demanderait un nombre important de professeurs.

### L'enseignement maritime.

Il doit bien entendu s'adapter aux prescriptions de STCW et même se situer à un niveau supérieur.

Les écoles ne devraient fournir qu'un enseignement technique maritime. Les matières de base, mathématiques, principes de l'électronique, etc., doivent être acquises avant l'entrée. L'année dite "propédeutique" est une erreur, il faut que les élèves soient plongés le plus rapidement dans les matières indispensables à leur métier. Les élèves doivent naviguer au moins trois mois dans la première année du cursus afin de se rendre compte des contraintes de leur futur métier.

L'anglais doit être renforcé. Il serait nécessaire que les professeurs parviennent à faire leurs cours dans cette langue, c'est

indispensable si l'on veut former des étrangers. Cela demande certainement un gros effort mais semble possible dans l'avenir.

De même il serait nécessaire que les professeurs fassent régulièrement des stages embarqués.

Il serait bon également que les officiers, surtout les commandants et chefs de navires récents et sophistiqués comme le NVG ou utilisant du matériel nouveau viennent faire des conférences dans les écoles.

L'application de STCW va obliger l'enseignement maritime à délivrer un grand nombre de certificats annexes. Il faut que ceux-ci soient regroupés avec l'enseignement maritime général et que financièrement ils ne soient pas à la charge de ceux qui veulent les acquérir. Dans certains cas, il est nécessaire que les Cies de Navigation soient impliquées dans la formation. C'est, par exemple, le cas pour la sécurité des passagers sur les navires RoRo.

### **PREROGATIVES DES BREVETS.**

STCW prévoit trois limites pour les prérogatives : 0 à 500 UMS - 500 à 3 000 UMS - Au-delà de 3 000 UMS pour le pont et 750 KW à 3 000 KW - 3 000 KW et au-delà pour la machine.

Lors des journées de Nantes, l'unanimité s'est faite pour accepter ces trois niveaux. Le premier correspond à un capacitaire aménagé, le second à un capitaine côtier. Pour la troisième tranche, nous sommes en présence de deux brevets : C1 et C2 NM.

L'un des deux doit donc disparaître, vraisemblablement le C2NM. En attendant, il semble possible d'accorder des prérogatives illimitées aux C2NM navigant sous pavillon étranger en leur spécifiant qu'ils restent limités à leur anciennes prérogatives lorsqu'ils naviguent sous pavillon français. Il faut bien entendu conserver et peut-être aménager des passerelles pour passer de C2 à C1.

Pour la première tranche STCW emploie les termes : "A proximité du littoral". Cette notion n'est pas bien définie et devrait être discutée au moins avec nos partenaires européens puisqu'il s'agit de cabotage côtier, et de la libre circulation des travailleurs.

### La revalidation des brevets.

Les brevets monovalents ne posent pas de problèmes pour quelqu'un qui navigue normalement.

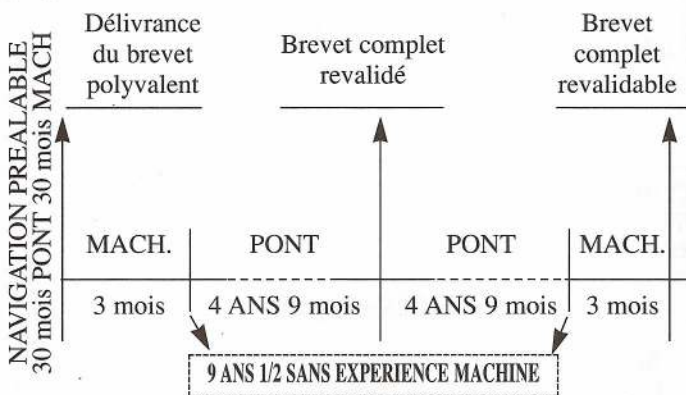
En ce qui concerne les brevets polyvalents (*alternative certificates*), la doctrine à respecter se trouve à la section A 1/11 de la Convention STCW révisée qui dit que pour qu'un brevet reste valide, le détenteur doit avoir navigué au moins 12 mois en "*performing functions appropriate to the certificate*" dans les cinq dernières années.

Est-on en déduire qu'un brevet "polyvalent" appartenant à quelqu'un qui a navigué 12 mois au cours des 5 dernières années est toujours valable sans chercher à déterminer si la navigation s'est effectuée sur le pont ou dans la machine ?

Etant donné l'esprit de STCW, il paraît douteux que cette interprétation soit la bonne. C'est pourquoi l'Administration semble vouloir adopter celle des 3 mois/9 basée également sur la section A1/11 paragraphe 3.3 qui dit qu'à défaut d'avoir exercé les fonctions "*appropriate*" pendant 12 mois au cours des 5 dernières années, on peut obtenir une revalidation en navigant comme surnuméraire pendant une durée d'au moins 3 mois dans des fonctions correspondant à celles prévues dans le brevet détenu, donc : 3 mois pont ou machine et pour faire les 12 mois, 9 mois dans l'autre fonction.

Cette interprétation a aussi des lacunes. Elle permet entre

autre à un officier d'embarquer comme Chef Mécanicien après être resté 9 ans et demi sur le pont, comme le montre le graphique suivant.



Le contrôle des temps de navigation se fera difficilement. Il faudra sans doute établir un livret maritime visé par l'armateur (Capitaine) et/ou par l'Administration mais il y aura toujours des fraudes.

### Contrôles de l'Etat du Pavillon.

Cela ne devrait pas poser de problème majeur à une Administration bien structurée encore que le contrôle des brevets étrangers et leur avalisation par le Gouvernement Français demandera la mise en place d'une organisation spécialisée. En ce moment des officiers roumains, polonais, etc., embarquent sur des navires battant pavillon français. Il serait intéressant de savoir qui se préoccupe de la qualité de leur formation et comment les brevets qu'ils possèdent ont été reconnus et visés par l'Etat du pavillon qui les emploie (la France). Les compagnies comme l'Administration seront impliquées dans le processus de reconnaissance.

### Contrôle de l'Etat du port.

Ce genre de contrôle est déjà effectué notamment en Europe dans le cadre du Mémoire de Paris mais il devrait se généraliser parmi les signataires de la convention STCW.

A ce propos, la décision prise par la France de former des "inspecteurs de navigation" qui ne sont pas issus du milieu maritime est une grave erreur. Les inspecteurs anciens navigants étaient certainement beaucoup plus qualifiés pour ce travail que les nouveaux venus qui, quel que soit leur niveau, ne bénéficieront jamais de l'expérience et de la connaissance du milieu que possédaient leurs prédécesseurs. De plus, ces derniers grâce à leur connaissance du matériel facilitaient les multiples inspections auxquelles sont assujettis les navires. Celles-ci deviennent une charge très lourde pour les bords à tel point que l'on peut se demander si en définitive elles ne vont pas à l'encontre de la sécurité des opérations du navire en escale.

Mais le contrôle le plus dangereux est sans doute celui qui touche à la compétence du personnel et principalement des officiers. Dans certains cas prévus à la section A1/4 paragraphe 4 de l'annexe à la convention, l'Etat du port est en droit de contrôler la compétence d'un membre de l'équipage. Autrement dit un officier dûment breveté peut voir sa qualification contestée par un organisme d'inspection local sans qu'il soit d'ailleurs prévu comment il peut recouvrer sa compétence et alors qu'il doit s'exprimer en face d'étrangers dans un langage qui n'est pas le sien. Il est hautement souhaitable que l'OMI soit capable d'exercer une surveillance efficace sur les administrations des différents pays membres. Néanmoins, cela

n'empêchera pas tout officier d'être à la merci d'un inspecteur plus ou moins malveillant ou intéressé.

### Le contrôle de l'enseignement.

Chaque pays signataire doit envoyer au secrétariat de l'OMI ses programmes d'enseignement, le contenu et les prérogatives de ces brevets et les textes législatifs afférents ; l'ensemble étant contrôlé par un audit de l'IMO.

Dans le cadre d'un contrôle continu de la qualité, les textes n'interdisent pas aux pays de se servir de leurs propres audits. L'Inspection Générale pourrait très bien auditer l'enseignement maritime français. Ce qui n'est pas souhaitable car si nous voulons être fiables pour exporter nos brevets à l'étranger, il semble primordial de faire reconnaître la valeur de notre enseignement par des experts étrangers.

### L'avenir.

Ces quelques lignes ne prétendent pas donner des solutions mais se veulent simplement une base de réflexion à un instant de notre histoire maritime où nous ne devons plus nous contenter de replâtrages.

En effet, le système est un plein bouleversement et nos jeunes collègues qui n'auront pas eu notre chance ne trouvent que difficilement à naviguer dans des structures françaises et bien établies. Même si les efforts du Gouvernement et des Armateurs améliorent la situation, il est peu probable que notre flotte redevienne ce qu'elle était. De toute façon, les colonies et les monopoles que leur desserte a longtemps engendrés n'existent plus, le challenge est international, de sorte qu'une grande partie de ceux qui voudront persévérer dans le métier devront s'expatrier. Il leur faudra des brevets attractifs pour les armateurs et surtout les sociétés de "management" qui, par ailleurs, leur offriront très certainement des rémunérations moins intéressantes que celles auxquelles ils auraient pu prétendre dans des pays de niveau plus élevé. C'est le rapport qualité/prix auquel il faut ajouter la notion de "réputation" qui primeront. Il faut donc que les diplômes délivrés par la France soient appréciés internationalement. Pourquoi ne formerions-nous pas des étrangers ce qui serait une façon de valoriser notre enseignement et améliorerait notre réputation ?

Si notre enseignement maritime doit se réformer, il doit également se donner les moyens de prendre en compte et d'étudier les nouvelles techniques.

L'OMI se penche actuellement sur le problème des navires à grande vitesse.

Outre le mode de propulsion, nouveau et encore peu répandu, la navigation, la sécurité, l'organisation du travail de ces engins nouveaux ne procèdent certainement pas d'une simple adaptation de ce qui se fait sur les navires classiques.

Ne devrait-il pas exister au sein de l'enseignement maritime français une cellule capable de réunir quelques membres afin de réfléchir sur ces problèmes qui ne sont même plus du futur mais du présent ?

Il faudra certainement beaucoup de patience et de ténacité pour mettre au point tous ces changements.

Afin de sauvegarder ses intérêts, il est particulièrement important que la France fournisse à l'OMI un ou plusieurs experts en formation maritime pour contrôler les agissements des autres pays contractants (section A 1/7 point 5 de la convention rénovée)

*Commandant André TROCHERIS, Secrétaire Général*

ndlr : Cet article est également paru dans le JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE du 28 JUIN 1996.

# Comparaison des troncs communs.

*Pour capitaines et chefs sur navires > 3 000*

par J.M. BILLOT

## POLYVALENCE TYPE C1NM

telle que modifiée au cours des Journées de Nantes.

### Présentation.

“TRONC COMMUN COMPLET EN 4 ANS”

- *Entrée par Concours (Niveau Bac STI ou S)*
- *1ère Année Maritime (incluant 3 mois de navigation)*
- *2ème et 3ème Année* incluant Formations aux Certificats de **Canotier, Spécialiste du Feu, Secourisme et SMDSM**
- Navigation **6 Mois Pont et 6 Mois Machine**, sanctionné par Brevet d'Officier de quart Polyvalent avant l'entrée en 4ème année.
- 4ème Année Polyvalente sanctionnée par Diplôme et menant aux Brevets de **Second** et de Commandant Polyvalent (au Titre du Chapitre VII)
  - \* **Second** après **12 mois** comme Officier Pont + **12 mois** comme Officier Machine.
  - \* **Commandant** après **24 mois** comme Officier Pont + **12 mois** comme Officier Machine.

### Avantages.

- Maintien de la Filière
  - pour les Brevetés
  - pour les Professeurs
- Choix d'une Carrière Monovalente (si désirée ou non) plus tardif, permettant de choisir en connaissance de cause la filière la plus riche en emplois.

### Inconvénients.

- Brevet de Commandement au bout de 11 ans après entrée ENMM (Congés pris en compte)
- Revalidation problématique :
  - La gestion optimale de la navigation Pont ou Machine ne pouvant pas être envisagée ailleurs que dans des Compagnies importantes et de toutes façons soumise à de nombreux aléas (disparition / regroupement de Compagnies, plans sociaux / navigation sous pavillon étranger).
  - Manque d'expérience possible dû à l'adoption éventuelle du système “1 an de navigation dans les 5 ans dont au moins 3 mois dans chaque service”.
- En cas de Revalidation partielle du Brevet, le navigant se verra l'objet de doutes de la part d'un employeur étranger potentiel et de la part des Contrôleurs de l'Etat du Port (encore heureux s'il n'est pas soumis à un examen de capacité de leur part !!!)
- Expérience dans chaque service divisée au moins par 2.
- Pas de passerelle possible avec le Niveau 2 (qui ne peut être que Monovalent)
- Programme de 4ème année trop lourd pour lui intégrer des formations supplémentaires (Certificats...)
- Reconnaissance problématique du Brevet par l'Etat du Pavillon, en cas de navigation à l'étranger dans un pays ne pratiquant pas de formation Polyvalente.

## PROPOSITION AFCAN

*Tronc commun de formation (3 ans)  
suivi d'une année de spécialisation.*

### Présentation.

- *Entrée par Concours (Niveau Bac STI ou S)*
- *1ère Année Maritime (incluant 3 mois de navigation)*
- *2ème et 3ème Année* incluant Formations aux Certificats de **Canotier, Spécialiste du Feu, Secourisme et SMDSM**
- Navigation **6 Mois Pont et 6 Mois Machine**, sanctionné par Brevet d'Officier de quart Polyvalent avant l'entrée en 4ème année (selon Chapitre VII)
- Brevet d'Officier de Quart Polyvalent revalidable pendant toute la carrière de l'Officier par Examen ou Test (procédure **Simple** à mettre en place).
- 4ème Année Monovalente Pont ou Machine sanctionnée par un Diplôme et menant à des Brevets Monovalents de **Second** (Pont ou Machine) puis de Cdt ou Chef Mécanicien au titre des Chapitres II ou III.
  - **Second** après **12 mois** comme Officier Pont ou Machine
  - **Chef Mécanicien** après **24 mois** comme Officier Machine
  - **Commandant** après **36 mois** comme Officier Pont

### Avantages.

- Brevet Complet au bout de 9 ans 1/2 (Cdt) ou 8 ans (Chef

Mécanicien) (en tenant compte des Congés).

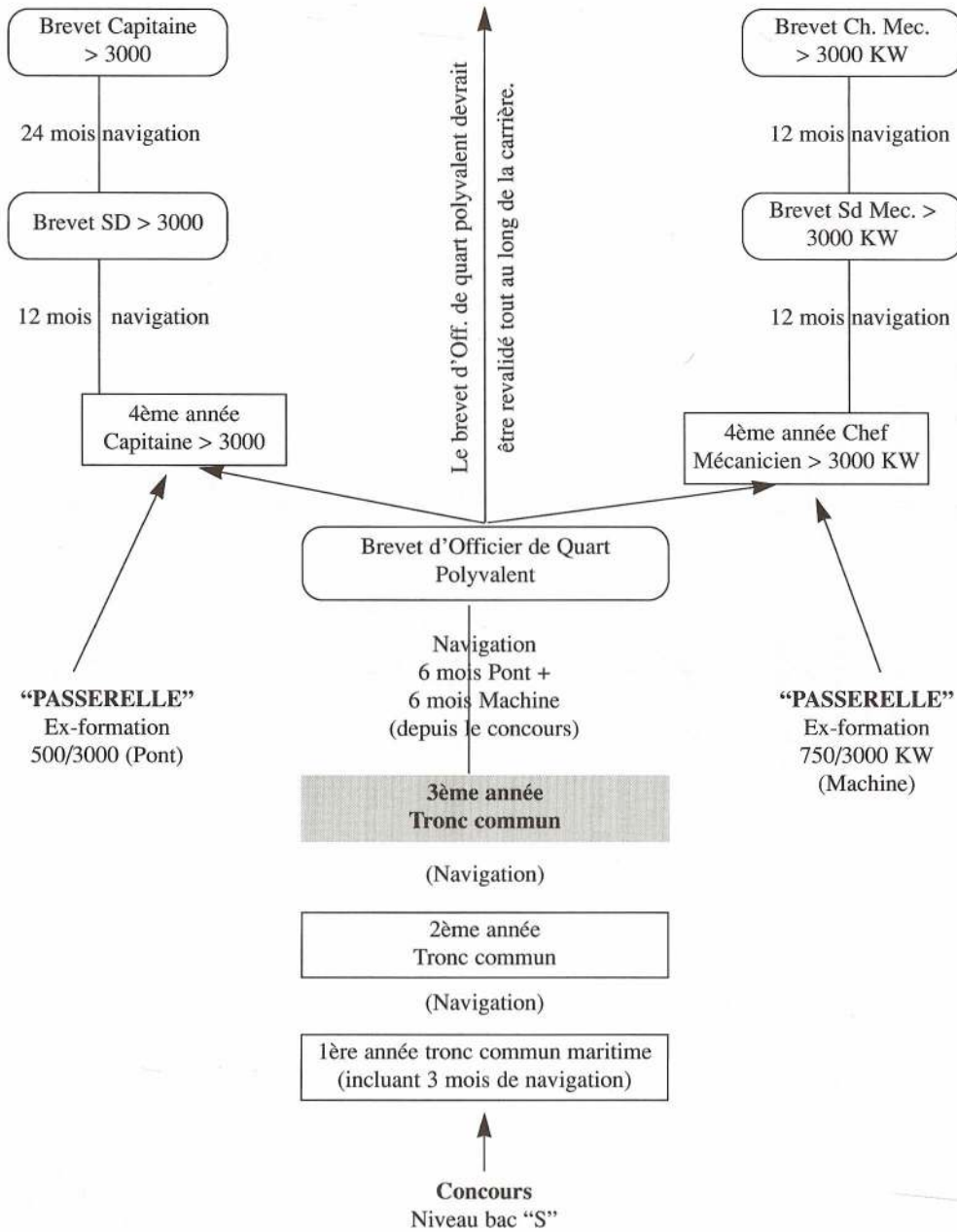
- Brevet de Chef de Quart Polyvalent conservé en parallèle avec Brevet Monovalent (ce qui constitue un plus en cas de navigation à l'étranger).
- Passerelles possibles avec le Niveau 2 (avec remise à niveau des Niveaux 2 grâce à des unités de Valeur de la 3ème Année).
- Revalidation du Brevet Monovalent sans problème (par navigation 1 an sur 5).
- Reconnaissance du Brevet par Etat du Pavillon sans problème.
- Le Programme de 4ème Année allégé de sa composante de l'autre Service permet d'intégrer des Formations et Certificats Supplémentaires
  - Certificat Navire-Citerne
  - Formation “Crisis Management”
  - Certificats “Soins Médicaux”
  - Formation Pédagogique (Les Officiers étant “Instructeurs de Formation Embarquée”).
  - Autres Formations recommandées par le Code STCW partie B (ex : Marchandises Dangereuses).
- Expérience conservée.

### Inconvénients.

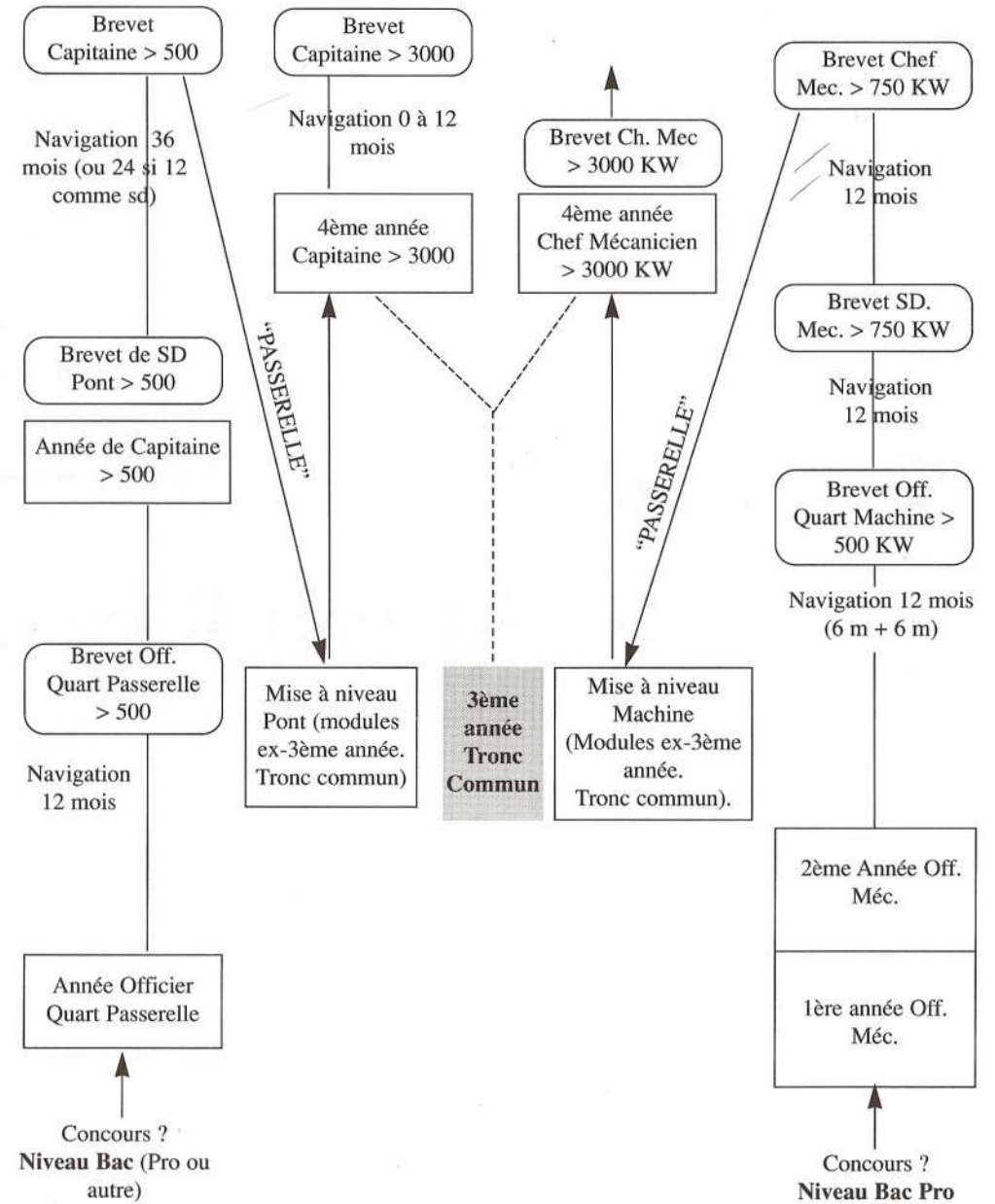
- Choix de carrière trop précoce.
- Perte de la Polyvalence complète.
- Perte de face de l'Administration par rapport à l'OMI.

# LES PROPOSITIONS DE L'AFKAN

## FORMATION DIRECTE POUR BREVETS NIVEAU 1 (3000)



## FORMATIONS PARALLELES NIVEAU 2 et PASSERELLES DE PROMOTION SOCIALE VERS NIVEAU 1



**"PERSONNES COMPETENTES" & "LISTE BLANCHE"**

Une vérification de la conformité à la Convention STCW 95 des formations, des procédures de délivrance et des prérogatives des brevets et certificats, ainsi que de toutes mesures afférentes (légalles et administratives) de chaque Etat doit être effectuée par un Audit ou un "Panel" d'experts (de "**personnes compétentes**") désigné par l'OMI.

Cette vérification est sanctionnée par la rédaction d'un Rapport au Secrétaire Général de l'OMI qui décidera de la mise du pays sur la "**Liste Blanche**" (des Etats se conformant à STCW 95).

Cette procédure est indispensable pour l'émission et la reconnaissance des brevets (que ce soit par l'Etat du Pavillon ou par l'Etat du Port).

Les "Personnes compétentes" sont choisies par le Secrétaire Général de l'OMI sur une liste établie à partir des personnes recommandées par les Administrations des Etats membres.

Afin d'éviter des "Panels" totalement Anglo-Saxons (en principe peu favorables à notre système national de Polyvalence), il y a tout intérêt à ce que la France présente une liste importante de telles personnes.

Notre Administration Maritime en est très consciente et fait appel à toutes les candidatures.

Les modalités de fonctionnement de ces Panels restent encore à déterminer

- Leur réunion n'aura pas lieu avant le 1.2.97.
- La connaissance de la Langue Anglaise est obligatoire (le rapport final doit être en anglais).
- Les dates de réunion sont liées aux réunions bisannuelles du MSC (Comité de la Sécurité Maritime).
- Un travail par correspondance (partiel ?) est envisageable.

Une bonne connaissance de la Convention est évidemment nécessaire. On peut en acquérir le texte anglais auprès de l'OMI (28 £ + port).

Par ailleurs les critères de compétence, ou "domaines d'expertise" sont exposés dans la circulaire N° 1882 de l'OMI du 3 avril 1996. En voici l'essentiel :

prescription de la Convention - système de formation et de certification du ou des pays suivants (...) - formation maritime - méthodes d'évaluation - utilisation de simulateurs - exploitation du navire (pont et/ou machines et/ou radio et/ou gestion commerciale et/ou organisation du travail) - types de navires (citernes, vraquiers, roro passagers, passagers) - systèmes de normes de qualité - droit maritime - autres...

Les pays qui détachent des "personnes compétentes" pour participer à une réunion ne doivent pas occasionner de dépenses pour l'OMI. Il faudra donc que notre administration prenne ses responsabilités quant au défraiement des candidats qu'elle présentera.

LES MEMBRES DE L'ASSOCIATION QUI PENSENT REpondre A CERTAINS CRITERES DE LA CIRCULAIRE 1882 - MAIS PAS NECESSAIREMENT A TOUS - SONT INVITES A FAIRE ACTE DE CANDIDATURE. NOS ADHERENTS PEUVENT EGALEMENT TRANSMETTRE CET APPEL A TOUTE PERSONNE SUSCEPTIBLE D'Y REpondre.

Pour tout renseignement complémentaire, contacter J.M. BILLOT au Secrétariat de l'AFCAN.

**MENACES SUR LES BREVETS FRANÇAIS**

La Convention prévoit que toute formation ou tout brevet ou certificat **non existant dans STCW-78** est exigible dès le 1er février 1997.

Elle prévoit aussi que les **renseignements** relatifs à ces nouveaux brevets ou certificats ou formations doivent être soumis à l'OMI avant le 1er août 1997.

Par contre les brevets correspondant à une formation expressément prévue dans la Convention de 1978 (Chapitre II pour le PONT ; Chapitre III pour la machine) restent valables jusqu'au 1er février 2002 (sous réserve bien entendu de revalidation entre 1997 et 2002).

Or, les brevets **POLYVALENTS français** sont délivrés en fonction :

- soit d'une dérogation (art. 9) qui n'aura plus raison d'être au 1.2.97, maintenant qu'ils sont couverts par le chapitre VII de la nouvelle Convention (*alternative certificates*),
- soit du chapitre VII lui-même... qui s'applique dès le 1.2.1997.

Donc après cette date du 1er février 1997, le titulaire d'un brevet **polyvalent** doit avoir un nouveau brevet conforme à STCW-95 et la France doit avoir transmis à l'OMI les "renseignements" nécessaires pour qu'elle figure sur la "**LISTE BLANCHE**".

Ainsi après le 1.2.97 son brevet de C1NM, par exemple, sera "hors-la-loi". Il ne pourra pas être reconnu par d'autres Etats pour naviguer sous leur pavillon et il ne pourra pas être visé (*endorsed*).

Les brevetés sont donc suspendus à la diligence de l'Administration française. Peut-être pouvons-nous espérer que l'OMI admette une dérogation transitoire, que ce soit pour valider nos brevets jusqu'en 2002 ou, mieux, pour ne fournir avant le 1er août 1997 que les informations relatives au **brevet illimité polyvalent** (qui doit remplacer C1NM), les autres renseignements restant dus avant le 1er août 1998. L'OMI étant très opposée à l'octroi de dérogations, il est indispensable de définir rapidement une solution : le 1er février 1997, c'est demain !

C'EST POURQUOI L'AFCAN PROPOSE QUE L'ADMINISTRATION DELIVRE TRANSITOIREMENT UN JEU DE DEUX BREVETS MONOVALENTS (PONT, MACHINE SELON STCW-78) AUX TITULAIRES DES BREVETS POLYVALENTS ACTUELS. CES BREVETS RESTERAIENT VALABLES JUSQU'AU MOMENT OU LA FRANCE SERA EN MESURE DE DELIVRER DES BREVETS "STCW-95".

"Trop fort n'a  
jamais man-

**HUMEUR**

qué, car  
assez fort a déjà  
consenti"

Aphorisme maritime autrefois très

**Tout s'en va ma bonne dame...  
Tout s'en va...**

connu et suivi.

Suivant avec tristesse l'évolution du microcosme dans lequel j'ai passé ma vie active me voilà fort troublé par le passage à la trappe de l'histoire de principes qui paraissaient quasiment immortels.

Tout d'abord, en veine d'économies, voilà que l'Etat impécunieux veut fondre notre régime particulier de sécurité sociale au sein d'un régime général dont la particularité principale est de générer un taux de gestion bien supérieur... Nourri des écrits de Descartes, candide, j'imaginai déjà que l'E.N.I.M., à défaut de pouvoir digérer une si grosse proie, puisse peut-être servir d'exemple sinon de modèle...

Et voilà que la lecture du compte-rendu des journées de l'enseignement maritime des 3 et 4 avril dernier mettent en doute une autre évidence.

Les nouvelles conventions STCW relatives à la technicité des navigants s'imposent maintenant au monde entier. Je pensais qu'il n'y aurait à cet égard aucun problème dans notre pays ainsi que l'a d'ailleurs confirmé un fonctionnaire autorisé de haut niveau puisque : "Les standards français sont supérieurs à ceux des conventions" !!!

Pourtant, après une question relative à la rapidité de l'intégration de ces spécificités universelles dans le cursus national, "L'Administration répond qu'elle fait de son mieux, en fonction des équipements dont elle dispose et surtout d'un personnel enseignant insuffisant"...

Ainsi donc, démentant la sagesse maritime, qui pourrait le plus ne peut pas le moins...

Mais ne tirons pas à boulets ramés sur notre vénérable enseigne-

ment maritime. Dans son état, le grave syndrome de l'éducation nationale, endémie ravageant sans contrôle notre seul pays, pourrait le tuer.

Gardez espoir, armateurs, parents et futurs marins, STCW et législation communautaire combinés ouvrent largement la voie aux études à l'étranger ou aux cours étrangers en France même. Qu'importe la nationalité de votre brevet, si des études courtes, même payantes, vous permettent d'entrer jeune et à coup sûr dans la vie active, (quitte à retourner en étude plusieurs fois en cours de vie, mais avec une escarcelle pleine), au lieu d'espérer, vers 25/26 ans, le titre d'étudiant professionnel confirmé (et même diplômé) en recherche d'un nouvel emploi enfin rémunéré.

Six-Fours, ... avril 1996

Cdt Paul MASSEIN

*En souvenir du regretté Grosset-Grange, capitaine, pilote, érudit en navigation arabe ancienne : il m'apprit la deuxième partie de l'aphorisme liminaire et sut me détendre un jour en tirant de ses souvenirs d'école communale en Tunisie, le récit coloré d'une leçon de vocabulaire, le dévoué instituteur métropolitain essayant de faire répéter à toute la petite bande attentive mais peu motivée la phrase du jour oh combien pédagogique : "Le halo de la lune éclaire le hameau de la bourgade".*

## Parlons juste !...

Annexe  
d'un document du Comité  
de la Sécurité Maritime  
(MSC/66/14)

### Glossaire de termes utilisés dans l'évaluation formelle de la sécurité.

**Accident** : La situation dans laquelle se trouve le navire, lorsque celle-ci atteint le point auquel elle doit être notifiée et qu'existe le potentiel d'une évolution conduisant à la perte de vies humaines, à un dommage grave pour l'environnement ou à la perte du navire.

**Cas de référence** : La situation de départ d'une analyse, traduisant la situation existante et ce qui se passe dans les faits plutôt que ce qui est censé se passer.

**Déballage d'idées** : Le passage en revue structuré par un groupe d'experts des aspects pertinents de la conception, de la construction, de l'exploitation des navires, des règles, de la sécurité et de l'analyse du risque s'y rapportant pendant une session de travail planifiée (de façon caractéristique, 1 ou 2 jours). Cette session devrait être organisée de manière à encourager une réflexion et une participation entièrement libres mais dont les objectifs sont clairs et devrait faire l'objet d'un compte rendu détaillé pour analyse ultérieure.

**Chaîne causale** : L'enchaînement des événements qui aboutissent à un accident et aux pertes de vies en résultant.

**Conséquence** : Les incidences d'un résultat ou accident sur le transport maritime, les personnes ou l'environnement.

**Diagramme de déroulement d'une défaillance** : Moyen d'exploration de l'évolution ou de l'aggravation d'un danger ou accident donné, jusqu'à un jeu représentatif des conséquences en puissance de ce danger ou de cet accident. Cette technique a recours à un schéma qui, à partir de l'événement initial, se ramifie chaque fois que s'exerce l'influence d'une mesure de maîtrise ou de réduction des effets, jusqu'à l'identification des résultats finaux.

**Arbre des défaillances** : Schéma logique qui indique les relations de cause à effet entre les conditions qui doivent intervenir pour qu'un danger ou

accident donné se matérialise.

**Courbe FN** : La courbe FN est un graphique de fréquence cumulée des événements (F) par an de N pertes de vies ou plus, tracé relativement au nombre de pertes de vies (N ou plus) par événement. Cette courbe permet de traduire la hiérarchie des risques sous une forme permettant l'appréciation de la réduction des risques.

**Événement initial** : Événement significatif qui, dans la chaîne causale d'un accident, déclenche l'enchaînement des événements. Un même résultat peut être l'aboutissement, éventuellement, de plusieurs événements initiaux et chaînes causales.

**Schéma des influences** : Modèle définissant les facteurs qui agissent directement sur la probabilité d'erreur pour une tâche donnée (ou une catégorie de tâches) et les relations entre ces facteurs.

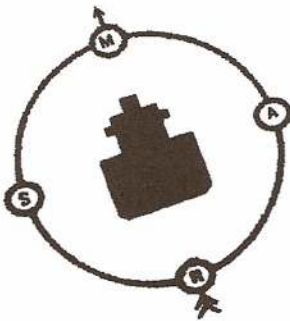
**Facteurs agissant sur la performance** : L'ensemble des systèmes, composants, méthodes, pratiques ou événements externes qui affectent la probabilité de l'évolution de cet événement jusqu'à une perte et la grandeur de la perte éventuellement causée.

**Mortalité potentielle (PLL)** : Le nombre prévu de pertes de vies par an lié au système à l'étude.

**Arbre de contribution au risque** : Aide graphique schématisant la façon dont des causes sous-jacentes coopèrent et aboutissent à des résultats/accidents graves. Un arbre de contribution au risque donne également la répartition du risque entre les résultats en termes de courbes FN et de PLL.

**Causes sous-jacentes** : Ce sont les événements ou états postulés qui ont une influence ou un effet sur les facteurs agissant sur la performance.

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

### LES DANGERS DES ESPACES CLOS.

Des accidents mortels surviennent régulièrement à bord des navires lorsque du personnel pénétrant à l'intérieur d'espaces clos est frappé soit par des gaz toxiques soit par privation d'oxygène. Dans de nombreux cas d'autres marins qui se portent alors rapidement au secours de leurs camarades sont frappés à leur tour.

Les procédures à suivre avant de pénétrer dans des locaux fermés pouvant présenter des risques sont largement détaillés dans des notices, guides et instructions largement diffusés par les organisations d'armateurs, de chargeurs, l'OIT (Organisation International du Travail), l'OMI, etc. **IL EST ESSENTIEL DE LES OBSERVER.**

De tels accidents se produisent à bord de navires qui ne transportent pas des marchandises à priori dangereuses. Les deux exemples rapportés ci-après le montrent : le premier accident s'est produit dans une citerne à huile de palme et fait l'objet d'un rapport du Ministère des Transports de l'Isle of Man ; le second concerne un transport de grumes et l'enquête a été menée par les Affaires Maritimes du Vanuatu.

### MARS REPORT N° 44 (June 1996)

This unfortunate incident occurred on a tween deck dry cargo vessel which was fitted with several deep tanks designed for the carriage of vegetable oil cargoes inter-Island in the Pacific and on the return voyage to Europe. The ship had loaded palm oil on the previous voyage in several deep tanks. There are access trunks from the main deck at each side between #1 and #2 hatches to lobbies at tween deck level. In each lobby there is a bolted manhole cover at the top of the appropriate deep tank. The deep tanks are protectively coated and are fitted with stainless steel heating coils to maintain the oil temperature during the voyage and to raise the cargo oil temperature prior to discharge.

After discharging the Palm Oil in Hull, the tanks were ballasted with sea water for the passage to the South Pacific. No cleaning was done after the discharge of the palm oil and the ballast was loaded directly on top of the remaining palm oil residue. Some 10 to 12 days into the voyage from Europe to Panama, the Deck Maintenance Hand (DMH) was taking his routine tank soundings when he noticed a bad smell emanating from the sounding pipes for #2 and #3 deep tanks. This was not unusual and regarded as a normal feature of the carriage of ballast water in these tanks, nevertheless, he reported the fact to the Chief Officer who was new to the vessel. Following Company requirements, the ballast water was changed after passing through the Panama Canal. Palm oil is a category D substance within the meaning of MARPOL 73/78 and the ship carries an IPP certificate for the carriage of noxious liquids in bulk. The ship carries an approved procedure manual for ventilation and washing of the tanks. Several of the tanks were cleaned by the crew during the passage under the Chief Officer's direction and using the approved procedure.

De-ballasting commenced during the afternoon of 2nd October. During the evening watch the same day the two engineer Cadets were sent forward by the 2EO when the ballast pump lost suction to check on the water levels in #2 and 3 tanks. The Cadets first checked #2 tank by going down the access trunk to tween deck level and opening a steel screw-down inspection port in the manhole lid. Having established that the ballast seemed to be out, they re-emerged and opened the door of the access trunk to #3 tank and the pump room. Here they found a foul smell of such strength that they declined to enter and reported back to the 2EO. On the assumption that all the ballast water was out, both tanks were re-ballasted with clean sea water. After re-ballasting the Deck Maintenance Hand reported that the smell from the air pipes of both tanks did not improve.

A Fleet Circular from the Company drew attention to the possible dangers of hydrogen sulphide gas evolving from decomposing palm oil in ballast water and requested Masters to ensure that ballast water is changed at sea and that under no circumstances is access to the tanks or pump rooms to be allowed until entry procedures have been followed and a permit to work issued. The issue had reportedly been discussed on board at a recent Safety Meeting but had not been minuted.

At 0530 on 21 October the CO asked the 2EO to pump the ballast out of the tanks and at about 0630 the DMH, with the assistance of another seaman, was asked to remove the lids of #2 and 3 tanks. At about 0700, the Bangladeshi Deck Serang reported to the bridge to discuss the work for that day. At 0840 the CO reported to the 2EO that the ballasting was well under way and that he expected the tanks to be empty by early afternoon. At this point the Serang appeared and discussed getting things ready for tank cleaning. The 2EO was left under the distinct impression that tank cleaning would not commence until afternoon. The Serang then went forward with 5 men to the tank access trunks. They rigged a hose and prepared a cargo cluster. The Deck Serang and a Seaman III went down the access trunk at the starboard side leading to the tween deck lobby where the manhole access to #3 deep tank had been opened earlier and the Serang entered the tank. After a very short time, the Seaman III at the manhole shouted up "Serang fall down", he then entered the tank and the other Seamen heard him shout "Serang Serang" from inside the tank, then nothing more was heard. At 0850

the 30 heard shouting on the deck. At approximately the same time the DMH was alerted by crew members running down the deck shouting "Two men fall down in tank". On receiving the message, the CO directed that a self contained breathing apparatus (SCBA) set be brought and went forward and entered the access trunk. He was wearing a boiler suit but no SCBA and had not stopped to put boots on, he did not come out again. The DMH entered the trunk but due to the strong smell of gas did not look in the tank. The DMH returned to the open deck and a few moments later the Master arrived closely followed by a Seaman bringing an SCBA.

The Master donned a breathing apparatus and descended to tween deck level. He found the hose and cargo cluster which had been rigged earlier. He saw the CO slumped on a tringer plate below the manhole but could not see the others. He considered that he was unable to assist on his own and returned to the deck. The CEO and 2EO arrived on the scene, donned SCBA sets, found the CO and put an oxygen set on him which had been obtained by the Purser. As the CEO lifted the CO to a more upright position he noticed another man hanging upside down from the stringer plate with one leg caught in the ladder (later identified as the Serang). A Neil Robertson stretcher was lowered but put aside by the two engineers as being ineffective in the circumstances. Shortly after this an SCBA alarm sounded. As they were uncertain which set had sounded an alarm it was decided the two Officers should return to the deck and by the time they reached the deck both alarms were sounding. Spare bottles had been organised by the Master and the CEO accompanied by the 20 then entered whilst the 2EO went to organise recharging the empty bottles. The CEO took a line that was already attached through a turning block in the top of the access and attached it to the CO. Then, with the assistance of the 20 standing by the manhole an attempt was made to haul the CO out. This line was intended for lowering tools down and was not strong enough, it broke and the CO and CEO fell back down on the stringer plate. The CEO re-secured the oxygen mask on the CO and then had to retire as the BA low level alarm sounded.

Air bottles were again changed and the CEO and 2EO returned to the tank. They then secured a BA lifeline around the CO and he was eventually hauled to the deck at approximately 1000. Resuscitation and cardiac massage were attempted by the Master and Purser but was abandoned when it became apparent that there was no sign of life. As there was no chance of the Serang or the Seaman being alive it was decided that further risk to personnel was unwarranted and that de-ballasting should continue with a view to recovering the other bodies when the tank was empty.

.....

The Vanuatu report concerns the death of a shoreside worker who was preparing to fumigate a vessel which had been carrying a cargo of New Zealand Pine wood logs with the bark attached. The logs had been stored in the holds as well as on deck and the hold ventilators had been blocked off to allow for the deck stowage. The holds had not been opened for 4 weeks. Pursuant to quarantine regulations, it is normal procedure in Far Eastern ports to fumigate log cargoes within the holds prior to discharge. During this process, the crew are required to evacuate the vessel. Whilst the crew were assembled waiting to leave the vessel, the Bosun reported that two shore workers were lying on the main deck close to a hatchway. The ship's personnel were under orders not to go on the deck so had to wait until the arrival of the medical authorities who subsequently removed the two workers to hospital. It was later reported that one of the workers had died and the other was in a serious condition. It was concluded the cause was the depletion of oxygen in the holds caused by the timber and not a result of the fumigation process as fumigation lines were still being set up and the seals on the fumigation bottles were all intact.

#### **MARS 96009 Collision Regulations Ignored**

UK Western Approaches.

A fishing vessel was trawling in daylight heading north at about 6 knots. Fishing signals were displayed. There was a moderate sea and visibility was three miles. Because of obstructions on the seabed it could not maintain a steady course. A tanker was sighted on the port beam at 3 miles and a radar plot confirmed that she was on a collision course. An attempt was made to contact the tanker on VHF but was unsuccessful. The tanker took no action to keep clear so the skipper of the fishing boat sounded the emergency bells and prepared to jettison the trawl. At the same time it was necessary to alter course to port to avoid seabed obstructions and the heading changed to northwest and eventually west. The tanker passed less than a cable from the fishing vessel.

#### **COMMENT**

1. The vessel was engaged in fishing, therefore the tanker had a duty to take avoiding action.
2. As no action was taken by the tanker, either a proper lookout was not being maintained, or the OOW considered that it was safe to pass a vessel engaged in fishing at such a close range.
3. Contact could not be established by VHF either before or after the incident. However, the signal of more than 5 short blasts (Rule 34 (d)) was not made.
4. The trawler skipper assessed the collision risk and took last minute action himself to avoid collision.

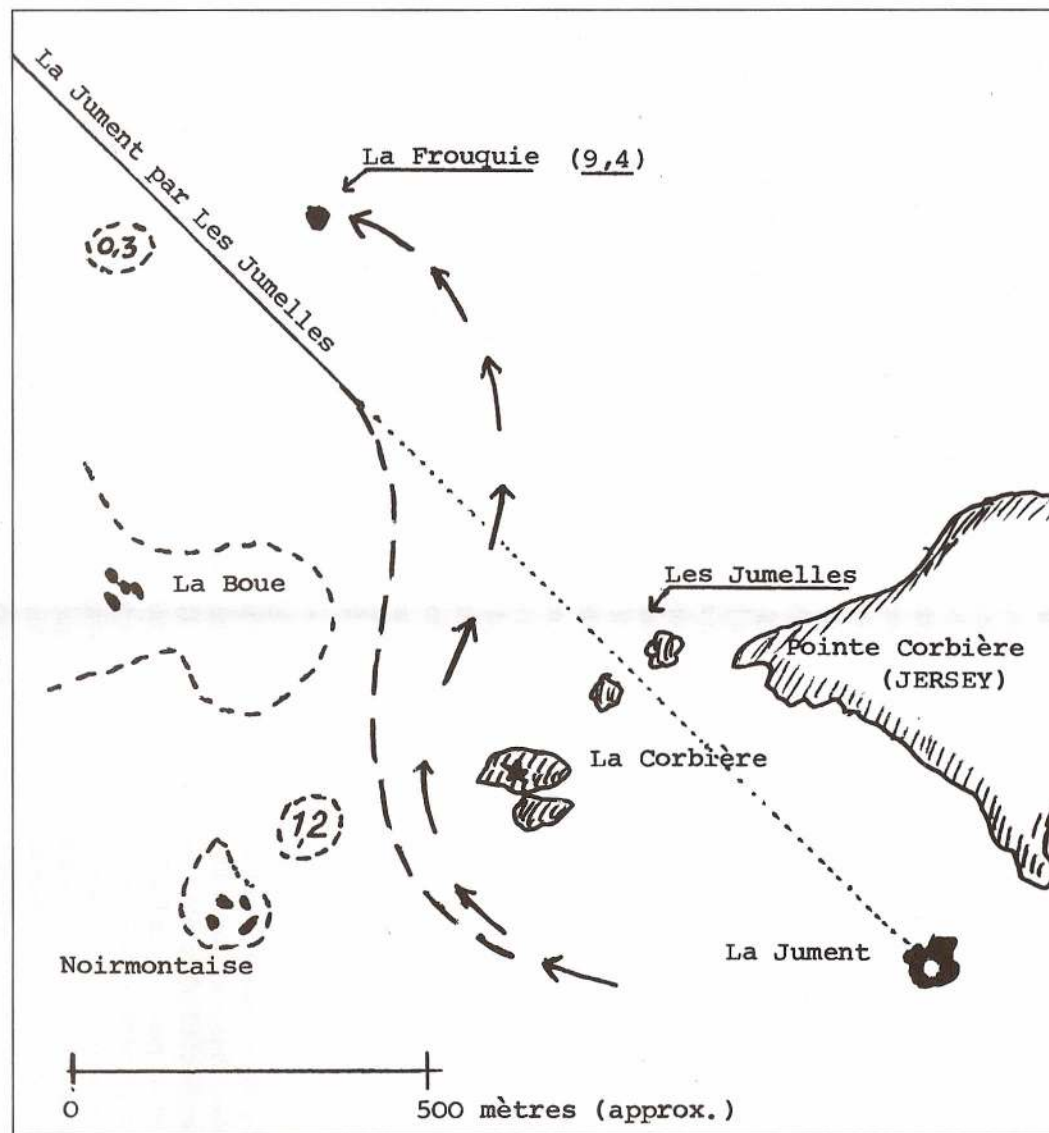
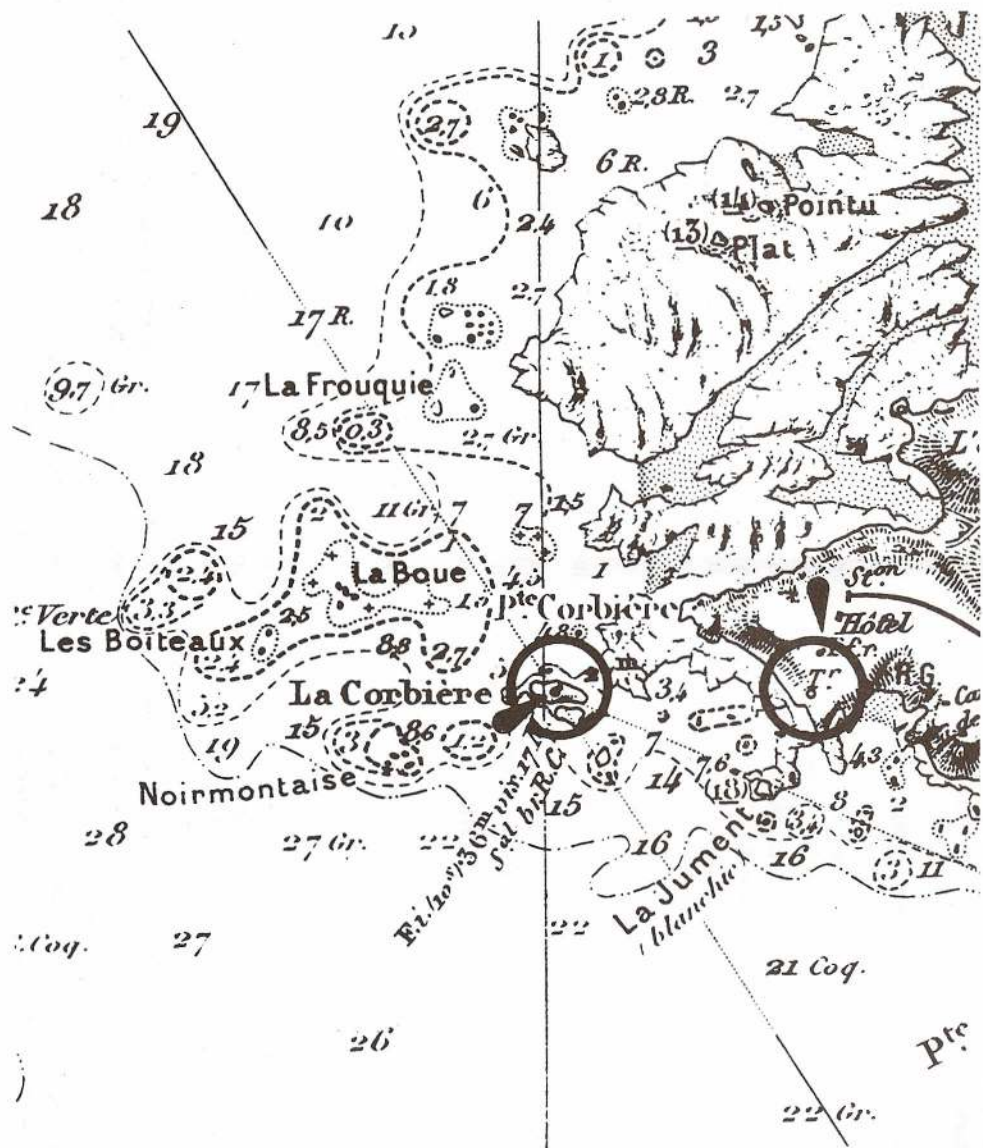
#### **CONCLUSION**

It is likely that this is yet another case of failure to maintain a proper lookout on the part of the tanker.

If the trawler had been seen and the tanker's OOW considered that he need not take action then it is an example of the lack of understanding on the OOW's part of fishing techniques and the degree by which trawlers may be restricted in their ability to manoeuvre.

In this instance, the trawler had to come round to port to avoid an obstruction - a manoeuvre that even to a vigilant navigator would have appeared unexpected. It is therefore most important that all watchkeepers should be made more aware of different fishing techniques so that they can better appreciate the need to give such vessels a wide berth, particularly when there is plenty of sea room.

Although there was a fruitless attempt at VHF contact, no use was made of the sound signal that the Rules prescribe for this situation. All mariners should be aware of the importance and effectiveness of sounding more than 5 short blasts.



Extrait agrandi (X par 2) de la carte 5232 du SHOM.  
La distance du Feu de La Corbière à la roche Frouquie est légèrement inférieure au demi mille.

Schéma des parages montrant la trajectoire supposée du SAINT MALO (flèches).  
La route normale menant à l'alignement par l'arrière est indiquée à gros traits.

# Naufrage à Grande Vitesse.

Le SAINT MALO est un catamaran de 41,57 m de long, 11 m de large avec un TE en charge de 1,30 m, propulsé à 34 noeuds par deux waterjets totalisant 1960 kw. Il peut emporter 350 passagers. En exploitation entre Saint-Malo et les Iles Anglo-normandes, l'équipage français comprend cinq marins (capitaine, chef-mécanicien, un maître d'équipage, deux mate-lots), une hôtesse et un steward. Le 17 avril 1995 avec 300 passagers, il heurte à 27 nds une roche dans les parages de la pointe SW de Jersey. La coque babord est ouverte sur une bonne longueur et le navire prend immédiatement une forte gîte. L'évacuation est ordonnée. Tous les passagers et l'équipage sont sauvés mais on déplore tout de même 33 hospitalisations, principalement pour fractures des membres inférieurs provoquées par les sauts dans les radeaux de sauvetage. Le catamaran qui continuait de flotter sur son flotteur tribord a pu être remorqué. Par la suite il a été réparé à Cherbourg.

## ANALYSE DE L'ACCIDENT

*Il nous a paru intéressant, pour nos lecteurs avertis, de privilégier les aspects de l'accident relatifs plus particulièrement au transport de passagers et plus spécialement à ce genre de navire à grande vitesse.*

### Navigation

Dans la matinée du 17 avril 1995 un vent d'ouest de 15/20 nds souffle contre le courant de jusant déjà bien établi d'une marée de 109 quand le SAINT MALO appareille de Saint-Hélier vers l'île de Sercq et fait route le long de la côte sud de Jersey. De ce fait la mer est dure. De nombreux passagers sont malades. En approchant des parages de la Corbière le capitaine observe un fort clapot au large et décide d'emprunter le "Petit Passage de la Corbière", protégé de la mer par les bancs de roches de la Noirmontaise, des Boiteaux et de la Boue (voir cartes ci-contre).

Le SAINT-MALO s'y engage donc à 30 nds. Le passage, extrêmement bref puisque nécessitant seulement une cinquantaine de secondes requiert une manoeuvre en "S" pour venir mettre par l'arrière un gros caillou blanchi (La Jument) entre deux cailloux remarquables (Les Jumelles). Il semble que le jour de l'accident le catamaran ait tardé à revenir sur la gauche pour prendre l'alignement à cause de la présence d'engins de pêche. Dépalé à terre, le capitaine tente de revenir sur l'alignement mais l'engin, gêné par le vent de travers et du fait sans doute de ses propres caractéristiques obéit mal et "dérape" sur tribord.

Il vient talonner sur la roche La Frouquie qui, malgré sa cote à moins 9,4 m est encore couverte d'au moins un mètre d'eau à cette heure de marée.

### Confort et/ou Sécurité

La majorité des navires rapides desservant les Anglo-normandes empruntent le Petit Passage de la Corbière, essentiellement pour des raisons de confort des passagers

mais également pour le gain de temps (minime) qu'il procure. C'est un fait que les eaux du large dans l'ouest sont souvent très dures alors qu'elles sont maniables à la Jument et après la Frouquie. Il est vrai aussi que ces navires rapides sont éprouvants pour les passagers sur des mers agitées. Enfin sur ces trafics la concurrence est féroce et il s'agit pour tous les capitaines d'assurer les horaires.. Il y a là un conflit entre "sécurité du navire" et "intérêt commercial".

### Poste de conduite

Le poste de conduite du SAINT-MALO, comme celui de beaucoup d'engins semblables, ressemble davantage au poste de pilotage d'un avion qu'à une passerelle de navire. Le capitaine conduit son navire à partir de son fauteuil. Près de lui le chef-mécanicien se concentre sur les appareils de contrôle des moteurs. La visibilité horizontale s'étend jusqu'à quatre quarts sur l'arrière du travers. Mais le capitaine qui pilote lui-même son navire "à la main" et ne peut donc quitter sa place n'a aucune vue sur l'arrière. Pour prendre par l'arrière l'alignement Jument/Jumelles dans le Petit Passage, il envoie le bosco



*Poste de pilotage d'un catamaran rapide.*

sur l'aileron. On mesure immédiatement les risques engendrés par cette organisation qui prive le capitaine assumant à la fois le commandement et l'exécution de la manoeuvre de l'anticipation nécessaire à tout processus de conduite.

### Manoeuvrabilité

Trois particularités du SAINT MALO méritent l'attention : catamaran, grand fardage, propulsion par jets.

Dans certaines conditions de mer les réactions différentes des deux coques engendrent des effets de giration. Le haut fardage pour un faible tirant d'eau provoque une grande dérive et gêne les évolutions surtout par vent de travers. Les waterjets, qui assurent à la fois propulsion et gouverne, semblent fournir une capacité d'évolution moins bonne que le système classique hélice/gouvernail.

Il peut résulter de ces effets combinés ce que les capitaines appellent la "savonnette" : l'engin quitte la route dans un virage. Pour contrer ce risque ils estiment qu'il faut lui conserver une grande vitesse.

Ainsi, et paradoxalement, dans un passage étroit, sinueux et encombré de dangers, la sécurité est assurée par une grande vitesse...

Enfin il ne fait pas de doute que les engins de pêche et autres engins flottants constituent un danger certain pour les aspirations des waterjets.

### Chenalage

Est-il téméraire d'emprunter le Petit Passage avec 300 passagers ?

Non répondent les pratiques des parages et d'ailleurs tous les navires de la ligne l'empruntent. Beaucoup estiment que les risques d'accidents corporels pour les passagers (chutes, glissades, malaises) sont plus importants quand on passe au large.

On remarquera qu'il est plus facile de se placer sur l'alignement en venant du Nord qu'en venant du Sud. Egalement que le passage est plus sûr quand la roche de la Frouquie émerge.

Au moment de l'accident du SAINT MALO, la Frouquie est encore couverte (hauteur d'eau 10,35 m). On peut certes parler d'erreur humaine de la part du capitaine puisqu'il n'a pas placé son navire sur l'alignement de sauvegarde. Mais on pressent qu'il a pu être davantage

influencer par la vue des engins de pêche que par la présence du danger immergé, d'autant que la configuration de son poste de pilotage ne lui permettait pas de surveiller lui-même la prise d'alignement par l'arrière. Ses tentatives de revenir sur babord après avoir paré les bouées de pêche ont été contrariées par les caractéristiques mêmes de son navire.

### Pour conclure

Tout accident devrait faire progresser la sécurité. En ce qui concerne le talonnage du SAINT MALO sur la Frouquie les suggestions suivantes semblent s'imposer :

- les capitaines des navires rapides devraient recevoir un entraînement spécifique à la manoeuvre de ces engins

en toutes circonstances ;

- les capitaines de navires à passagers fréquentant des parages encombrés de dangers devraient recevoir une formation de pilotage ;

- l'ergonomie des passerelles des navires rapides à passagers, ainsi que leur effectif, devraient permettre la présence près du capitaine-pilote d'un assistant de navigation ;

- le poste de conduite de ces navires, quelle que soit leur taille, devrait avoir une vue complète sur l'arrière ;

- l'arrivée de navires rapides à passagers et l'accroissement du trafic devraient inciter les autorités à réviser en conséquence le balisage. Il ne fait pas de doute qu'une balise sur la Frouquie aurait amené le capitaine du SAINT MALO à réagir autrement à son dépalage dans l'Est de l'alignement ;

- des améliorations techniques devraient permettre d'éviter l'aspiration d'engins de pêche flottant par les prises d'eau des waterjets ;

- reste la possibilité de réglementer : interdire la pose d'engins de pêches dans les passes de navigation ; interdire la navigation dans les passes délicates ; interdire le Petit Passage de la Corbière quand la Frouquie n'est pas découverte ; établir des limites de vitesse ; rendre le pilotage obligatoire dans les passes délicates, etc...

Est-ce bien souhaitable ?

Michel CARON

*Principales sources : rapport de la commission d'enquête technique et administrative désignée par le METT ; rapport britannique du MAIB.*



Le Saint-Malo échoué sur une plage de Jersey après son talonnage.

*La construction à deux coques a très certainement évité au navire de couler. (photo publiée par "le marin" du 21.04.95)*

# Menaces sur l'océan

*Le quotidien VAR MATIN dans son édition du 30 mai rend compte d'une conférence prononcée par M. LARDEAU, Directeur de la communication à IFREMER. Extraits.*

M. LARDEAU a tout d'abord présenté les activités de l'Institut dans le domaine de la recherche fondamentale et appliquée.

Mais l'Institut s'occupe aussi des problèmes de pollution car, pour exploiter la mer dans de bonnes conditions, il est nécessaire qu'elle soit saine et le milieu naturel équilibré. A ce sujet, M. Lardeau déplore une certaine désinformation du public par les médias :

Car d'un côté, il y a les problèmes des marées noires dont les médias s'emparent parce qu'elles sont très spectaculaires et provoquent à court terme d'importants dégâts qui, pourtant, se résorbent presque naturellement au bout de deux ans.

A noter aussi que la marée noire, si elle tue 15 000 oiseaux de trop, reste toutefois un accident exceptionnel, tandis qu'à terre, les chasseurs tuent 100 fois plus régulièrement chaque année.

De l'autre côté, il y a le problème des engrais agricoles dont les médias ne parlent pas, parce qu'il n'y a pas d'oiseaux mourants à

montrer. Ils ne constituent pas une pollution à proprement parler, mais par le ruissellement des eaux douces, ils aboutissent à la mer où ils mettent gravement en danger l'équilibre du milieu marin à long terme, car ils favorisent le développement des poissons herbivores au détriment des carnivores (qui sont ceux que l'homme aime avoir dans son assiette).

Les médias ne parlent pas non plus des comportements des millions de baigneurs qui, en une saison, déposent sur l'eau de mer une pellicule grasse due aux huiles solaires équivalente à toute une marée noire et qui, toujours en une saison, déposent dans l'eau de mer des engrais supplémentaires (le pipi dans l'eau) qui, si on les déposait dans un train de wagons citernes, demanderaient un train dont la locomotive se trouverait à Lyon pendant que la dernière voiture serait à Marseille.

Interrogé sur l'algue *Caulerpa Taxifolia*, M. Lardeau pense que l'on a inutilement fait peur aux gens en l'appelant "Algue tueuse". La toxine que l'algue produit en quantité infime n'entre pas dans la chaîne alimentaire

aboutissant à l'homme car l'algue s'en sert uniquement pour éloigner les poissons herbivores, dont justement l'homme n'apprécie pas le goût.

En ce qui concerne l'implantation de cette algue, l'IFREMER n'a jamais observé qu'elle ait pris la place des champs de posidonie, mais seulement qu'elle s'est installée dans des endroits que les posidonies ont laissé innocués.

On observe aussi que le rythme de prolifération s'est ralenti et que le principal facteur de prolifération est la transplantation par l'homme due aux plaisanciers qui raclent les fonds marins avec leurs ancres où les débris de l'algue verte reste accrochés pour se redéposer dans le prochain port ou la prochaine crique.

Quant à l'inquiétude de certains de voir une espèce tropicale s'implanter dans la Méditerranée, celle-ci n'est jamais que la 35<sup>ème</sup> à y élire son nouveau domicile, depuis seulement 50 ans et les autres n'ont pas soulevé autant d'émotion médiatique.

Notre collègue Paul MASSEIN qui nous a fait parvenir l'article du VAR MATIN invite l'AFCAN et toute autre organisation qui se sentirait concernée à élaborer une motion réclamant des mesures protectrices des océans.

Alors que les Douanes françaises peuvent se donner les moyens de traquer au large le moindre débordement huileux, alors que l'on donne des pouvoirs de police judiciaire aux commandants d'unités de la Marine nationale ;

Alors que les chiens médiatiques, administratifs, judiciaires sont lâchés sur le marin de commerce - chacun sait que les autres marines ne polluent pas - il est temps que ceux qui donnent beaucoup mettent un coup d'arrêt à cette dérive.

Les informations scientifiques d'IFREMER rapportées ci-dessus m'ont amené à rédiger ce projet de motion :

## DES MESURES PROTECTRICES DES OCEANS

Suite à divers incidents spectaculaires et médiatisés, les décennies passées ont vu un début de prise de conscience de la véritable importance des océans pour l'entretien de la vie terrestre.

Des mesures législatives, financières, repressives, des systèmes indemnitaires et des responsabilités ont été définis. En tant qu'usagers de la mer au service de l'humanité toute entière nous nous félicitons malgré les contraintes professionnelles quotidiennes que cela entraîne.

Cependant les milieux scientifiques internationaux constatent que la pollution d'origine maritime des océans n'est pas l'essentiel.

Et les usagers habituels des océans s'interrogent maintenant sur le retard apporté à la mise en place de l'arsenal des mesures destinées à réduire les pollutions d'origine tellurique.

Devant ce phénomène "Deux poids, deux mesures" l'A.F.C.A.N. (et/ou organisations associées) en appellent solennellement aux organisations écologiques et politiques, nationales et internationales concernées afin qu'une approche plus scientifique et moins émotive de ce problème de pollution des océans permette une rationalisation profonde de l'utilisation des crédits disponibles à cet effet.

Trop de budgets et de réglementations s'égarer aujourd'hui en de vaines tentatives d'éradication totale de pollutions de second ordre alors qu'on ne se donne aucun moyen pour vraiment s'attaquer à d'autres aspects primaires mettant directement en jeu le sort de l'humanité.

P. MASSEIN

## "AU PILORI"

Pour avoir contrevenu à l'article premier de l'ordonnance d'août 1681 ainsi libellée : "Les ports et havres seront entretenus dans leur profondeur et netteté et faisons défense d'y jeter aucune immondice à peine de 10 livres d'amende, payables par les maîtres pour leurs valets, même par les pères et mères pour leurs enfants."

Le sieur Yvon, Capitaine de vaisseau marchand, est passible d'une amende de 10 livres.

C'est dans ce langage très ancien régime, qu'un officier de la Lieutenance du Port de Dunkerque a cru devoir établir le préambule du procès-verbal d'infraction.

Heureuse époque que celle de Colbert, où les ordonnances étaient si bien étudiées que, près de 3 siècles après leur publication, elles conservent toute leur valeur de principe, puisqu'un fonctionnaire de la 4<sup>ème</sup> République peut, à coup sûr, s'y référer pour sanctionner un délit, qui, à l'époque, n'existait pas : "le branchement d'une pompe refoulante à la cale machine d'un navire à moteur entraînant une vidange de mazout".

Aujourd'hui, hélas, pour faire connaître au sieur Yvon, Capitaine de Vaisseau Marchand que ses 10 livres d'amende doivent être multipliées par 240 et se transformer en 2400 francs dévalués, l'Officier de Port, et c'est la seconde partie du rapport à dû faire appel "aux dispositions combinées des lois du 26 juillet 1941, modifiée par celle du 17 février 1942, (textes validés par l'ordonnance du 24 mars 1946), et des 24 mai 1946, 25 septembre 1948 et 14 avril 1952".

Nous regrettons que le procès-verbal ait eu une seconde partie. Il nous aurait été si agréable d'acheter à l'Hôtel des Monnaies 10 livres tournois ou parisis et de les porter au grand galop d'un cheval, bien entendu, à Monsieur le Receveur des Tailles et Gabelles, dans la bonne ville de Dunkerque, pour éviter au sieur Yvon, Capitaine de vaisseau marchand, une exposition de "3 heures de vesprée au pilori".

Que celui-ci se rassure, la Compagnie, bonne mère, paiera quand même pour son enfant.

**Moralité :** avant de mettre une pompe en marche, pensez :

**Toujours** à la conservation des poissons, mollusques et crustacés, et **quelquefois** à la circulaire du Service Technique en date du 16 février 1951 relative à la pollution des eaux.

(Extrait du Bulletin de Liaison n° 9 de mars 1956 de la Société Navale Delmas Vieljeux).

*Sous réserve de préserver son anonymat, un collègue Second-capitaine nous fait part des difficultés rencontrées au moment de passer sa suite et de ses réflexions sur la polyvalence et l'avenir des marins français...*

Après trois mois de bord je dois bientôt débarquer ; ma relève est un polyvalent ancien, il sera là dès l'arrivée. Enfin ! Ce sera bien car faire seul le déchargement d'un pétrolier n'est pas chose reposante. Bien sûr, je dois le déchargement et ne songe pas à m'y soustraire. Mais rien n'empêche de se partager la tâche, c'est évident.

C'est donc en toute sérénité que je me prépare à l'escale. Tout est prêt : le plan de déchargement, vu et revu, sera facile à exécuter ; j'ai depuis longtemps préparé ma suite, sans doute plus détaillée que d'habitude sur la sécurité et la gestion du personnel tout comme sur l'état général du navire.

Sévère désillusion à l'arrivée : mon polyvalent de remplaçant n'a jamais fait que de la machine, longue expérience de machine mais rien qu'elle ! Conduite des pompes, connaissance des circuits, déchargement, lavage, ballastage, paperasserie accompagnant ou suivant ces opérations (et il y en a de plus en plus...), les gaz inertes, la sécurité, l'informatique, rien de tout cela ne lui est familier.

Comment dans ce cas travailler correctement ? Tout cela aurait dû être de l'acquis et nous aurions pu, au cours du déchargement conduit ensemble, parler de tout le reste tout en se ménageant des moments de repos. Au lieu de cela je n'ai pu que lui faire suivre les opérations commerciales avec, quand c'était possible, quelques explications qu'il prenait en notes à la hâte. Toujours dérangé comme pendant toute escale de déchargement et bien sûr de plus en plus fatigué, j'ai mené jusqu'au bout l'ensemble des opérations bien conscient de laisser mon collègue dans une bien mauvaise situation et m'en trouvant angoissé moi-même.

Pauvre marine marchande ! Comment en sommes-nous arrivés là ? Je me souviens des premières approches de la polyvalence. A cette époque un reproche réel auquel j'adhérais totale-

ment était de vouloir faire de chacun de nous des hommes sachant tout faire pour les employer en fonction des besoins, au pont ou à la machine, mais sans tenir compte des aspirations des individus. Quelle que soit la volonté des décideurs de l'époque, les deux fonctions PONT et MACHINE restent des métiers bien différents. Quelle que soit la spécialité choisie il fallait autrefois, après le concours d'entrée (filière A), effectuer trois années de cours entrecoupées de navigation avant de pouvoir prétendre à un brevet complet, et surtout le passage d'une fonction à une autre ne se faisait qu'après un temps dans la fonction inférieure et une formation en doublure dans la fonction supérieure.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Le nouveau processus est totalement "foireux". L'élève sortant de cours ne trouve que très difficilement un embarquement et les postes intermédiaires étant pourvus par des étrangers il n'a aucune possibilité de promotion.

Que va-t-il donc se passer ? Comment former des Seconds-capitaines et des Seconds-mécaniciens sans passer par les échelons intermédiaires ? Si l'on en juge par la difficulté à pourvoir ces postes, le problème n'est pas simple à résoudre.

Domage, bien qu'il soit encore temps de reprendre les choses en main pour maintenir un certain nombre de postes de travail à des marins français. Mais cela ne semble absolument pas intéresser les personnes concernées, ni au gouvernement ni chez les armateurs. Alors adieu les marins marchands français et bon vent aux orientaux qui viendront faire le travail sur des navires dont les marins fraîchement débarqués iront grossir les rangs des chômeurs.

Espérons que des subventions versées aux armements n'accélèrent pas le processus : ce serait un comble que ce soient des étrangers qui bénéficient des aides du gouvernement français...

**Réunion  
du  
CLIAMA.**

**Mardi 2  
avril  
1996**

L'information principale était bien sûr la suppression du Service National, qui, pour le moment, génère de nombreux problèmes dans les armées.

Pour la Marine, les 18 000 appelés seraient remplacés par 6 000 personnels civils permanents. Il est souhaité 2 000 volontaires, chiffre espéré mais sera-t-il réalisable ?

Pour les officiers, la Marine a un double recrutement très spécifique :

1. Les grandes écoles qui fournissent des officiers hautement qualifiés et spécialisés dans des secteurs particuliers et variés. La Marine envisage alors le recrutement sous contrat de 30 à 40 officiers par an.

2. La Marine Marchande qui fournit les chefs de quart. Là, la Marine est moins inquiète puisqu'elle a déjà été contactée par la Marine Marchande pour permettre aux élèves d'acquérir des temps de navigation dans la Marine Nationale.

L'Etat Major recherche des solutions et souhaite des suggestions.

J'ai proposé la création d'une Garde côte, partie non combattante de la Marine Nationale et pouvant lui donner de la souplesse dans la formation et l'utilisation du personnel.

L'Amiral Lefebvre est totalement opposé aux Gardes côtes qui seraient trop administratifs.

*Cdt Y. CHARLOT*

# Les armateurs français.

**L**e transport maritime français est généralement perçu dans notre pays à travers quelques armateurs peu nombreux, alors que la réalité est beaucoup plus diverse. En présentant brièvement les principaux armateurs, la plaquette que vient de publier le Comité Central des Armateurs de France permet de dresser une image plus complète de l'armement français. Nous en extrayons la Carte d'Identité suivante.

## Le transport maritime français.

Nombre d'entreprises **110** - Nombre d'emplois **15 000** (10 000 à bord, 5 000 à terre) - Flotte **310** navires (6 millions de tb) dont 210 sous pavillon français (4 millions de tb) et 100 sous pavillons tiers (2 millions de tb) - Age moyen **15 ans** - Activité **9 millions** de passagers transportés (2/3 en transmanche) **96 millions** de tonnes de marchandises (1995) dont 42 millions sur ports français et 54 millions sur ports tiers - Investissement annuel **2 milliards** de francs - Chiffres d'affaires **22 milliards** de francs.

## Le C.C.A.F.

Le Comité Central des Armateurs de France (CCAF), syndicat professionnel fondé en 1903, regroupe la totalité des entreprises du secteur, y compris les entreprises de services portuaires (remorquage, pilotage, lamanage). Son action s'organise autour de trois grands axes :

- promouvoir et défendre les intérêts communs des entreprises françaises,
- représenter l'ensemble des entreprises tant en France qu'à l'étranger,
- constituer une structure commune de réflexion, de services et de négociations sur toutes les questions intéressant la profession.

Le CCAF est membre du CNPF et des principales associations internationales d'armateurs :

ECSA : European Community Shipowners Associations (Bruxelles).

ICS : International Chamber of Shipping (Londres).

ISF : International Shipping Federation (Londres).

Flotte au 1er avril 1996	Nombre	tb/tjb	TPL	Age moyen*
Passagers				
Paquebots	4	30 023	8 193	3,4
Transbordeurs & mixtes	26	423 351	92 562	11,0
Aéroglossiers-Catamarans	7	1 965	275	13,9
Marchandises diverses				
Porte-conteneurs	19	581 261	642 295	12,5
Polythermes	5	12 968	17 684	14,0
Rouliers	11	59 381	24 397	17,3
P/C rouliers	6	163 313	128 680	16,9
Cargos conventionnels	6	15 762	21 223	16,9
Autres cargos	42	35 039	45 334	26,0
Vrac sec				
Vraquiers secs	14	534 300	939 215	9,9
Caboteurs < 500 tx	5	1 220	1 661	27,5
Autres vraquiers				
Citemiers (vin et huile)	3	9 647	15 884	11,6
Chimiquiers et souffriers	4	15 239	22 471	15,4
Pétroliers				
Pétroliers long-cours	19	1 984 652	3 994 351	17,4
Caboteurs pétroliers	31	270 103	449 220	13,7
Gaziers				
GPL-GNL	6	151 372	134 990	20,6
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>208</b>	<b>4 289 596</b>	<b>6 538 435</b>	<b>15,1</b>
dont navires immatriculés TAAF**	84	3 108 822	5 427 090	n.c.
Total avril 1995	205	4 201 357	6 359 022	14,1

\* au 1.01.96 pondération au tonnage (tb/tjb) des navires. \*\* à l'exclusion des autres TOM (chiffres provisoires)

# Diverses en vrac.

## ☛ REVALIDATION QUINQUENNALE.

Lors de la réunion le 24 avril du Comité Spécialisé de la Formation Professionnelle Maritime, l'administration a annoncé qu'elle modifiait comme suit les conditions de revalidation des prérogatives des brevets polyvalents : la revalidation est désormais subordonnée à la condition d'avoir exercé, au cours des cinq dernières années, UN AN de navigation en qualité d'OFFICIER POLYVALENT ou UN AN d'officier soit PONT soit MACHINE dont TROIS MOIS minimum dans chacun de ces services.

*L'AFCAN peut s'estimer satisfaite de cette modification puisque dans son n° 29 de mars 95 à la page 8 elle suggérait de tenir compte des réalités c'est-à-dire des particularités de la formation maritime française et du mode de navigation des marins français.*

*"Pour tenir compte à la fois de la durée des congés et de la double compétence pont et machine des brevets polyvalents, il faut moduler les durées exigées et dire par exemple "UN AN DE NAVIGATION AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES DONT TROIS MOIS DANS CHAQUE SERVICE AU COURS DES DEUX (OU TROIS) DERNIERES ANNEES".*

## ☛ POLLUTION : 300 000 FF D'AMENDE.

Le tribunal correctionnel de Paris a condamné le commandant d'un pétrolier grec à une amende de 300 000 francs pour une pollution par hydrocarbure au large d'Ouessant. La

pollution avait été observée le 20 septembre 1995 par un avion des Douanes de Lorient. Se situant dans la ZEE française (Zone Economique Exclusive), c'est-à-dire au-delà des 12 milles des eaux territoriales mais à l'intérieur des 200 milles, l'affaire a été jugée par un tribunal de Paris et non pas par celui de Brest.

## ☛ ACCIDENT MORTEL : CONDAMNATIONS PENALES.

Le TGI de Dieppe a condamné le commandant et le maître d'équipage du chalutier SNEKKAR à une peine de six mois de prison avec sursis et 6 000 francs d'amende. Ils ont été reconnus responsables de l'accident mortel survenu le 5 janvier 1994 dont un matelot avait été victime par suite de la rupture d'un cartahu. La famille avait porté l'affaire au pénal contre le capitaine et le bosco et au civil contre l'armateur. Ce dernier n'a pas été déclaré civilement responsable par le tribunal qui a débouté la famille pour sa demande de dommages et intérêts.

## ☛ QUIRATS bien, qui aura le denier...

Pour le cas où de riches capitaines (!) voudraient investir dans le maritime en devenant quirataires, AFCAN-INFORMATIONS s'efforcera de présenter le système qui vient d'être adopté par le Parlement dès que les décrets d'application seront publiés. Notons dès à présent que la carotte fiscale ne sera réellement goûteuse que pour les forts revenus : pour un taux marginal d'imposition de 56,8% la rentabilité

# AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES  
BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cedex - Tél.(02)35.41.33.25.

## BULLETIN D'ADHESION

Nom.....

Prénom..... Né le .....

Adresse.....

..... Téléphone .....

Armement ou employeur (1) .....

Pavillon .....

Position (1)                    actif navigant - actif sédentaire  
                                     préretraite - retraité - membre associé

Date & Signature

### Montant des cotisations 1996

- Commandants en activité 1 300 F (2)
- Commandants intérimaires 950 F
- Commandants en mission à terre 950 F
- Commandants retraités 240 F
- Membres associés 240 F

Extraits des statuts : voir page 2

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

(1) Rayer les mentions inutiles

(2) La cotisation des navigants comprend l'adhésion à l'assurance juridique auprès de la D.A.S. pour la défense du Commandant dans le monde entier.

s'établirait à 16% mais elle n'est plus que de 6 à 7% pour un taux d'imposition de 35%.

#### ☛ O.M.I. : croissance zéro.

Le Conseil de l'OMI est composé de 32 Etats membres répartis en trois collèges. Le premier comprend 8 pays choisis parmi ceux possédant des flottes de commerce importantes. Ce sont : Chine, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Russie, Royaume-Uni, Etats-Unis.

Le deuxième collège comprend 8 pays parmi ceux "consommant" le plus de transport maritime : Argentine, Brésil, Canada, France, Allemagne, Inde, Pays-Bas, Suède.

Enfin le troisième collège comprend 16 pays ayant des intérêts soit dans le transport maritime, soit en matière de navigation et choisis de telle sorte qu'ils représentent l'ensemble des zones géographiques du monde.

Le BUDGET de l'Organisation pour les deux années 1996-1997, voté en Assemblée Générale, s'élève à 36 612 200 £ (300 millions de francs), en augmentation de 6,7% sur le budget précédent qui couvrait les années 1994/95. Cette augmentation ne compense pas l'inflation qui est chiffrée à 7,9%. Elle est loin de l'augmentation de 10,3% proposée par le Conseil pour couvrir à la fois l'inflation et les dépenses liées à de nouveaux projets. Cette restriction budgétaire va entraîner des annulations ou des reports de projets concernant la sécurité et des économies de fonctionnement. Par exemple l'établissement d'une base de données internationales sur les navires est repoussé à une date ultérieure.

#### ☛ SECURITE DES FERRIES.

Le Conseil des Ministres européens des Transports du 17 juin a décidé que les normes de sécurité applicables aux liaisons internationales le seront également en matière de cabotage national, à taille égale de navires. Jusqu'alors chaque Etat était libre d'imposer ses propres règles, souvent moins contraignantes.

Par ailleurs, sous la vive incitation de la France, la Commission s'est engagée à étudier les conditions de navigation en Méditerranée par rapport à celles de l'Atlantique, de la Manche et de la Mer du Nord. En effet la France estime dangereux et anormal que la sécurité des ferries soit à deux vitesses : sévère au Nord suite à l'accord de Stockholm, plus souple au Sud. (*d'après le JMM du 21 juin 1996*).

#### ☛ CORSAIRE.

Alors que le NGV ASCO, du type Corsaire-11000, est en service entre Nice et la Corse, le Corsaire-6000 qui avait connu quelques déconvenues entre Saint-Malo et les Iles Anglo-Normandes est désormais en service entre Tahiti et Moorea. Il a été transporté de Lorient à Papeete sur le navire semi submersible OSTARA (Transport "flo-flo"). Les dimensions et le poids du navire rapide (66,4 m de long par 10,9 de large pour 400 tonnes) ne s'opposaient pas à son transport en pontée mais sa coque en aluminium ne permettait pas sa manutention verticale. Le coût du transport "navire à flot Lorient" - "navire à flot Papeete" s'élève à 3,5 MF environ.

#### ☛ "LE MARIN" : 50 ANS D'HISTOIRES MARITIMES.

C'est le 17 octobre 1946 qu'est paru le premier numéro de l'hebdomadaire "le marin". Pour marquer ses cinquante ans "le marin" publie aujourd'hui un numéro spécial de 64 pages qui raconte "50 ans de navigation maritime sous pavillon français".

L'originalité de la conception et de la rédaction, dues à Claude TARIN, réside dans la parole donnée aux "témoins", marins comme vous et moi, qui racontent une parcelle de leur carrière sur des navires qui ont marqué la continuelle évolution de la Mar.Mar. tout au long de ce demi-siècle. La pêche et la marine nationale ne sont pas oubliées et l'ensemble montre bien la diversité et l'importance des flottes et des équipages dans cette tranche d'HISTOIRE.

Hélas comme l'écrit Claude TARIN "Après le flux des trente glorieuses puis le reflux de ces vingt dernières années, nous en sommes revenus à l'étiage en dessous duquel notre pays risque de ne plus être partie prenante dans un monde en devenir que l'on appelle la mer". Mais il poursuit "Or, il se trouve encore suffisamment d'énergie pour redresser la barre. Ce serait dommage de baisser pavillon".

*le marin, 1946 - 1996, 50 ANS D'HISTOIRES MARI-TIMES numéro hors série, 64 pages, 25 francs.*

#### ☛ RETRAITE.

Monsieur Alain GIRARD, Capitaine au Long Cours, rédacteur en chef depuis 1987 du JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE, vient de partir en retraite. L'AFCAN lui souhaite un repos mérité... mais fécond car il serait dommage que sa plume s'arrête de traduire le grand sens critique dont il a toujours fait preuve dans ses analyses des problèmes de la marine marchande et des transports maritimes en général. Si le JMM a parfois été qualifié de "journal des armateurs" sur les navires, l'arrivée d'Alain GIRARD à la rédaction a marqué le début d'une prise en considération des problèmes des navigants dont nous lui savons gré. De même que nous avons apprécié qu'il accueille dans ses colonnes quelques articles de collègues qu'il jugeait sans doute suffisamment intéressants pour y figurer.

#### ☛ MERITE MARITIME (communiqué du secrétariat).

Notre collègue Jacques SCHIRMANN, Président de la Fédération des Associations de Pensionnés de la Marine Marchande a été promu Officier.

Ont été nommés Chevaliers les commandants COLE, HUPIN et WARNERY.

Nous avons également relevé parmi les nouveaux Chevaliers Jean-Pierre ROBICHON, Directeur de la Publication de "Jeune Marine" ainsi que Monsieur Louis de CATUELAN, ancien sénateur et rapporteur du budget de la marine marchande au Sénat, grand ami de l'AFCAN.

#### ☛ CINEMATHEQUE DE BRETAGNE.

La Cinémathèque de Bretagne nous a demandé de bien vouloir passer le communiqué suivant :

*La Cinémathèque de Bretagne lance un appel aux possesseurs de films (8, super 8, 9, 5, 13, 35 mm, amateurs ou professionnels) concernant la Bretagne ou tournés par des Bretons. Il leur suffit de faire un dépôt de leurs films pour obtenir une cassette vidéo (plus pratique à visionner). Bien entendu, tout donateur reste propriétaire de ses films qu'il peut récupérer selon sa volonté. Les films pourront être consultés par le grand public, les journalistes ou encore les historiens sur des copies, évitant ainsi tout risque de dégradation et dans le respect de la législation sur les droits de l'image.*

*Cinémathèque de Bretagne, 2, avenue Clémenceau, BP 6611, 29266 Brest Cedex. Tél.98.43.38.95.*

# AFCBFP

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES  
DE BATEAUX FLUVIAUX A PASSAGERS

25, RUE DE LA ROBINERIE

77710 - CHEVRY-EN-SEREINE

TÉL. 64.31.50.98.

FAX. 64.31.50.09.



n° 4-09432

## CONTROLES DES BATEAUX A PASSAGERS.

L'intervention de la Police Fluviale a surpris les armateurs et les capitaines. Dans le cadre d'une prévention, le contrôle des documents de bord et des équipages a été effectué par les hommes de Mademoiselle le Commissaire de la Brigade Fluviale Française HARDY et du Capitaine DELATTRE. Il en est ressorti que sur certains bateaux passagers, les équipages étaient non conformes aux prescriptions du permis de navigation, (pas d'agent de sécurité pourtant obligatoire depuis le 1.1.1994, pas de mécanicien et pour certains Capitaines pas le CRR-Radiotéléphonie).

Des délais ont été donnés aux armateurs pour mettre aux normes les personnels navigants. Dépassé ce délai, les sanctions pénales seraient appliquées comme mentionnées sur la réglementation de la conduite des bateaux à passagers.

## BATEAUX-BUS.

Suite aux interviews sur RTL de Monsieur le Député-Maire André SANTINI et de Monsieur le Maire de PARIS, Jean TIBERI, le projet bateaux-bus est relancé suite à la chute de 10% des passagers des transports parisiens. Dans un premier temps, les anciennes escales bateaux-bus vont être réaménagées en liaison avec le grand parking autocars de BERCY. Un appel d'offre pour l'exploitation de ce transport a été lancé par le Port Autonome de PARIS et l'élu sera connu fin juillet 1996, pour une mise en exploitation dès 1997.

Une inquiétude est apparue quand l'AFCBFP a découvert sur la revue FLUVIAL que la compagnie de transports passagers Allemande KD, déficitaire sur le Rhin envisageait d'importer sur la SEINE des unités de transports passagers. Est-ce que la KD a également répondu à l'appel d'offre ?

Ayant rencontré Monsieur LEGARET, adjoint au Maire de PARIS, mais également 1er vice-Président du Port Autonome de PARIS et Administrateur du STP (syndicat des transporteurs parisiens) la mise en service en 1997 des bateaux-bus (non bateaux-cars) devra servir à désengorger PARIS des cars touristiques. A quand l'extension jusqu'à Alforville (amont) et Suresnes (aval) ?

Considérant que les transports en commun RATP seront gérés par la ville de Paris, que le réseau RER est repris par la SNCF, et compte tenu de l'enthousiasme de Monsieur le Député-Maire André SANTINI et de 102 députés sur ce

mode de transport, il apparaîtra certainement au-delà de 1998, année de la fin de concession de 50 ans du transport en commun RATP signé avec l'Etat, des Bateaux-Bus.

## LIVRET DE SERVICE.

*Réunion du 8 juillet 1996 au Ministère des Transports.*

### **Deux sujets étaient à l'ordre du jour.**

1. La clôture du livret de service du personnel des bateaux à passagers souhaitant passer le Certificat P.
2. La reconnaissance de la qualification de Capitaine et la mise en place d'un livret de service pour le Capitaine.

1. En ce qui concerne le **livret de service** pour les personnels de bateaux à passagers, l'AFCBFP a accepté que les Capitaines signent les heures de navigation portées sur le livret de service à condition que soient mentionnés sur ce livret, afin d'éviter tout dérapage ou contrainte dans le cumul des heures obligatoires de formation, les articles du code pénal relevant du faux et usage de faux en écriture sur un document administratif.

La première solution est de constater que le futur candidat a bien effectué un minimum d'un an de formation équivalent à 1 700 heures à bord, si toutefois la Directive de BRUXELLES n'oblige pas la FRANCE à appliquer trois ans de formation obligatoire.

Il est à rappeler que le système Rhénan oblige les élèves à effectuer quatre années de formation.

2. **Reconnaissance de la qualification de Capitaine, et Livret de service.**

Le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) a émis, par l'intermédiaire de sa représentante, une vive opposition estimant qu'il était actuellement, avec les syndicats, sur l'étude de grille de qualification. L'AFCBFP a mentionné que ce n'est pas aux armateurs de définir qui doit être ceci ou cela, surtout dans le système de délivrance de certificat de capacité spéciale actuel.

La prochaine réunion aura lieu au Ministère dans le courant septembre avec pour objet la mise en place du livret de service pour les Capitaines.

*Cpt Michel DENIS*

# Le Cap Horn.

Cdt Alain LE ROUX

La ville de BREST a reçu, du 3 au 6 juin 1996, le 52ème Congrès de l'Amicale Internationale des Capitaines au Long Cours Cap-Horniers. Cette manifestation rassemblant une centaine de Marins se situait quelques semaines avant le Grand Rassemblement de BREST 96 qui a regroupé 2500 "Vieux Gréements" et auquel l'AFCAN apportait son concours. Notre Association, par l'intermédiaire de trois de ses membres : LE ROUX (membre sympathisant AICH), COSSON et GOURMELON, a participé aux cérémonies officielles : cérémonie des couleurs animée par la Musique des Equipages de la Flotte qui a exécuté les 14 hymnes nationaux des nations représentées, service oecuménique à l'Eglise St Louis, pot dans les salons de la Mairie et repas officiel au Quartz où nous étions les invités d'Anatole De Mulder, le Président de la section Franco-Belge.

L'Amicale Internationale des Capitaines au Long Cours Cap-Horniers a été créée à Saint-Malo en 1936. Le Livre d'Or du "Musée des Cap-Horniers", situé à la Tour Solidor à Saint-Servan, porte, page après page, les mentions écrites rapportant la carrière maritime de chaque membre fondateur.

## L'EPOPEE DU CAP HORN

Des trois caps : Tasmanie, Bonne-Espérance et Horn, seul le dernier s'est constitué en légende. Le Cap Horn est l'endroit au monde où il est le plus difficile de naviguer à la voile. Il a fallu à ces Officiers et Marins Cap-Horniers des qualités humaines exceptionnelles pour surmonter physiquement et moralement les difficultés de ce Cap qui les a constamment mis à l'épreuve.

Le Cap Horn fut découvert le 31 janvier 1616 par Guillaume SHOUTEN, marin hollandais originaire de la petite ville de HORN et Issac LE MAIRE, un armateur-marchand.

Au Cap Horn qui est situé à la latitude de 56° Sud, les vents soufflent perpétuellement d'Ouest en Est avec des pointes à plus de 50 Noeuds. Le courant océanique est obligé de passer lui aussi par l'entonnoir du Horn. Entre le Horn et les premières îles de l'Antartique, les fonds ne sont pas profonds. A l'Ouest comme à l'Est, ils remontent de 5000 à 50 mètres. Ceci provoque la grande houle qui se transforme en mer très hachée avec des vagues de grande amplitude. Des creux de 20 mètres, qui ne sont pas rares, font plonger les navires et les déferlantes inondent le pont.

C'est pourquoi les Grands-Voiliers, venus de France, d'Angleterre ou de l'Europe du Nord en longeant les Côtes de l'Amérique du Sud avaient du mal à naviguer dans ces parages, particulièrement d'Est en Ouest. Ils arrivaient vent de bout et il leur fallait tirer des bords innombrables, louvoyer pour avancer d'un pouce en prenant garde de ne pas "masquer" les voiles, c'est-à-dire de ne pas envoyer le vent à contre sens dans les voiles. Rares sont les Grands-Voiliers qui ont franchi ce passage d'enfer en moins de quinze jours.

La route idéale déterminée par nos Capitaines Cap-Horniers se situait entre le 58ème et le 60ème degré de latitude Sud. Mais, à cette latitude, leurs navires pouvaient rencontrer des icebergs ou, s'ils descendaient plus Sud, être pris dans les glaces de la banquise. S'ils restaient trop près de la côte patagonienne, les forts courants risquaient de les faire dériver sur les récifs et de les faire sombrer par voie d'eau. Les risques habituels étaient d'endommager le gouvernail, de démâter, de déchirer les jeux de voiles qu'il n'était pas facile de remplacer lorsque celles-ci étaient recouvertes de glace. Le pire pour les "Trois, Quatre et Cinq-Mâts" étaient le ripage de la cargaison qui pouvait entraîner la perte du navire : l'exemple le plus récent de naufrage par

ripage est la perte du "Quatre-Mâts PAMIR" dans le secteur des Açores.

Jusqu'en 1916, il n'y avait pas d'émetteurs-récepteurs radio à bord pour renseigner sur la Météorologie ; les Capitaines des Grands-Voiliers ne disposaient que de leur expérience, de leurs observations, indispensables pour déterminer les amures à prendre et les bordées à courir. Il n'y avait pas de Radar pour éviter les icebergs dans la brume ou la nuit. Mais, les astres, quand le temps permettait de les apercevoir au petit matin, étaient des guides précieux : la Croix du Sud, le Centaure, la Lune et le Soleil. Ce dernier permettait de régler le chronomètre.

## LE DERNIER CAPITAINE D'ARMEMENT DE LA COMPAGNIE BORDES

Augustin MORFOUACE, né comme beaucoup de Cap-Horniers sur les bords de Rance, avait 13 ans quand il commença à naviguer aux Bancs de Terre-Neuve. Il fit 10 campagnes à la "pêche à la morue" dont une de Mousse, cinq de Matelot, deux de Second et deux de Patron. Il pratiqua avec courage et compétence ce dur métier de la pêche aux Bancs qui était une excellente école pour la suite d'une carrière maritime. Estimé par ses Patrons successifs, ceux-ci lui firent travailler les mathématiques et la cosmographie, en vue de la préparation des examens de la Marine Marchande.

Il quitta la pêche à la morue à 23 ans pour aller naviguer au Long Cours en qualité de Second-Capitaine à bord des navires de l'Armement LEGASSE qui effectuaient des voyages entre St Pierre et Miquelon, les Antilles et la France.

Travailleur acharné, il passa avec succès ses examens de Capitaine au Long Cours à Paris en 1895.

Il offrit alors ses services au fameux armement Antoine-Dominique BORDES et rejoignit Nantes pour occuper les fonctions de Second-Capitaine à bord de la "Madeleine" qui était le premier des 5 "quatre-mâts" construit aux Chantiers de la Loire ; celui-ci fut mis à l'eau le 23 juillet 1895. En moins d'un an, il effectua deux voyages des mers du Sud (Chili et Australie). C'est alors qu'il doubla pour la première fois le CAP HORN appelé "Cap Dur" par les marins.

MORFOUACE effectua ensuite, en qualité de Capitaine, un voyage à bord du trois-mâts "CARIOCA", un voyage à bord du "QUILLO-

TA", un voyage à bord du quatre-mâts "TARRAPACA", douze voyages à bord du "DUNKERQUE" et deux voyages à bord du vapeur "MAGELLAN".

Après avoir achevé ses 300 mois de navigation comme subrécargue sur les navires dont il avait à s'occuper, tant dans les ports du Chili qu'en Europe, il fut nommé Capitaine d'Armement de la Maison Antonin-Dominique BORDES & Fils en 1911. Il resta dans cette fonction jusqu'au 31 août 1934, date de la fermeture du bureau de Dunkerque et de la dissolution de la Compagnie BORDES.

Ses qualités de marin furent mises en valeur par son esprit de compétition. Il fut un des meilleurs spécialistes du Cap Horn et fit toujours de belles traversées. Il mit 60 jours à sa plus courte et 96 jours à sa plus longue. A l'Armement BORDES, l'exploitation fut toujours poussée ; c'était la tradition de la Maison, la rapidité des voyages étant un bon facteur de bénéfices : 90 jours étaient considérés comme durée normale entre la sortie de la Manche et le Chili, et 95 jours suffisants au retour entre Valparaiso et le Cap Lizard. Tout Capitaine qui ne dépassait pas ces délais recevait une prime de 500 francs ainsi qu'une bonification de 100 francs par journée gagnée : ce qui incitait les Capitaines à "faire de la toile".

Augustin MORFOUACE s'illustra surtout en qualité de Capitaine du quatre-mâts "DUNKERQUE". Ce grand-voilier avait une réputation de marcheur : il s'honorait de plusieurs records de vitesse. A plusieurs reprises, il eut l'occasion de régater avec les voiliers allemands "PREUSSEN" et "POTOSSI" de l'Armement LAIESZ. En 1908, il sortit du Canal de Bristol comme le cinq-mâts "Preussen" signalait son passage au Cap Lizard ; il arriva en même temps que lui à Iquique après 60 jours de mer. La conviction de MORFOUACE, après de nombreuses rencontres avec les fameux cinq-mâts allemands, était que ceux-ci pouvaient avoir un léger avantage sur son navire au plus près et par forte brise. Le "POTOSSI" se perdit au Cap Lizard, drossé sur les rochers par gros temps.

#### UNE MANOEUVRE DIFFICILE COURONNEE DE SUCCES :

C'est à bord du "DUNKERQUE" que MORFOUACE connut auprès de son Equipage, les heures les plus mauvaises de son existence. Le 10 octobre 1903, le "DUNKERQUE" quitte la Tyne, chargé de houille de Newcastle, derrière le remorqueur allemand "ROLAND" de 1500 CV. Le temps était brumeux, le vent frais de NE à EST, le baromètre en baisse. Le remorqueur, trop chargé et noyé par la mer, tâcha de se tenir de bout aux lames ; le vent forcé et, en dépit de sa puissance, il ne peut réussir à "tenir" le "DUNKERQUE". Les deux navires, peu à peu, se rapprochent de la terre. A 22H00, dans un coup de tangage, la remorque casse. Le "ROLAND" abandonne alors le quatre-mâts à son sort et s'enfuit vers Ijmuiden en Hollande afin de s'y mettre à l'abri. Le "DUNKERQUE" à ce moment, est si près du feu de Sunderland que, du rivage, on le croit échoué. En fait, il n'en est rien. Il n'est pas pensable de mouiller dans ce mauvais temps ; la seule chance de sauver le navire est d'essayer de s'élever de la côte à la voile.

MORFOUACE va le tenter, sans avoir beaucoup d'espoir. En pleine obscurité, par tempête et avec une visibilité réduite, faire monter des marins dans la mâture, c'est presque les envoyer à la mort. Dans la tourmente qui fait rage maintenant, les voiles d'étai basses, le petit foc et l'artimon sont établis ; les trois huniers fixes sont bordés. Le "DUNKERQUE" prend un peu de vitesse mais continue à dériver.

- Amurez et bordez la misaine ! ordonne MORFOUACE.

Le "DUNKERQUE" atteint cinq noeuds et fait route parallèle à la côte.

- A établir les grand'voiles à un ris !

Sept noeuds, dérive nulle ; mais le voilier fatigue tellement que tous ses hublots sous le vent sont cisailés. Il se couche. L'eau envahit le pont, à hauteur des hiloires de panneaux. Au matin, dans une éclaircie, le phare de Whitby apparaît à 10° sous le vent. C'est peu pour pouvoir le franchir, et Morfouace fait établir le grand-hunier-volant avant, à un ris. A cet instant, le vent recule, hâlant le Nord. Le "DUNKERQUE" est sauvé. Il se dirige vers le Dogger Bank où il prend la cape.

Le Capitaine MORFOUACE n'avait pas compris, longtemps après, comment il avait pu s'en tirer cette nuit-là. Il fit exécuter ces manoeuvres périlleuses sans avaries majeures et sans accidents de personnes. Seules les qualités du navire, celles de ses hommes et l'énergie de tous purent tirer le "DUNKERQUE" de cette situation désespérée.



Le Pamir ne doublait plus le cap Horn depuis la seconde guerre mondiale, mais il naviguait encore en 1950 entre l'Argentine et Londres sous pavillon finlandais, et transportait du grain. La mer eut raison de lui le 24 septembre 1957 dans l'Atlantique. Le Pamir, "sister-ship" du Passat, était le dernier cap-hornier à effectuer une navigation commerciale. Quatre-vingts hommes périrent dans le naufrage (Photo prise dans l'Atlantique par le C.L.C. Roquet)

#### LE NAUFRAGE DU TROIS-MATS CARRE "COMTE DE SMET DE NAYER" : VOILIER-ECOLE BELGE

Le voilier-école Belge sombra le 19 avril 1906 dans le nord du Golfe de Gascogne après six jours de mer depuis le départ de Flessingue. Les naufragés furent recueillis par le quatre-mâts "DUNKERQUE" sous le commandement du Capitaine MORFOUACE. Vingt-six rescapés prirent place dans un canot : ils aperçurent au loin un voilier et le canot modifia sa route pour aller à sa rencontre. Le "DUNKERQUE" venait du Chili et faisait route sur Falmouth pour ordres. Vers 17H00, les 26 rescapés furent recueillis à bord de ce beau voilier de la Compagnie A.E. BORDES de Dunkerque. Morfouace reçut pour cet exploit la Croix de Léopold de Belgique, la médaille d'or de la Marine Française ainsi que quelques souvenirs. Ce sauvetage est raconté dans de nombreux ouvrages, en particulier :

- Les derniers Cap-Horniers français (CDT Louis LACROIX)
- La mer douce et cruelle (CDT AUBIN)
- Navires sans retour (Robert DELACROIX)
- Histoire des navires-écoles belges (Hubert RENSON)
- Mercator (Alex DE VOS)

Alain LE ROUX\*

\* Petit-Fils d'Augustin MORFOUACE, dernier Capitaine d'Armement de la Compagnie BORDES.

# En passant par la Cambuse

Yves CHARLOT

## LA TEURGOULE DE NORMANDIE

Expliquer qu'à base de riz et de canelle, il s'agit d'un dessert normand, c'est déclencher l'hilarité de ses interlocuteurs. Par contre, vous pouvez parler des ivoires de Dieppe, tout le monde vous prend au sérieux.

Pourtant, que je sache, il n'y avait pas davantage d'éléphants sur le plateau de Caux que de rizières dans les vallées du Pays d'Auge.

On rétorquera que cela n'a rien à voir ! Mais si, il s'agit bien de la même chose.

Il fut un temps où la France était riche de sa flotte, de ses marins, de ses Armateurs véritables commerçants formés au négoce et non à l'administration (voir ce qu'ont fait de la Compagnie Générale Maritime trois fonctionnaires rien qu'en 20 ans).

C'est au 16ème et au 17ème siècles que la France fut un grand pays grâce à sa marine. On se souvient de Jean ANGO, armateur de Dieppe dont les navires détruisirent plus de 300 navires portugais.

Tant par le commerce que par la course contre Portugais, Hollandais, Anglais... les navires, entre autres produits ramenaient à Dieppe les défenses d'éléphants qui étaient pour beaucoup travaillées sur place donnant de l'ouvrage à quelque 350 ivoiriers. Ils ne sont plus que deux ou trois actuellement, que les écologistes et BB se rasurent !

Un autre port était très actif aux 16ème et 17ème siècles, c'était Honfleur. C'est de ce port que Samuel CHAMPLAIN partit pour le Canada, et en plus du commerce, Honfleur armait à la course, avec les mêmes objectifs que les Dieppois. Le gros du butin étant envoyé vers Paris en particulier les épices très prisées pour la conservation des viandes et pour en masquer la saveur parfois faisandée.

Elles avaient alors une grande valeur marchande, sauf une, qui n'était pas utile aux viandes : la canelle. Elle restait sur place et pouvait être distribuée aux marins.

Il y avait aussi du riz, céréale bien fade pour les palais habitués aux fèves et au sarrasin, alors il restait aussi sur place. Et les marins repartaient chez eux avec un peu de riz et de canelle, ce qui fait que la Teurgoule ne se trouvait à l'origine que dans le Pays d'Auge, origine des marins d'Honfleur.

## BOURRE GOULE...

On comprend alors qu'en associant ces deux produits avec le lait local, on créait quelque chose qui s'est d'abord appelé bourre goule (no comment !) puis Teurgoule et qui a débordé le Pays d'Auge pour s'étendre à presque toute la Basse Normandie.

C'est d'ailleurs à cette époque et dans ce pays qu'est apparue la compote de pomme à la canelle.

Et la longue cuisson de la Teurgoule vient aussi du fait que les terrines étaient mises dans le four communal ou le four du boulanger.

Mais venons-en au fait :

la recette actuelle a été un peu allégée afin d'avoir quelque chose de plus gouleyant.

Voici donc la recette officielle telle que me l'a donnée Monsieur BESSAGAT (restaurant "Le 1900" à Houlgate) fondateur de la **Confrérie des Gastronomes de la Teurgoule de Normandie** et actuel Présidents des Jurats :

2 litres de lait entier  
180g de sucre  
140g de riz rond  
1 pincée de sel  
un peu de canelle  
Cuire doucement au four 5 ou 6 heures

## LA TEURGOULE D'OR

Un concours annuel (en octobre) décerne "la Teurgoule d'or".

Comment séparer les concurrents quand il ne faut utiliser que ces ingrédients ?

Il y a la qualité du lait, du riz, de la canelle, de sa quantité, de la façon de conduire la cuisson, etc... pour obtenir la bonne cuisson, la bonne consistance, la bonne couleur, la bonne peau et, bien sûr, le meilleur goût.

La Teurgoule est classée dessert mais pour mieux l'apprécier il peut être judicieux de la déguster en collation. Que boire avec ? en Normandie, du cidre, maintenant que l'on sera assuré de la qualité avec les toutes

nouvelles A.O.C. (15 février 1996 pour le cidre du Pays d'Auge).

Le Pommeau (mélange de cidre doux et de calvados) n'est pas à dédaigner, mais avec modération, bien sûr, même si l'A.O.C. Pommeau de Normandie date de 1991.

Cdt Yves CHARLOT



Si Houlgate est devenue capitale de la Teurgoule, cette stèle sur sa plage n'a rien à voir avec ce plat. Mais située à l'embouchure de la Dives, elle rappelle que c'est de Dives qu'est partie la Flotte de Guillaume 1er pour la conquête de l'Angleterre en 1066. Ce qui prouve qu'un pays peut vivre de grandes heures, s'il possède une grande marine...

# “Clippers de France”

## ... Un projet...

- le projet “Clippers de France” a pour but essentiel de donner aux jeunes (15 à 25 ans) un complément de formation humaine, un apprentissage de la solidarité partagée en équipage, l'acceptation du risque calculé, l'approfondissement du courage et du caractère.
- le choix du type de bateau s'est porté sur la goélette Islandaise, dont deux exemplaires célèbres - “l'Etoile” et la “Belle Poule” - naviguent depuis 60 ans sous les couleurs de la Marine Nationale. Mais en retenant une coque en acier, plus facile à entretenir que les traditionnelles coques en bois. Un bateau simple et robuste.
- des stages de quelques jours à plusieurs semaines seront organisés dans les eaux européennes et atlantiques. La formation à bord bénéficiera du concours des anciens de la Royale, de la Marine Marchande ou de la pêche.

## ... Un processus...

- **1996**  
Renforcement et développement de l'association -loi de 1901- dans ses nouveaux locaux parisiens. Contacts avec les chantiers navals, les “clients”, les formateurs. Etudes approfondies des règles d'exploitation et des aspects juridiques, financiers, etc.
- **Eté 1997**  
Création d'une structure pour un début d'exploitation, par location ou affrètement temporaire d'un voilier adapté au projet. Période de rodage. Confrontation des attentes et des possibilités. Appréciation en vraie grandeur des contraintes et des coûts.
- **1998-1999**  
Parallèlement à une exploitation qui se développe, création d'une seconde structure pour la construction ou l'achat, l'armement et l'entretien d'un ou deux bateaux.

### **Cette démarche prudente, et par étapes, présente le double avantage :**

- de ne pas attendre la disponibilité du bateau définitif pour débiter et roder l'exploitation
- mais de n'engager l'investissement lourd lié à la construction ou à l'achat d'un bateau qu'après avoir vérifié la faisabilité et l'intérêt de la formule.

“Clippers de France”  
Association loi de 1901  
**Président**  
Vice Amiral d'Escadre (CR)  
Charles-Henry MECHET  
**Bureau**  
Jean-Louis LE DEUFF  
Jean-Charles DUBOC  
Jean-Paul GODON  
Xavier PICARD  
Andre TROCHERIS  
Yvon MENGUY

### **Adhésion auprès de Clippers de France**

19, avenue Franklin Roosevelt - 75008 PARIS  
Tél. : 16 1 42 56 33 14 - de 10h00 à 16h00  
Fax : 16 1 40 75 00 60  
Cotisation annuelle : 200 F  
(chèque bancaire ou postal)