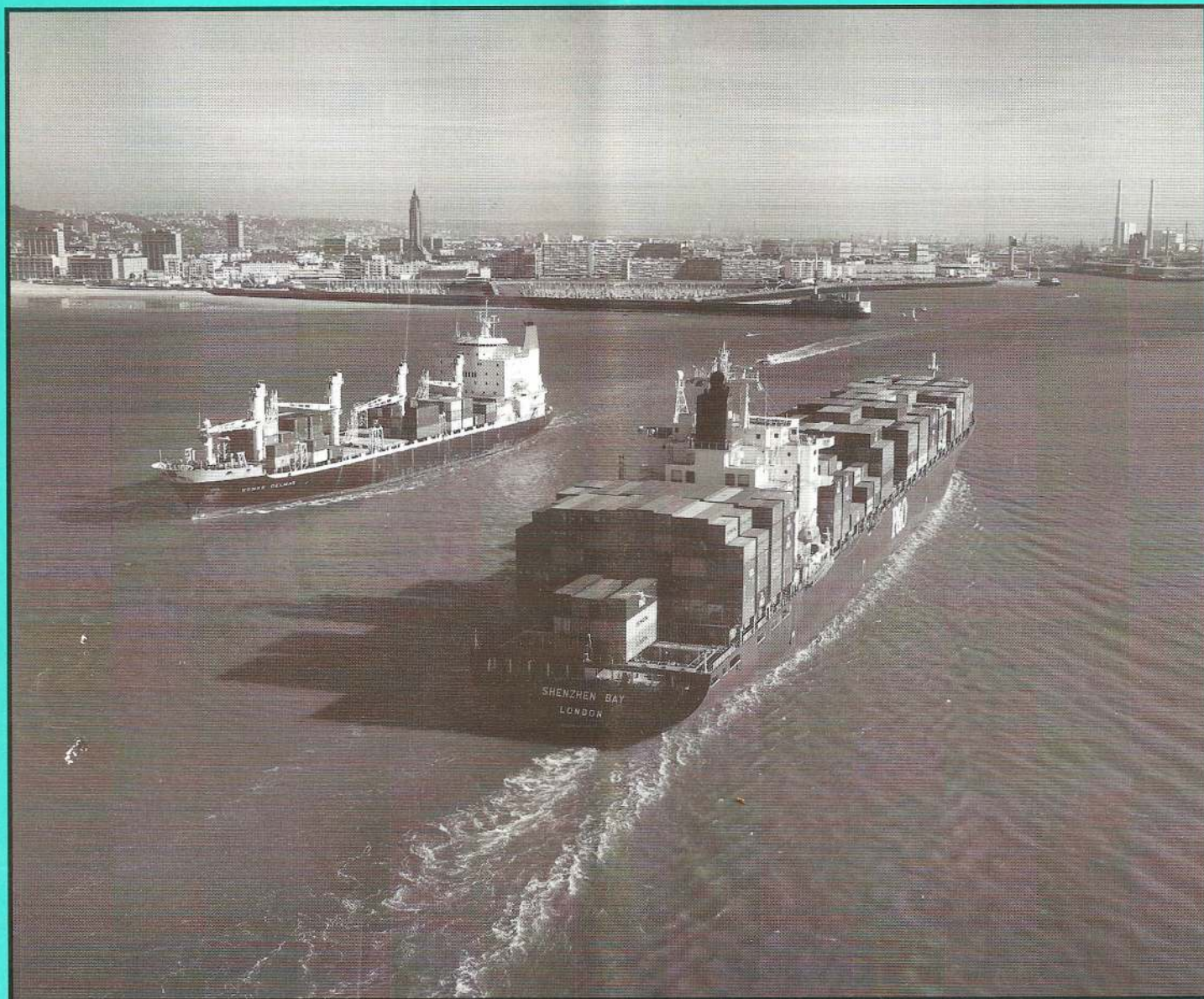


AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 37 - AVRIL 1997



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

Editorial	3
Juridique	4
Clandestins.....	8
Observatoire de trafic	10
NGV.....	14
Formation maritime	18
CESMA	22
Code ISM.....	23
Facteur humain	24
Pollution.....	26
Tribune.....	28
MARS.....	30
Cambuse	35

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1997

- 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 :
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

Directeur
de la publication :
Cdt Jacques LOISEAU

En couverture : Photo PAH.

Crédit photos PAH-SNCM - Adhérents.

J'ai fait un rêve !

Docker tu es, docker tu seras mon fils !

Capitaine tu es, capitaine tu seras mon fils !

Patatrac, le préfet de région n'est pas d'accord et les fils de capitaines non plus d'ailleurs !

L'assemblée générale de la confédération des associations de la marine marchande s'est déroulée le 13 janvier. Un vœu commun a été de prier nos armateurs de tout faire pour embarquer des élèves et de jeunes officiers afin de sauver le métier. C'est aussi une des conclusions des 17èmes journées de la mer organisées par l'Institut Français de la Mer et consacrées aux métiers de la mer qui ont eu lieu 10 jours plus tard... En fait, ce sont les armateurs qui manquent le plus et il n'y a toujours que 210 navires dans notre flotte de commerce.

Les plus grands armateurs mondiaux de porte-conteneurs sont venus donner des leçons à nos gouvernants et responsables portuaires. Ils sont venus expliquer comment sauver 300 000 emplois (en acceptant de bien vouloir continuer à escaler en France) et comment réduire les coûts. Dans leur chantage ils ont tenté de massacrer nos amis pilotes qui justement venaient d'obtenir de la DG VII de Bruxelles un certificat de qualité (sécurité et tarif). Une question : si ces coûts diminuaient les consommateurs que nous sommes en bénéficieraient-ils dans leurs achats ? Ces géants savent-ils qu'en se faisant une lutte sans merci, que lorsque les 6 000 EVP seront encore trop petits, qu'ils nous auront demandé à nous autres contribuables de construire pour leur folie de nouveaux ports et de nouveaux portiques : que les trois quarts d'entre eux vont mourir (déjà le marasme guette les affrètements des 2 000 EVP).

Saluons l'arrivée de Christophe Auguin en vainqueur de ce dramatique Vendée Globe. C'est la victoire du courage, de l'intelligence, de la préparation matérielle et du chantier, de l'expérience, du sponsor et un peu de la chance. Il n'était pas encore à quai que déjà il affirmait qu'après trois expériences de tour du monde : *il trouvait l'épreuve trop dangereuse, qu'il avait suffisamment tenté le diable et qu'il arrêtait*. Puissent ces paroles pleines de bon sens influencer sur le débat que prépare la fédération de voile quand tous les skippers seront rentrés. Débat auquel participeront les gardes-côtes australiens à qui plusieurs skippers doivent la vie. Et si l'on inventait la course autour du monde à deux ? La veille y serait permanente pour éviter les obstacles visibles et autres cargos, et de plus les réglages du voilier le seraient aussi. Etre marin, c'est aussi souffrir un coéquipier. Cette course aura confirmé une fois de plus que les appareils ne sont pas fiables à 100% et si les balises ont sauvé 3 concurrents, le non-fonctionnement de celle du malheureux Gerry ROUFS lui aura peut-être ôté toute chance d'être sauvé.

Plusieurs colloques auront lieu à Paris : l'un d'eux mettra en jeu les rapports entre plaisanciers et NGV qui ne font pas forcément bon ménage dans les zones fréquentées et où les conditions météorologiques ne sont pas toujours idéales. Le second organisé par l'institut français de navigation traitera de la gestion de la vitesse.

Gageons que les années à venir nous assureront beaucoup de sécurité !

La privation de liberté d'aller et venir à bord d'un navire pour celui qui s'y est introduit frauduleusement peut-elle être assimilée à une séquestration ?

Par le Commandant J.P. DECLERCQ
Capitaine au Long Cours et Docteur en Droit

The hereunder article has been written by Cpt J.P. Declercq, Master Mariner and Doctor of Law. The matter which is dealt with is whether the fact to assign a stowaway to custody may be considered as an unlawful consignment. Naturally the answer is «no», though it was not the opinion of the Court at the «MC RUBY» trial, provided all the relevant legal steps have been taken.

L'homme épris de justice est toujours satisfait de voir un criminel condamné pour un crime qu'il a commis. C'est pourquoi, il est difficile de ne pas approuver la condamnation des marins du MC RUBY, convaincus d'avoir assassiné les passagers clandestins qui s'étaient introduits à bord du navire.

Mais que doit penser le juriste maritime ? - L'interprétation de la convention sur le droit de la mer faite par la Cour d'Assises nous convient-elle ? - Les faits s'étant produits en haute mer, à bord d'un navire ne battant pas le pavillon français, et concernant des individus qui n'ont pas la nationalité française, il semble que l'article 27 de la convention ne permettait pas à la juridiction française de se saisir de l'affaire. Mais je ne discuterai pas ce point-ci.

Notons seulement que, en se déclarant compétente, la Cour de Rouen a sans doute pu juger et condamner des criminels qui, sans cela, auraient peut-être échappé à un châtiement mérité ⁽¹⁾. Mais, dans le même temps, elle a créé diverses inquiétudes dans le milieu maritime. Demain le tribunal de tel ou tel pays où ne règnent pas, comme en France, toutes les garanties du droit à la défense, peut, suivant le même raisonnement, décider de poursuivre un marin ou un capitaine pour un crime, vrai ou supposé, commis en mer, sans tenir compte des garanties offertes par la convention sur le droit de la mer. Mais passons.

Mon propos ne concerne en effet pas le procès MC RUBY lui-même, et la compétence de la Cour de Rouen, que je vais admettre acquise, mais un des chefs d'accusation, qui a choqué les professionnels de la mer, la séquestration.

Les Capitaines de navires considèrent en effet que l'enfermement des clandestins est une obligation, déplaisante sans doute, mais indispensable. Ils n'avaient jamais imaginé que cet acte nécessaire puisse être qualifié de séquestration,

et qu'un marin, un capitaine, puisse être mis en examen, et condamné, pour un tel fait.

L'apparition, au milieu de divers autres chefs d'accusation, de la séquestration, soulève donc un problème nouveau en droit, ou plutôt une série de problèmes. Les capitaines pensent appliquer la loi en enfermant les clandestins. Est-ce bien exact ? - Ils posent le problème du refus des autorités de laisser débarquer le clandestin, et de poursuivre celui-ci pour s'être introduit à bord du navire. En se demandant, si séquestration il y a, à partir de quel moment elle commence ⁽²⁾.

A propos de cette affaire, et d'autres affaires de clandestins, il nous faut par ailleurs remarquer que l'on donne trop souvent le beau rôle au fraudeur ⁽³⁾, oubliant un peu vite que la première victime est le Capitaine, lequel doit protéger le navire, l'équipage, les biens, contre les risques que la présence d'un ou plusieurs passagers clandestins peuvent faire courir à l'expédition maritime.

C'est cet aspect que j'examinerai en premier, avant de passer à l'aspect pénal de l'action contre le clandestin, et de me pencher, en dernier lieu, sur les questions de procédure.

1. De la libre circulation à bord du navire.

La loi interdit à quiconque, autre que les fonctionnaires et agents des services publics de pénétrer à bord d'un navire sans autorisation du Capitaine ou de l'Armateur, ou sans y être appelé par les besoins de l'exploitation. La violation de cette règle est un délit, qui est puni conformément à l'art. 74-al.1 CDPMM⁽⁴⁾.

Il s'agit là d'une règle qui ne s'applique pas seulement aux navires, et que l'on appelle, en d'autres lieux, violation de la propriété privée ou industrielle. Personne ne peut péné-

(1) Ceci n'étant toutefois pas sûr. Rien ne prouve que l'Etat du pavillon, ou l'Etat de la nationalité des criminels, auraient failli à rendre une bonne justice.

(2) AFCAN-INFO n° 33 Avril 1996 - «L'Affaire du MC RUBY, Réflexions sur le Procès».

(3) Il a été question, pour le rescapé du MC RUBY, de tourner un film, dont il sera le héros.

(4) Loi du 17 décembre 1926 modifiée, portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

trer dans un domicile privé ou dans une entreprise sans l'accord du propriétaire. Et ceci d'autant plus que l'entreprise en question est sensible, comme, par exemple, une centrale nucléaire... ou un navire.

Sans préjuger des poursuites éventuelles, le propriétaire, ou son gérant, est donc en droit de reconduire l'intrus à l'extérieur, et, s'il ne peut le faire, de l'empêcher de circuler. Enfermer un passager clandestin dans une pièce, pour l'empêcher de circuler à bord d'un navire, ne constitue donc pas une violation du droit de celui-ci à circuler librement, puisque celui-ci n'a aucun droit, de par la loi, de circuler à bord.

Notons que cette restriction à la liberté de circuler, liée au statut privé du navire, ne concerne pas seulement le «passager» clandestin. Ainsi à bord d'un navire spécialisé dans le transport des passagers, les espaces de vie des marins sont clairement indiqués comme «privés», et leur accès est interdit aux passagers. De même l'espace machine, la passerelle, et autres locaux de travail, ne sont accessibles aux passagers que sous autorisation spéciale, pour visite accompagnée.

A ce droit d'empêcher quiconque de circuler à bord du navire sans autorisation s'ajoute, pour le capitaine, une obligation liée à sa fonction de garant de la sécurité.

Quelle est, en effet, la motivation, la personnalité de celui qui est venu se cacher ⁽⁵⁾ à bord du navire. La plupart du temps, il s'agit d'un homme qui veut tenter sa chance dans un autre monde, soit pour vivre mieux, soit pour vivre tout simplement parce qu'il a de fortes chances de mourir de faim dans son pays ⁽⁶⁾. De rares fois, l'homme tente d'échapper à des persécutions, et pourra, s'il arrive à bon port, obtenir le statut de réfugiés politique. Mais, quelquefois également, ce peut être un criminel qui tente d'échapper à la justice ⁽⁷⁾.

Laisser circuler librement à bord du navire des personnes embarquées frauduleusement, qui peuvent être des criminels, et dont les intentions ne sont pas certaines, peut être cause d'avarie grave au navire ou à la cargaison, et il y aurait négligence du Capitaine, au sens de l'art.81 CDPMM, de ne pas avoir pris les mesures préventives nécessaires pour éviter de tels faits ⁽⁸⁾. Il est intéressant de remarquer que ce risque pour la sécurité du navire avait été souligné par le délégué français à la conférence préparatoire à la convention de Bruxelles sur les clandestins ⁽⁹⁾.

Notons toutefois que restriction à la liberté de circuler n'est pas synonyme d'enfermement. Les brochures d'informations fournies par les armateurs et les P&I Clubs ⁽¹⁰⁾ indiquent seulement qu'ils ne doivent pas pouvoir accéder à la

passerelle de commande, à la machine, et autres espaces vitaux ⁽¹¹⁾. Il appartient donc au capitaine, en fonction des circonstances, de voir s'il peut sans risque éviter l'enfermement. Ceci est possible en particulier lorsqu'il est clair que le statut de réfugié politique sera accordé (cas des Vietnamiens ou Cambodgiens, à une certaine époque).

L'enfermement est toutefois recommandé, en particulier s'il y a plusieurs clandestins, lesquels doivent, conseille une brochure sur le sujet, être séparés en différentes pièces bien fermées ⁽¹²⁾.

Il reste, enfin, une autre obligation pour le capitaine, imposée, cette fois, par les autorités des Etats du Port. Il est impératif que le clandestin ne soit pas libre d'aller et venir à l'arrivée au port, afin de pouvoir être remis aux autorités pour son rapatriement, lorsque celui-ci est accepté ⁽¹³⁾, ou pour éviter qu'il ne quitte le navire sans autorisation, auquel cas le capitaine pourrait être lui-même poursuivi pour aide à l'immigration clandestine ⁽¹⁴⁾. Or, ceci, le clandestin le sait. Et, s'il est laissé libre de ses mouvements, il y a de forts risques qu'il se cache à nouveau avant l'arrivée, pour pouvoir s'échapper et arriver au but qu'il s'était donné en embarquant.

2. De l'action pénale et de la prison préventive à bord du navire.

L'intrus est donc en premier lieu un danger pour le navire, et une charge qui peut avoir, dans les ports, outre les frais de rapatriement, des conséquences financières graves, un allongement des escales, et, éventuellement, des poursuites judiciaires. Et, lorsque le capitaine prive un passager clandestin de la liberté d'aller et venir à bord du navire, il le fait dans le cadre de l'obligation qui lui est faite, quel que soit le pavillon du navire, de prendre toute mesure nécessaire pour la sécurité du navire, des personnes, des biens, et pour la bonne marche de l'expédition maritime.

Le passager clandestin n'est cependant pas seulement une source de problèmes. C'est un délinquant.

La législation de tous les pays maritimes condamne plus ou moins sévèrement l'embarquement frauduleux.

En France, ce délit est passible d'une amende de 60F à 1 800 F et d'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois ⁽¹⁵⁾.

Aux Bahamas, le délinquant peut être puni par une amende de 500 dollars, ou un emprisonnement de 3 mois maximum ⁽¹⁶⁾.

Dans le cadre de la législation française, dès qu'il a

(5) En langue anglaise, passage clandestin se dit «stowaway», celui qui se cache pour partir au loin.

(6) Ce peut être le cas pour un Libérien. Ce sera par contre rarement le cas pour un Ghanéen ou un Camerounais.

(7) Sur les raisons de ces départs en clandestinité, Fanny PAYRE, «Les passagers clandestins», mémoire DEA NANTES 1995, avec une analyse historique (pp. 9s) et actuelle (pp. 19s).

(8) L'article 81 CDPMM, dispose des peines encourues en cas d'infraction à l'art.80, ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine... qui a occasionné, pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement..., soit une avarie grave du navire ou de la cargaison.

(9) N. MOLE «Brussels Convention relating to stowaways», in STOWAWAYS BY SEA, Nautical Institute practical Guide, London 1992, p.35. Cet ouvrage de Br PAR-RIT reproduit le texte de la convention de 1957 sur les clandestins, laquelle n'a jamais été ratifiée.

(10) Les Clubs de Protection P&I sont très concernés par la question, dans la mesure où ce sont eux qui prennent en charge les frais de rapatriement de clandestins.

(11) Capt. BENYO, in STOWAWAYS BY SEA, p. 94.

(12) STOWAWAYS BY SEA, op.cit.

(13) Cet enfermement impératif avant l'arrivée au port fait d'ailleurs généralement partie des consignes données au capitaine par son armateur. On peut ainsi lire dans les consignes d'un important Managing Owner : «When a vessel enters port the stowaway must be confined to a cabin until his disembarkation».

(14) C'est ainsi qu'en application de l'Immigration Act, 1971, le capitaine d'un navire a été emprisonné à LIVERPOOL, et condamné à une peine d'amende. Le navire a perdu 3 jours. Cas cité par J.R. HULMES, «The United Kingdom Law relating to Stowaways», STOWAWAYS BY SEA, p.68.

(15) CDPMM - Art.74-al.3. La peine de prison est portée de six mois à deux ans en cas de récidive.

(16) BAHAMAS MERCHANT SHIPPING LAW, CH.246, Art.142-al.1.

connaissance d'un crime, d'un délit, ou d'une contravention commis à bord, le capitaine doit procéder à une enquête préliminaire ⁽¹⁷⁾. Le capitaine, dans ces fonctions d'officier de police judiciaire, va donc rechercher et constater l'ensemble des crimes et délits commis par l'intéressé.

Il y a, bien sûr, embarquement frauduleux. Mais il peut y avoir, accessoirement, dommage aux biens ⁽¹⁸⁾, vol, menaces, violences, soulèvement contre l'autorité du Capitaine ⁽¹⁹⁾.

Le code dispose que le capitaine peut décider, en cas de nécessité de faire arrêter préventivement l'inculpé ⁽²⁰⁾.

Il apparaît donc ici que, si les mesures de prévention prises par le capitaine peuvent apparaître comme n'ayant aucune base législative ou réglementaire, le capitaine peut prendre la décision d'enfermement du clandestin, considéré ici en tant que délinquant, si cette mesure s'avère nécessaire. Or, nous avons assez démontré, dans la première section, la nécessité de celle-ci.

Cependant, il y a une limite dans l'espace et dans le temps à ce pouvoir et à cette action du capitaine. Il doit en effet, à bord du navire battant pavillon français, saisir des faits l'Administrateur des Affaires Maritimes, lequel devra compléter, «s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine» ⁽²¹⁾, et saisir «le procureur de la République qui transmet le procès-verbal à l'officier du ministère public près du tribunal compétent». Le délinquant devrait donc, à ce moment, être débarqué, et le navire libéré de son encombrant fardeau.

Il faut ajouter que, en application de l'Art.27 de la Convention de décembre 1982 sur le Droit de la Mer, la juridiction criminelle de l'Etat du Port peut être saisie à la demande du capitaine d'un navire, quel que soit son pavillon, en cas de crime commis à bord, ce qui est le cas, en particulier, du soulèvement contre l'autorité du capitaine (articles 60 et 61 CDPMM).

En fait, la poursuite des clandestins devant la juridiction pénale est quasi inexistante. Jusqu'à une époque récente, rares étaient les capitaines qui effectuaient l'enquête prescrite, et les Administrateurs se gardaient bien de les poursuivre pour avoir «négligé, sans motif légitime, de faire les constatations requises en cas de crime ou délit commis à bord... ; de tenir régulièrement le livre de discipline» ⁽²²⁾.

En effet, le respect de la procédure semblait peu important dès lors que tout le monde collaborait au même but, débarquer l'intrus au plus vite, et le ramener chez lui, ou, s'il s'agissait d'un réfugié politique, organiser son accueil.

Mais les choses ont changé avec la psychose de l'immigration clandestine qui a envahi certains pays développés. Alors que les armateurs prennent aujourd'hui toutes les précautions nécessaires pour éviter ce genre d'ennui ⁽²³⁾, et pré-

parent, avec leur PI Club, le rapatriement à leur frais des indésirables, beaucoup d'Etats, à commencer par la France, refusent le transit de ceux-ci sur la portion de territoire comprise entre le port et l'aéroport. Dans ces conditions, celui qui avait embarqué comme passager clandestin et avait été déclaré comme tel aux autorités, devient un «refoulé». Il est difficile de le considérer encore comme un délinquant, puisque l'enquête pénale s'arrête. N'ayant jamais été vraiment passager, il n'est plus clandestin, et son maintien à bord pose encore plus de problèmes qu'avant l'arrivée, le capitaine se retrouvant dans la situation de notre première section, l'espoir de retrouver une situation normale en moins.

Pour terminer sur l'action pénale, il nous faut donc constater que celle-ci a peu de chances d'être dirigée contre l'hôte forcé. Par contre, si l'obligation qui est faite au capitaine par la police aux frontières d'enfermer la personne refoulée, est appelée par cette administration «consigner à bord», cette interdiction de quitter le navire peut être considérée comme une restriction illégale de la liberté d'aller et venir sur le territoire français, et donc comme une voie de fait de la part des autorités de police ⁽²⁴⁾.

Entre le moment où le passager clandestin est découvert, et le moment où il peut enfin être débarqué, il peut donc être maintenu dans un local fermé pour différents motifs. La procédure, et le respect des actes de procédure, prend donc aujourd'hui une importance qu'elle n'avait pas à l'époque où le débarquement au premier port touché était la règle.

3. De la procédure.

Au grand étonnement des quelques professionnels de la mer présents lors du procès MC RUBY, il semble que la cour s'est largement interrogée sur la nature du local où étaient enfermées les futures victimes, pour déterminer s'il y avait, ou non, séquestration.

Il nous semble pourtant que le lieu importe peu ici, si la décision a été prise par le Capitaine pour des motifs justifiés. Celui-ci doit, bien sûr, choisir, parmi les locaux disponibles (il n'y en a en général pas beaucoup à bord d'un cargo) celui qui répond le mieux (ou le moins mal) aux impératifs humanitaires, sous peine de se voir accusé de mauvais traitements ⁽²⁵⁾. Mais l'existence de mauvais traitements ne signifie pas que l'enfermement est injustifié.

Toutefois, le choix, à bord d'un navire pourvu de locaux adaptés, d'un local éloigné du château ⁽²⁶⁾, peut faire penser à une action clandestine, de la part d'une partie de l'équipage, et donc à l'insu du capitaine ⁽²⁷⁾. Une

(17) CDPMM, Art.28 al.1.

(18) Ce délit est passible d'une peine de un mois à deux ans par le CDPMM lorsqu'il touche à des objets utiles à la navigation (Art.52). La peine est d'un an sous législation Bahamas pour tout dommage au navire ou à son matériel (Art.129-2f).

(19) Le CDPMM distingue les cas d'outrage (Art.57, 6 mois maximum), de voies de fait (application du code pénal), de soulèvement contre l'autorité (Art.60, réclusion). Le code BAHAMAS prévoit une peine maximum de 1 an en cas d'agression (Art.129-al.2d).

(20) CDPMM, Art.28-2° al

(21) CDPMM, Art.33.

(22) CDPMM, Art. 43.

(23) Voir Fanny PAYRE, *op. cit.*, pp.33s, «les moyens de prévention».

(24) SAAR BREDA, TGI BREST 29/12/95.

(25) Déclaration universelle des droits de l'homme, et en particulier art.7 : «Nul ne sera soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains, ou dégradants...».

(26) On appelle «château», à bord d'un navire, les locaux d'habitation de l'équipage.

(27) Il est nécessaire de bien voir que la société composée par un équipage de 24 hommes est complexe, et que le capitaine qui devrait, en principe, être informé de tout, ignore en fait beaucoup de choses. Le maître machine, ou le chef mécanicien, pourra par exemple hésiter à l'informer d'une fausse manœuvre à l'origine d'une pollution. Et, bien sûr, ceux qui ont commis, ou envisagent de commettre, un délit, prendront soin de le laisser dans l'ignorance. Voir à ce sujet l'affaire du trafic de drogue à bord du navire Karaboudjan, Hergé, «Le crabe aux pinces d'or».

telle action est plausible si les coupables ont pu en retirer un bénéfice substantiel ⁽²⁸⁾.

Ceci mis à part, considérons le cas général, celui où le capitaine est normalement informé par son équipage de la découverte d'un ou plusieurs passagers clandestins.

De ce qui précède, il peut sembler que l'enfermement de ceux-ci par les marins du navire concerné est un droit, lequel ne peut en aucun cas être assimilé à une séquestration, ce qui pourrait amener à estimer qu'un clandestin n'a que ce qu'il mérite, et que son enfermement n'est jamais une séquestration. Mais est-ce si sûr ?

Revenons tout d'abord à la comparaison qui a été faite dans la première section, où l'équipage du navire est considéré en tant que victime d'une violation de domicile, au même titre qu'un propriétaire ou gérant de bâtiment. Il peut, comme ce dernier, prendre toute mesure provisoire contre l'intrus. Mais, par la suite, le gérant ou propriétaire doit faire appel à l'autorité publique.

L'autorité publique à bord du navire c'est le capitaine. Lequel doit procéder à un interrogatoire des intrus, et prendre toute mesure qu'il juge utile, à la fois en tant que représentant de l'armateur, et en tant que représentant de l'Etat du pavillon. Les faits doivent en conséquence être consignés dans un procès verbal, et inscrits au journal de bord. Le choix du local, s'il n'y a pas à bord de local adapté, pourra éventuellement être expliqué dans le procès verbal. La présence des clandestins sera signalée à l'armateur par télex ou fax.

Si la législation de l'Etat du pavillon le prévoit, le capitaine peut être amené à procéder à une enquête pénale. A bord d'un navire français, il suivra pour ce faire les prescriptions du CDPMM. Les faits seront inscrits au livre de discipline. De même, la législation Bahamas précise que les délits doivent être «entered in Official Log Book» ⁽²⁹⁾.

Cette procédure étant remplie, nous pouvons considérer que la privation de liberté d'aller et venir infligée au clandestin est légalement justifiée. Le seul reproche qui pourrait éventuellement être fait au capitaine est le mauvais traitement, si mauvais traitement il y a.

Mais qu'en est-il si aucun document de bord, aucun message avec la compagnie ou le P&I, ne signale la découverte des dits clandestins ?

Les motifs d'un tel silence peuvent être multiples. Le capitaine peut être tenté de cacher l'existence de clandestins à bord pour éviter l'amende infligée systématiquement dans certains ports. Certains peuvent penser se débarrasser de ces indésirables en les laissant échapper à la première occasion. Dans de tels cas le bord ne sera peut-être pas accusé de séquestration, mais il sera sûrement considéré comme complice du délit d'immigration clandestine.

Mais nous avons vu avec le MC RUBY, et aussi avec le MARGITTA et le GARIFALIA, pour ne parler que des cas reconnus, que le défaut d'inscription au journal de bord peut avoir des motifs criminels.

Il nous faut donc, sans doute, considérer qu'il y a séquestration dès lors que la privation de la liberté d'aller et venir n'est pas décidée par l'autorité légale à bord du navire, décision motivée et inscrite au journal de bord.

L'accusation de séquestration pourrait donc être faite lorsque des marins, après découverte de passagers clandestins, enferment ceux-ci en un local, sans en avertir le capitaine, et ceci quel que soit le motif de ce silence. Et il est possible de considérer que la décision du capitaine, s'il ordonne l'enfermement sans respecter la procédure, n'a plus le caractère légal qui la justifie.

Ainsi, ce qui justifie l'enfermement des clandestins, c'est la nécessité de les empêcher de circuler à bord du navire, la nécessité, au port, de ne pas être accusé de complicité d'un acte d'immigration clandestine, et la nécessité d'être en mesure de rapatrier les personnes concernées dès que possible.

Lorsqu'il y a eu meurtre, et que la présence des clandestins n'avait pas auparavant été signalée, le juge d'instruction peut à juste raison penser que l'enfermement n'avait pas les motifs ci-dessus, et qu'il s'agissait d'une séquestration. Reste à savoir qui savait, qui a pris la décision, qui a agi. Mais nous sortons ici des généralités, pour rentrer dans le cas particulier.

Nous en arrivons donc à la conclusion que, hormis le cas du meurtre prémédité, le capitaine qui prive, pour des motifs justifiés, un passager clandestin d'aller et venir à bord du navire ne devrait pouvoir être accusé de séquestration.

Le cas du «refoulé» est toutefois différent. Sa situation ne résulte pas d'une décision du Capitaine, mais de celle d'un Etat. Pour avoir rêvé d'un avenir meilleur, une personne peut passer de longs mois dans une prison flottante. Cette prison par destination n'est pas adaptée pour le recevoir. Et elle ne dispose ni de gardiens, ni d'espace promenade, ni de tous les services humanitaires dont bénéficient les condamnés. Cette situation, inadmissible pour le «prisonnier», est dangereuse pour les gardiens forcés, qui se trouvent parfois dans une situation que refuseraient d'assumer les gardiens de prison professionnels.

Il faut que les choses soient claires. Il n'y aurait pas eu d'affaire MC RUBY s'il existait une convention internationale pour la prise en charge des passagers clandestins. Certains ont accusé, à ce propos, les pavillons de complaisance. Ceux-ci n'ont cette fois aucune responsabilité. Il appartient, tout au contraire, aux grands Etats, ceux vers lesquels se dirigent ces passagers particuliers de prendre leurs responsabilités. Tant qu'il y aura des pays riches et des pays pauvres ⁽³⁰⁾, le principe des vases communicants jouera d'une manière naturelle. Ce n'est pas en maintenant des pauvres gens à bord des navires, ni en menant devant les Cours d'Assises ceux qui sont allés jusqu'au bout de la logique du système, que l'on résoudra le problème.

Commandant J.P. DECLERCQ

(28) Ce qui est, par contre, peu probable. Contrairement aux déclarations de certains passagers clandestins, qui, une fois en présence de la police, prétendent avoir été dépouillé de grosses sommes d'argent, l'expérience nous a appris que les candidats au départ en provenance d'Afrique n'ont en général rien, ou presque rien. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils veulent tenter leur chance ailleurs. Le cas de certains boat people et autres réfugiés politiques, qui ont plus souvent des biens, est bien sûr différent.

(29) Merchant shipping Law, CH.246, Art.136.

(30) Les premiers devenant d'ailleurs, selon les statistiques à notre disposition, de plus en plus riches, tandis que les seconds s'appauvrissent.

Justice & Clandestins

Les trois informations suivantes sont révélatrices de la complexité du traitement par la justice de différents pays du problème des clandestins.

I. En France.

Rappelez-vous l'affaire du «FELIX» (août 96) : caboteur qui avait deux clandestins marocains. Le DDCILEC leur a refusé le droit d'entrée (zone d'attente) et les a maintenus à bord à Honfleur.

L'armateur avait assigné le ministre de l'intérieur au TGI pour voie de fait et atteinte grave à son droit de propriété. Le préfet de police avait adressé un «déclinatoire de compétence» au procureur.

Le TGI s'était déclaré :

- incompetent à l'égard de l'armateur, car rien ne l'empêchait de reprendre la mer,
- mais avait admis que l'autorité administrative avait outrepassé ses droits.

Le navire était reparti avec ses clandestins : pour la petite histoire, sachez qu'il n'a pas été autorisé à commercer en Grande-Bretagne et a fini par régler son problème chez lui en Allemagne.

Cette affaire est portée devant le tribunal des conflits (dans les locaux du Conseil d'Etat) et les conclusions pourraient intervenir en début février. Elle devrait être d'une importance capitale car y sera débattu notre point de vue (ou celui de nos armateurs ou P&I club) : à savoir débarquer coûte que coûte les clandestins car le navire n'est pas une geôle.

Le ministre de l'intérieur, si les résultats lui sont défavorables, continuera à faire pression pour déposer un projet de loi afin que les clandestins soient maintenus à bord. Il faudra alors se mobiliser auprès de nos élus parlementaires pour que cette loi ne passe pas... (à suivre).

J. LOISEAU

***Note de la rédaction.** On remarquera que les intentions du ministre de l'intérieur semblent aller à l'encontre des recommandations contenues dans les «guidelines» de l'OMI (voir AFCAN-INFO n° 35). Notre pays, si prompt à condamner les «complaisants» qui n'appliquent pas les Conventions Internationales, va-t-il, une fois de plus, ignorer les prescriptions de certaines de celles-ci ou tout au moins être à la traîne pour les intégrer dans sa législation ?*

2. Au Canada.

Clandestins roumains jetés à la mer.

Un juge de Nouvelle-Ecosse a déclaré jeudi qu'il annoncerait le 6 mars si six officiers taïwanais de la marine marchande seront jugés pour le meurtre de trois Roumains qu'ils auraient jetés dans l'Atlantique depuis un cargo en

mars 96. Selon plusieurs marins philippins travaillant sur le cargo *Maersk Dubai*, les officiers auraient passé par dessus bord trois passagers clandestins d'origine roumaine alors que le navire faisait route vers le Canada. L'accusation estime que les trois Roumains ont été jetés à la mer parce que les officiers craignaient de payer les amendes prévues par le Canada pour tout navire transportant des immigrants clandestins. Si le juge Michael McDonald décide le 6 mars de renvoyer les officiers devant la justice, il risque de provoquer un véritable casse-tête juridico-diplomatique pour le ministre canadien de la Justice Allan Dock : il devra en effet décider d'envoyer les accusés soit en Roumanie, qui réclame leur extradition, soit à Taïwan, qui se dit juridiquement compétent puisque le navire bat pavillon taïwanais et voguait dans les eaux internationales au moment des meurtres présumés. Pour compliquer un peu plus le dossier, la Chine estime désormais que les officiers ne pourraient pas être renvoyés à Taïwan, que Pékin considère comme un territoire chinois. Taïwan a d'ores et déjà menacé le Canada de sanctions commerciales si les accusés sont extradés vers la Roumanie.

Source : *Presse Havraise du 01.02.97.*

3. En Espagne.

The General Director of Police and the General Director of the Merchant Marine have resolved that in all cases where a stowaway enters the country by escaping from a vessel an Administrative Action will be started to establish liability for the escape. The action will commence with the authorities demanding a bank guarantee from the vessel for 25 Million Pesetas (approximately US\$188.250). The authorities will not accept club letters of guarantee and the vessel will be detained until the bank guarantee is issued.

When the investigation into the circumstances of the escape has been concluded, and there is evidence that the master or crew members were negligent in allowing the escape, a fine will be imposed on the master and owners. It is the Authorities intention that the fine should be equivalent to the amount of the guarantee unless during the investigation it was established that the degree of negligence warrants that the amount of the fine should be reduced.

The lawyers recommend that Masters with stowaways on board should notify the presence of a stowaway to the vessel's agents prior to entry into a Spanish port with instructions that the agents in turn notify the relevant authorities. Ships agents should maintain close contact with the port's local police and should pass on to the master all instructions with regard to either disembarking the stowaway or, if the stowaway is to remain on board, maintaining security measures on the vessel. It is essential that masters take all reasonable steps to ensure that the stowaway does not escape whilst the vessel is in port or Spanish territorial waters otherwise severe penalties may result.

Trafic à grande échelle.

Le terme «clandestins» peut s'appliquer à différentes situations. Il y a «l'embarquement clandestin» et le trafic de «passagers» qui cherchent, comme dans le premier cas d'ailleurs, à immigrer clandestinement. Toutefois il apparaît que les échelles ne sont pas forcément les mêmes si l'on se réfère aux faits rapportés dans l'article paru dans le journal «Le Monde» du 14.01.1997 que nous reproduisons in extenso ci-dessous.

Quoique certains des témoignages puissent paraître sujets à caution, il n'en reste pas moins que la police grecque a emprisonné 107 personnes transportées par le «JOHAN» au lieu de les consigner à bord comme cela aurait sans doute été le cas en France. Il est vrai qu'il s'agissait de «passagers» embarqués avec l'accord du bord et non pas de «clandestins».

Moralité : Pour un capitaine mieux vaut être coupable que victime !

Le mystère des 283 clandestins naufragés au large de la Grèce.

ATHENES *de notre correspondant.*

Depuis plus de dix jours, les autorités grecques enquêtent en vain sur une mystérieuse affaire dont on ne sait si elle a fait ou non 283 victimes, des immigrés clandestins asiatiques qui se seraient noyés dans la nuit de Noël, quelque part en mer, entre Malte et la Sicile.

Alertée par des habitants, la police grecque a arrêté le 30 décembre, près d'Ermioni, un petit port au nord-est du Péloponnèse, 107 clandestins sri-lankais, pakistanais et indiens. Débarqués par un navire «négrier», le *Johan*, battant pavillon hondurien, ils se croyaient en Italie. Onze d'entre eux ont alors raconté une épouvantable odyssee révélée le 4 janvier par le quotidien grec *Ethnos*. Ils ont affirmé qu'ils avaient été témoins du naufrage du *Franship*, un autre vaisseau «négrier» qui transportait 312 immigrés asiatiques en provenance d'Alexandrie, en Egypte. Le *Johan* aurait provoqué volontairement ce naufrage. Vingt-neuf naufragés ont été recueillis par le *Johan*, tandis que les autres, dont le capitaine grec du *Franship*, ont disparu. Le *Johan* a débarqué cinq jours plus tard, près

d'Ermioni, les 143 autres immigrés qu'il transportait. La police grecque en a arrêté pour l'instant 107, qui ont été répartis dans diverses prisons du Péloponnèse.

Le centre opérationnel du ministère de la marine marchande a averti les centres de sauvetage de Rome et de La Valette. Ces derniers n'ont, jusqu'à présent, repêché aucun corps. La capitainerie du port de Lampedusa, petite île italienne située entre Malte et la Tunisie, dont l'activité principale est le contrôle du canal de Sicile en raison des arrivées continues d'immigrés clandestins, a assuré qu'elle n'avait pas entendu parler d'un naufrage. Les autorités maltaises ont indiqué qu'une collision avait eu lieu au large de Malte à la veille de Noël, mais entre un bateau grec et un navire maltais. Trois personnes, un Maltais et deux Grecs, ont été officiellement portées disparues à la suite de la collision. «Dans leurs témoignages, les clandestins ont parlé de près de 300 disparus. Nous aurions dû retrouver des corps, ce n'est pas normal», a relevé un responsable du ministère grec de la marine marchande, doutant de la véracité des témoignages.

Interpol a été alertée. Un procureur de Nauplie, près d'Ermioni, a engagé, le 9 janvier, des poursuites pour «meurtres avec préméditation et violation de la loi sur les étrangers» contre quatre Grecs (deux mécaniciens du *Johan*, un Grec de Malte et un repris de justice spécialiste dans le trafic de main-d'œuvre), contre sept étrangers - dont le capitaine libanais du *Johan*, qui se trouverait en Roumanie -, et contre des supposés complices indiens et pakistanais. Le procureur a confié le sinistre dossier à un juge d'instruction.

Selon *Ethnos*, le naufrage serait dû à «une guerre de négriers». Le *Johan*, qui a probablement changé de nom depuis, aurait voulu mettre fin à la concurrence du *Franship* et l'aurait «attaqué pour le couler». Les clandestins sri-lankais ont expliqué qu'ils avaient payé 5 000 dollars (environ 25 000 francs) à un bureau spécialisé de Colombo pour gagner un pays européen. Ils ont joint Le Caire par avion puis Alexandrie, où ils ont payé de nouveau 1 000 dollars à un Grec qui les a embarqués à bord du mystérieux *Franship*, disparu avec 283 hommes à bord.

D.K.

Expérience

«Vessel Traffic Observatory»

Le commandant Francis BREVEAU, Commandant du Port du Havre, a bien voulu rédiger pour AFCAN-INFO, cet article relatif à une expérience pilote d'observation du trafic maritime, effectuée à la demande de l'AISM, à laquelle il a participé avec ses adjoints de la Capitainerie du PAH.

Vessels Traffic Observatory - (V.T.O.)

The European Permanent Traffic Observatory (EPTO).

This project was launched to support the work carried out by I.A.L.A. regarding investigations toward harmonisation of Maritime traffic management procedures throughout Europe.

The EPTO system could be used in two different ways :

- an existing VTS center to assess the actual level of safety and services offered to the users for the seaways. Formalizing the rules and regulations of traffic management could help to validate them and/or tune.*
- for new VTS implementation studies, playing traffic simulation through the system will give interesting figures on the actual level of risk and the potential improvements brought by a VTS system.*



Photo PAH

I. INTRODUCTION.

Le Port Autonome du Havre a doté la capitainerie du port d'un Service de Trafic Maritime Portuaire ou (Port Vessel Traffic Services) dès l'année 1973. Les équipements techniques de ce VTS portuaire ont été renouvelés et améliorés en 1992 et permettent maintenant de disposer de données sur les évolutions des navires en baie de Seine.

Le Port Autonome du Havre (P.A.H.) participe aux travaux du «VTS Committee» de l'A.I.S.M. et, à ce titre, est directement impliqué dans les études engagées.

Notamment, ce Comité VTS a demandé le lancement d'une étude sur l'observation du trafic maritime dans la zone d'action d'un VTS avec collecte et traitement des données recueillies sur le trafic. Le port du HAVRE, disposant de ces données a donc fait acte de candidature pour contribuer à cette étude.

Parallèlement le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord a signé un arrêté créant une «station d'identification Baie de Seine Traffic» en confiant la gestion à la capitainerie du Port Autonome du Havre avec les moyens radio et radar dont elle dispose.

Cette mission d'identification s'applique non seulement aux navires de plus de 50 mètres en provenance ou à destination du Havre, mais également des autres ports concernés en Baie de Seine, à savoir Rouen et Caen-Ouistreham.

Il s'avère, de ce fait, que l'observation et l'analyse du trafic maritime en Baie de Seine répondent à la fois à la demande exprimée par l'A.I.S.M. et à l'intérêt que cela présente sur le plan local. Ceci confirme la volonté exprimée par le Port Autonome du Havre de participer à l'expérimentation VTO (Vessel Traffic Observatory) en utilisant à cette fin l'outil EPTO (European Permanent Traffic Observatory) mis à disposition par l'U.E.

II. OBJECTIFS DE CETTE EXPERIMENTATION VTO.

Le traitement et l'exploitation des données issues des capteurs disponibles dans un VTS doit permettre d'axer cette expérimentation sur le plan général vers les tâches suivantes :

- établir la liste des données qu'il convient d'enregistrer pour étu-

dier et proposer des améliorations aux procédures opérationnelles d'un VTS

- identifier les moyens et méthodes qu'il conviendrait de promouvoir pour enregistrer, analyser et partager ces informations
- étudier les exigences susceptibles de nécessiter l'analyse systématique des données relatives au trafic maritime
- préparer les éventuelles recommandations pour la saisie, l'analyse et les échanges d'informations de données provenant des VTS.

D'une façon plus particulière, pour ce qui concerne le port du Havre et la circulation maritime en Baie de Seine, cette expérimentation doit permettre d'appréhender les caractéristiques de la navigation et d'analyser les situations de trafic. Les conséquences à en tirer pour une éventuelle adaptation des procédures en vigueur et des moyens complémentaires à mettre en œuvre seront examinées dans le but essentiel d'améliorer, si besoin est, la sécurité de la navigation.

III. MOYENS MIS EN ŒUVRE.

L'analyse des données concernant le trafic maritime en Baie de Seine est faite dans l'outil EPTO mis au point pour le compte de l'Union Européenne, consiste en un ordinateur puissant qui enregistre pour les traiter les données fournies par les différents capteurs du VTS.

Ces données concernent :

- les données radar issues d'un extracteur (photo radar) et du système de poursuite et traitement (pistes radar) relatives à la couverture en Baie de Seine (30 miles nautiques depuis Le Havre).

Les pistes radar sont identifiées, étiquetées et renseignées en permanence (route et vitesse).

- les données nautiques (niveau de la marée) et météorologiques (vitesse et direction du vent)

- les données navire issues du système de gestion des escales (caractéristiques du navire, numéro d'escale, ETA).

L'ensemble de ces données, dans un format prédéterminé, directement compatible avec l'outil EPTO, étant rendu disponible, la quantité et la qualité des données fournies, a été analysé en commun par l'utilisateur de l'outil EPTO, les services du Port Autonome du Havre (Capitainerie d'une part, pour exprimer les besoins opérationnels à traiter, et Technique d'autre part, pour les exigences à satisfaire).

IV. PREMIERS RESULTATS - ANALYSES.

Les conditions de navigation sont analysées en fonction de trois paramètres importants : les flux de trafic, les types de navires, les conditions du site.

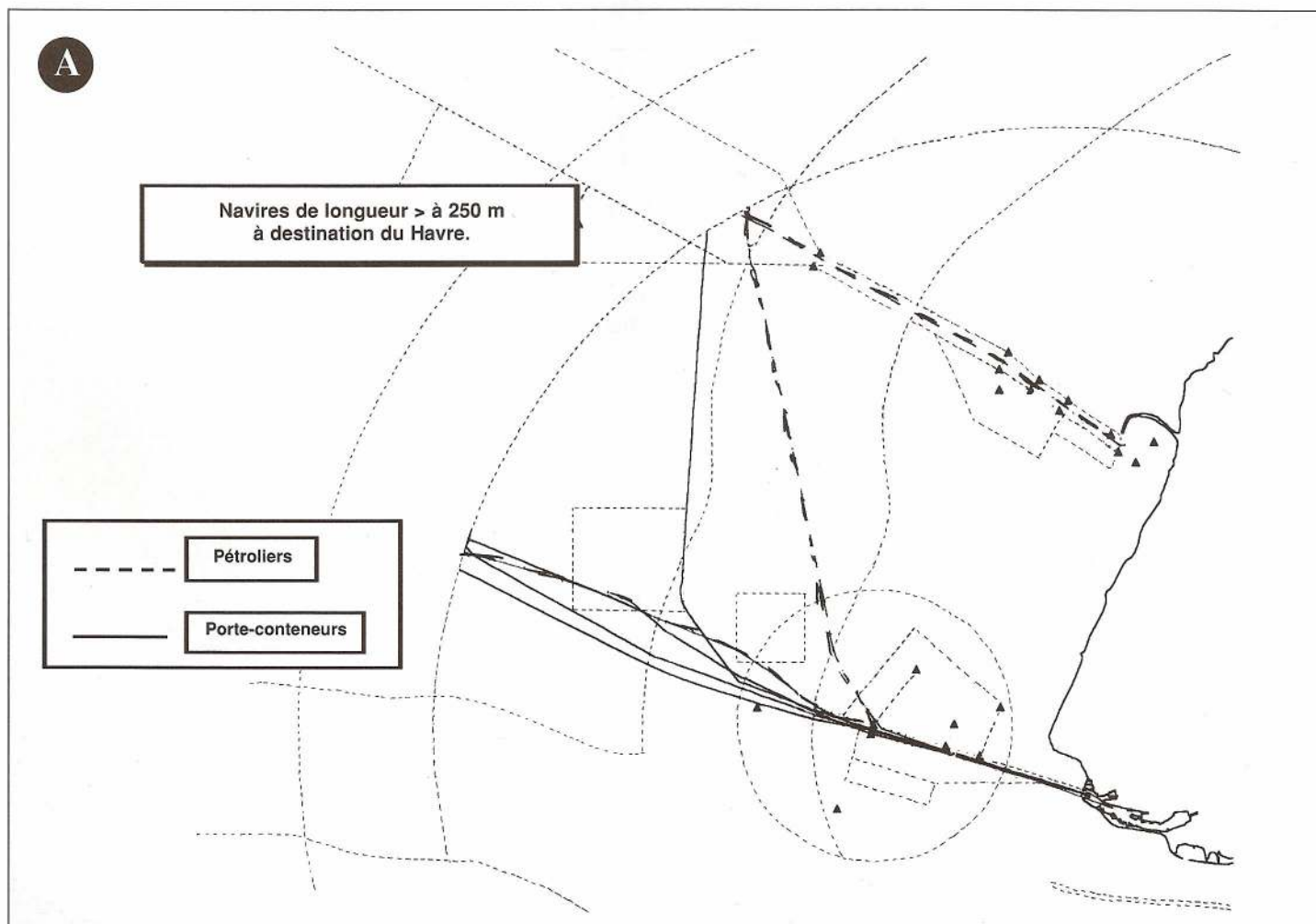
Pour l'étude des flux de trafics, un nuage des trajectoires enregistrées sur 6 jours et correspondant aux routes d'atterrissage des navires vers la baie de Seine met en évidence les couloirs les plus suivis (*ce graphique est trop dense pour être reproduit*).

Parmi ces routes d'atterrissage, nous avons ensuite sélectionné celles des navires d'une longueur supérieure à 250 mètres, puis celles des navires dont la longueur est comprise entre 200 et 250 mètres, ces navires étant à destination du Havre. (les caractéristiques des navires n'ont été enregistrées que pour les navires faisant escale au port du Havre) (*graphique A*).

Pour l'étude des zones d'attente ou de mouillage, un comptage des présences a été effectué sur 10 jours pour les 3 zones d'attente du Havre. Les distances minimales entre navires dans ces zones pour chaque jour, permettent d'évaluer la sécurité au mouillage. Les graphiques permettent de distinguer les situations entre navire au mouillage et navire faisant route d'une part, entre deux navires au mouillage d'autre part.

L'adéquation des règles de navigation existantes peut se vérifier à la lumière de ces premiers résultats.

En effet, parmi les routes d'atterrissage isolées, nous avons constaté une traversée du chenal du Havre sans pilote à bord, ce qui consti-



tue une infraction. Les circonstances de l'infraction sont connues grâce aux données enregistrées. Toutefois l'expérimentation ne tient pas compte des échanges V.H.F. entre le Centre du STM Portuaire (Vigie) et le navire : en l'occurrence il n'y avait pas de trafic dans le chenal au moment de cette traversée.

Les nuages de points des situations rapprochées détectant les distances de passages les plus réduites placent ces situations à l'intérieur de la zone réglementée pour l'attente et le mouillage des navires. Ceci confirme la pertinence de cette réglementation et de l'étendue de la zone.

Les nuages de points d'embarquement des pilotes par catégories de tirant d'eau des navires montrent que les règles existantes sont bien respectées, même si le nuage est assez diffus, ce qui n'est en rien contre indiqué.

Pour étudier le comportement des pistes enregistrées en fonction du type de navire et de ses caractéristiques, nous avons contrôlé les temps de transit depuis la limite des 22 milles nautiques, tenant compte des aléas courants de la navigation sur rade (modification d'allure, croisement, évolution) d'un pétrolier de 162 m (*graphique B*).

Une courbe «Distance des digues / Temps depuis le passage à 22 milles nautiques de La Hève» a été effectuée pour son entrée (*graphisme C*), elle confirme les procédures adoptées usuellement.

L'observation des seuils limites de rapprochement réellement appliqués entre 2 navires en fonction des caractéristiques de ces navires n'a pas été effectuée faute de temps et de mémoire disponible lors du traitement des résultats, mais le nombre et le type de données enregistrées permettraient de le faire ultérieurement.

Pour l'étude en fonction du site, les dépassements et les croisements dans les chenaux d'accès ont été illustrés par des graphiques montrant des croisements dans le chenal impliquant les grands navires. Le croisement le plus serré donne une largeur cumulée des 2 navires de 78,30m dans le chenal du Havre large de 300 m (*graphique D*).

V. CONCLUSION.

Faute de temps et de mémoire disponible au moment du traitement des résultats, nous avons privilégié l'exemple au détriment des statistiques.

Les données enregistrées restent disponibles pour des traitements plus complets qui pourront être effectués sur demande.

Certains événements pourraient éventuellement être détectés et enregistrés systématiquement pour donner une indication d'évolution dans le temps ou pour faciliter certaines recherches.

Les données enregistrées devraient permettre d'établir des recommandations ou des règles concernant par exemple les chenaux, leurs caractéristiques en fonction des navires devant les emprunter, des conditions de croisement, de dépassement et d'échelonnement des navires.

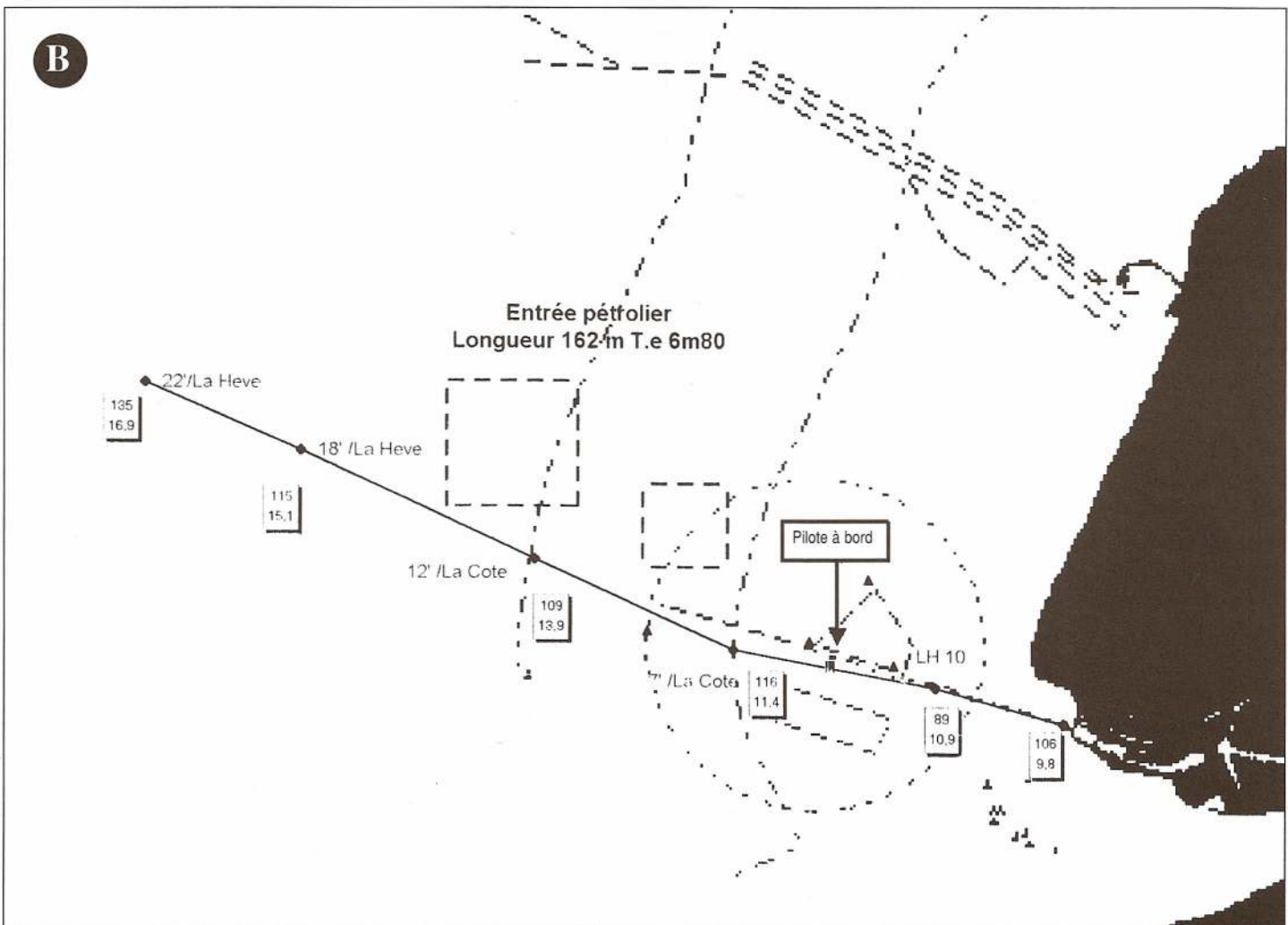
Il serait donc intéressant de considérer :

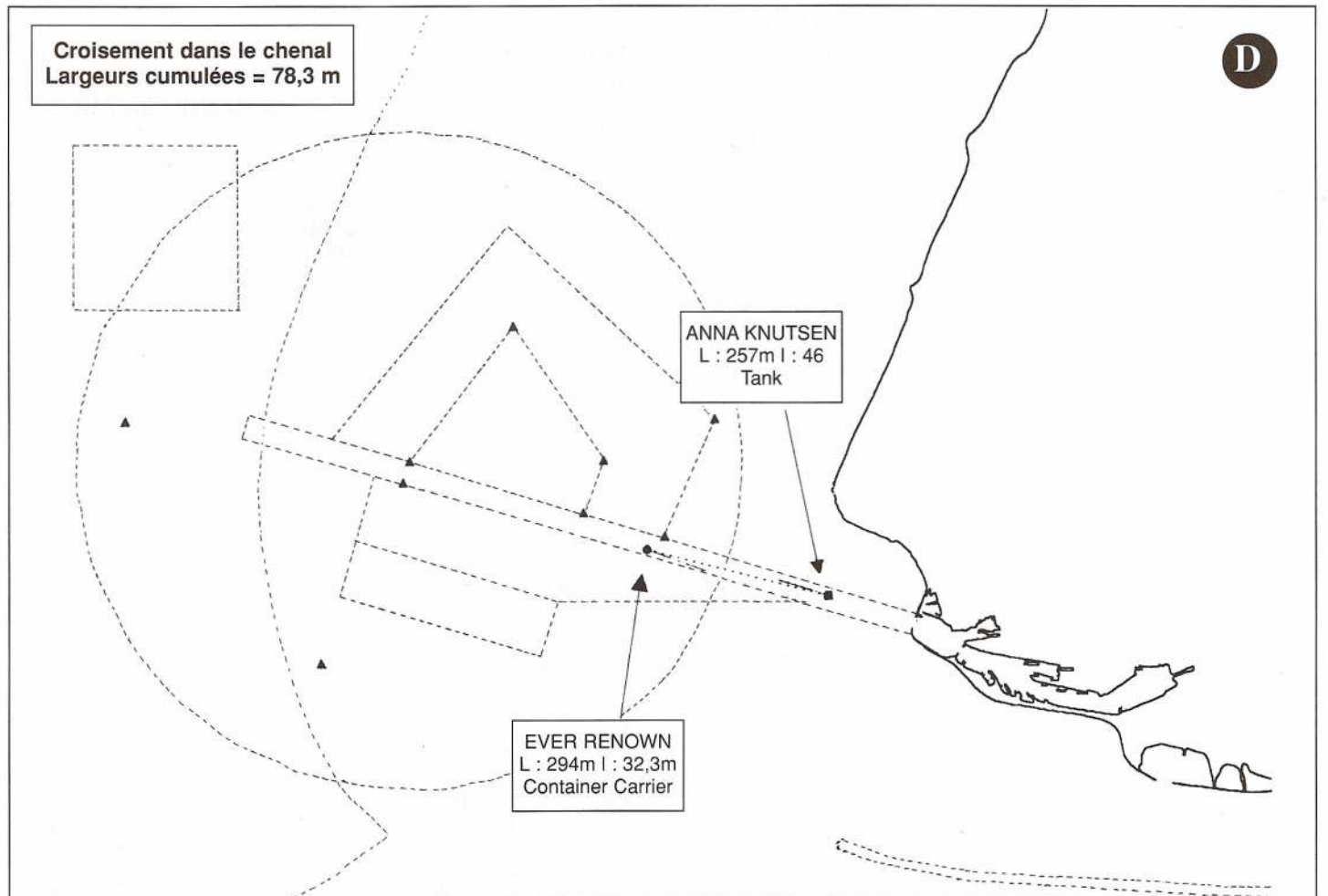
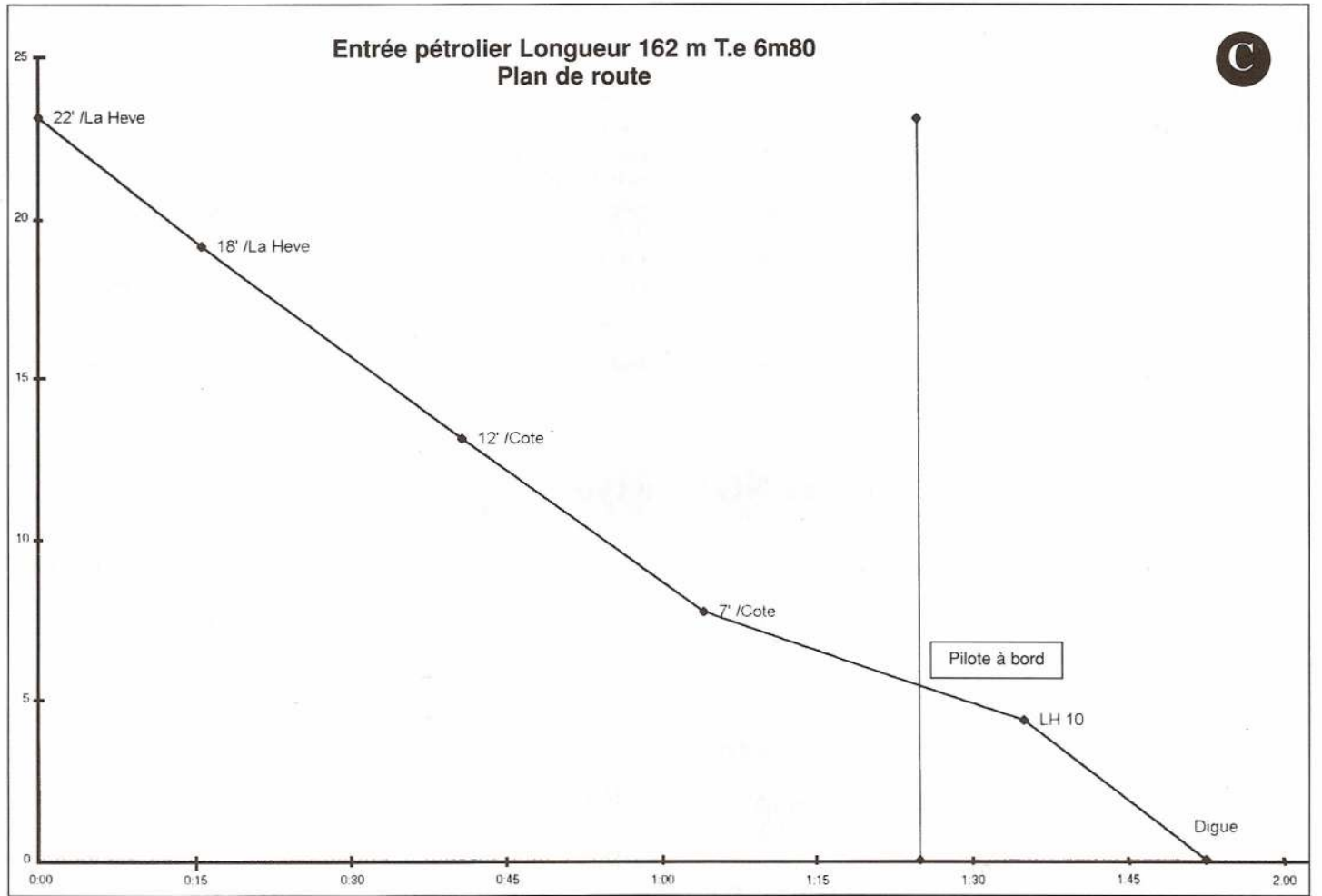
1. l'interaction entre le Centre du S.T.M. Portuaire et les mouvements de navires par enregistrements des échanges (autorisations, instructions, interdictions, aides à la navigation),

2. le problème de sécurité des navires au mouillage dans les zones d'attente et d'établir des recommandations ou des règles pour les conditions de passage des navires faisant route pour traverser ces zones,

3. l'analyse des distances entre navires chenalant dans le même sens ainsi que les intervalles de temps séparant leurs passages à des points particuliers,

4. l'intégration des conditions de marées, de courants et de vents sur l'organisation des mouvements.





Cette rubrique comprend deux articles consacrés aux Navires à Grande Vitesse (NGV ou HSS) opérant entre la France continentale et la Corse.

Le premier, essentiellement technique, reprend des informations fournies par nos collègues du Midi qui ont eu l'occasion de visiter un NGV de type ASCO, grâce à l'obligeance de l'armateur.

Dans le second article le Cdt MASSEIN livre les réflexions personnelles qui lui ont été suggérées à la suite de visites de navires et également de renseignements qu'il a pu obtenir.

The hereunder articles deal with the HSS which trade between continental France and Corsica.

I. Les NGV de type ASCO

Caractéristiques générales.

Construction en aluminium (densité alu = 2.7 et acier = 7.9).

Stabilité : Navire lège 746 T GM = 4,964 m
En charge 1 100 T GM = 5,046 m

Crash stop Arrêt sur 210 m.

Les deux hydrojets (boosters) centraux sont stoppés.
Les deux latéraux sont orientés vers l'avant.
Ces mêmes hydrojets latéraux orientés jusqu'à 30° servent également à gouverner (pas de barre).

Giration : diamètre = 0,35' (650 m)

Le navire reste droit pendant la giration ; $v = 27$ n

Permis de navigation.

Particularités : 2 principales restrictions :

1. limitation zone géographique : Nice-Corse du Nord-Livourne (la ligne Ajaccio a été rajoutée par la suite).
2. limitation météo :
hauteur des vagues = 4 m avec système de stabilisation en état
hauteur des vagues = 3 m sans stabilisation

Au-delà de ces limites : interdiction de prendre la mer.

A noter que par hauteur des vagues il faut comprendre que c'est une hauteur significative qui constitue la moyenne du 1/3 des vagues les plus hautes. Une hauteur significative de 4 mètres n'exclut pas qu'il y ait des vagues de 5 mètres et plus !

Effectif : 15 personnes à bord dont 1 boutiquière sur rôle annexe.

Cdt - Sd Capitaine - Chef Mécanicien - Lieutenant (4)
Maître d'équipage - 2 matelots (3)
Maître Machine - Maître électricien (2)
Service civil : 5 garçons (dont un Chef de bordée) (5)

Emménagements : le navire comporte 5 ponts (N° de bas en haut)

Pt 1 : Machine - «Cabines» équipage, dites de repli si toutefois impossibilité de se loger à terre, car en exploitation personne ne couche à bord, sauf l'Officier de garde dans une cabine située au Pt 4.

Pt 2 : Garage.

Pt 3 : Car-deck (ou garage supérieur).

Pt 4 : Secteur fauteuils passagers - bar (sur l'AR du navire) partie AV réservée à l'équipage comprenant :

- 1 salle détente qui sert aussi de salle à manger commune avec coin salon TV, et un office attenant.
- 1 «cabine» Officier de garde.

- 1 bureau (petit) initialement prévu pour le Cdt mais devenu multi-services.

Pt 5 : secteur fauteuils passagers, avec une petite plage extérieure (3 m x 12 m) et sur l'AV : passerelle.

Horaires.

Il existe deux type d'horaires.

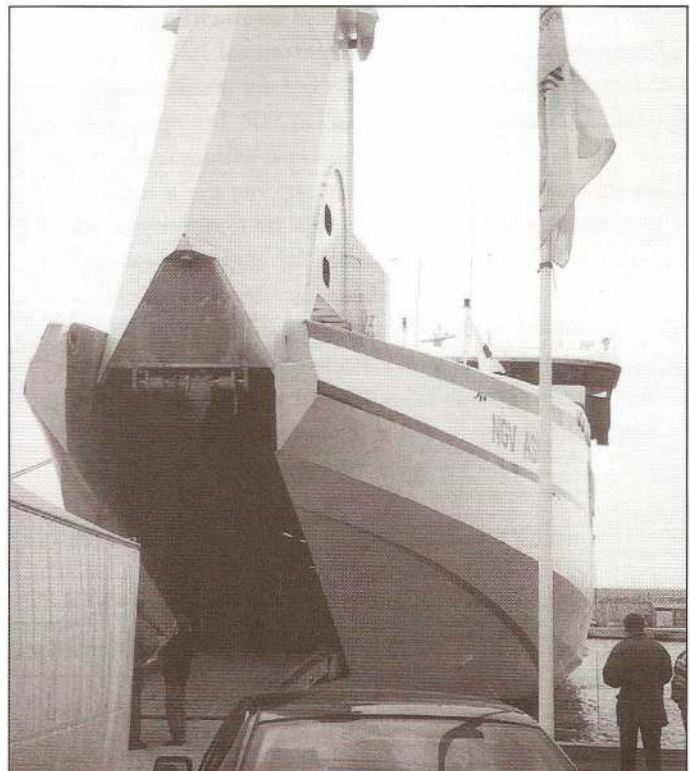
Horaire tendu. NGV 1 passe la nuit à Nice - NGV 2 la nuit à Ile-Rousse (Corse)

Durée des escales = 3/4 h en général, 1h à Nice pour NGV2 le matin.

NGV 1

NGV 2

8h00 Départ Nice	15h00 Dt Nice	7h45 Dt I.R.	15h45 Dt Bastia
10h45 Aée Calvi	18h30 Aée BIA	10h30 Aée Nice	19h15 Aée Nice
11h30 Dt Calvi	19h15 Dt BIA	11h30 Dt Nice	20h00 Dt Nice
14h15 Aée Nice	22h45 Aée Nice	15h00 Aée BIA	22h45 Aée I.R.



Horaire détendu :

Il n'y a que deux traversées AR par jour.

Tableau de service - Tours de garde.

En temps normal, l'équipage couche à l'hôtel, un bus assurant le transport.

En «horaire tendu» la garde est effectuée par un officier de terre détaché par la Compagnie.

En «horaire détendu» le tour de garde est organisé entre le Chef Mécanicien, le Second Capitaine et le Lieutenant.

Dans la nuit propreté générale du navire par une équipe de terre (vers 3 heures du matin), tandis que pour les escales de jour le bord assure un nettoyage succinct.

■ Avant appareillage (le matin à Nice).

- Avitaillement : embarquement vivres : plateaux-repas équipage et passagers par corvée Cie (2 hommes détachés en permanence pendant la saison).

Combustible : 2 camions (environ 50 T) ; on se contentera d'un seul camion dans l'escale de l'après-midi.

- Consultation météo : la torture du Capitaine, compte tenu des restrictions imposées par la Marine (vague inférieure à 4 m) ; «j'y vais, j'y vais pas», pendant ce temps 500 passagers avec leurs 150 voitures attendent sur le quai le feu vert d'embarquement.

■ Manœuvre.

- Passerelle : Cdt-Sd Capitaine-Chef Méc.-Electricien à disposition, soit passerelle, soit machine, chargé aussi de l'ouverture et de la fermeture des portes du garage.

- Avant : Me d'équipage + 1 matelot + 1 garçon.

- Arrière : Lt + 1 matelot + Me Machine.

Le pilotage demeure obligatoire mais il est question de licence de Capitaine-Pilote pour la prochaine saison.

■ A la mer.

- Passerelle : 2 Officiers de quart en permanence ; le Chef-Mécanicien est obligatoirement polyvalent pour faire le quart à la Passerelle (mais vis-à-vis du STCW quelle fonction occupe-t-il précisément ?). Pas de matelot de veille.

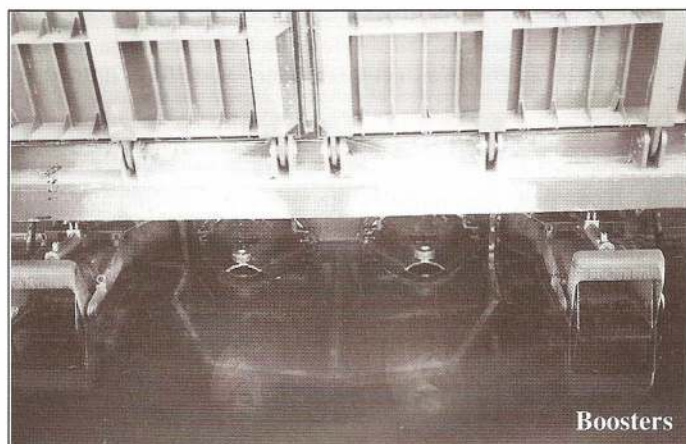
- Machine : pas de quart.

- Personnel Pont : entretien (réduit au minimum) ; surtout en «stand by»

- Personnel Machine : rondes habituelles.

- Personnel Civil : le bar est très fréquenté ; beaucoup de travail pour le «Chef de corvée» souvent assisté d'un aide.

A noter que pour les passagers qui le désirent, les plateaux-repas doivent être commandés à l'achat du billet, mais la plupart d'entre eux préfèrent la solution du pique-nique.



Présence des autres garçons parmi les passagers pour raser, informer la clientèle et pour intervention éventuelle (malaise, mal de mer...).

■ Tenue à la mer.

Par mer debout, très bon comportement, tangage limité pour une mer inférieure à 3 m ; par mer AR mauvaise gouverne comme sur les autres navires.

Il arrive que des saletés soient aspirées dans les hydrojets, d'où vibrations, vitesse ralentie et à l'arrivée au port, il faut faire appel aux plongeurs.

■ Repas.

Dans la salle à manger commune. Un garçon apporte les plateaux-repas (la «chambre froide» se trouvant à proximité du bar) dans l'office, puis c'est le self intégral : on se sert et on débarrasse ;

réchauffement des plats (sous-vide) au micro-ondes ; à la fin, chacun met son couvert dans la machine à laver la vaisselle ; le dernier ou le trainard appuie sur le bouton «marche».

Les Officiers doivent penser à la relève du quart.

Initialement, le repas du soir était prévu être servi à l'hôtel à l'arrivée au port, mais en raison de l'heure tardive de cette arrivée, il a fallu y renoncer, et les 2 repas sont alors pris à bord avec le même cérémonial.

Hors saison et hors week-end, quand le navire ne fait qu'un aller-retour dans la journée, il arrive à Nice en fin d'après-midi, vers 18h, l'équipage perçoit une allocation pour se nourrir à terre.

■ Repos.

A la mer, l'accès des cabines sous la flottaison, cad. au Pt 1, est interdit ; les repos se prennent alors dans la salle de détente ; la cabine de l'Officier de garde est souvent utilisée comme infirmerie, la pharmacie y a été installée faute de place ailleurs.

■ Système de relève.

En saison, 5 équipages sont prévus pour les 2 NGV de la Cie : 4 jours de navigation - 4 jours de relève - parfois relève + 4 jours congés.

■ Maintenance du navire.

«Contrairement aux ferries classiques, la maintenance ainsi que la gestion des escales seront totalement assurées par des équipes à terre» (dixit le Directeur Division Technique de la SNCM).

■ Assistance en escale.

Le bord souhaiterait que l'assistance soit suivie par les navigateurs ou tout au moins qu'ils y participent (Sd Cap. et C.M. par exemple). La communication passerait mieux.

Sécurité.

■ **Incendie** : Moyens de détection et d'extinction : rien de révolutionnaire, arrosage en pluie dans les garages, mousse sous parquets, CO2 dans les machines.

■ **Evacuation** : 4 toboggans (2 de chaque bord). Les passagers atterrissent sur une plate-forme au ras de l'eau avant d'embarquer sur des radeaux remorqués par deux canots à moteur. L'organisation est moins compliquée qu'à bord d'un ferry classique du fait que les passagers sont pratiquement déjà assemblés dans un même compartiment. Petit problème : le commandant reste seul à la passerelle pour les liaisons.

Commentaires.

La vitesse est grisante comme chacun sait, sur mer, sur terre ou dans les airs, mais pour le NGV, la météo constitue dorénavant un paramètre qui conditionne son exploitation même.

Sur un navire d'une structure aussi fragile, limité dans ses expéditions par l'état de la mer, quand le temps est incertain, qui pourrait soupçonner ou partager les angoisses du Capitaine devant le spectre d'une annulation de voyage dont on imagine toutes les répercussions possibles ?

Même en lui accordant toute sa confiance, l'Armateur se résignera-t-il toujours volontiers devant la décision de son Capitaine de ne pas appareiller pour raison de sécurité, sécurité dont la notion se fait de plus en plus abstraite face aux réalités de l'économie ?

Qu'advient-il un jour prochain lorsque la concurrence faisant rage, il se trouvera plusieurs NGV au départ d'un même port ? Qui sera le «Capitaine courageux» à prendre la mer le premier ? Mais faudra-t-il parler de courage ou de témérité ?

A quand la fiabilité à 100% des prévisions météo ?

Il est permis de douter que l'Autorité Maritime puisse baigner dans une totale sérénité devant cette aventure des NGV.

A noter que lorsque le navire est au port, le personnel dispose de tels des plombs de sonde, 2 à 3 plaques de zinc de chaque bord le long de la coque, pour éviter le phénomène d'électrolyse sur l'aluminium.

D'après un rapport du Cdt R. PREA



Information complémentaire.

En ce qui concerne la hauteur de houle un collègue nous informe qu'il existe un houlographe de dernière génération, le DATAWELL. Il est muni d'une antenne d'émission et fournit à l'instant «t» la hauteur de la houle, la période et quelques données annexes, pourvu que le navire interrogateur dispose d'un récepteur type «décodeur». Le tout est évidemment d'installer ce DATAWELL pour un coût d'environ 200 000 FF. Si l'essor des NGV se confirme, la solution ne devrait pas tarder à venir.

II. A propos du N.G.V. Méditerranée...

Dans ce qui suit, je me contenterai de quelques points qui m'ont paru, tout à fait subjectivement, dignes d'être connus dans notre cadre associatif sans toutefois prétendre traiter à fond le sujet. D'autres, plus jeunes et plus compétents, ne manqueront pas, j'espère, de donner des avis plus techniques et plus charpentés.

Certains témoignages ont d'ailleurs déjà été rendus publics par «Le Marin». A part une ou deux idées personnelles en fin de lecture, je n'ai pu évidemment rien inventer.

Donc 4 NGV battent pavillon français : deux avec coque acier et sans porte avant, deux avec coque aluminium et porte avant.

Les régimes de service sont différents :

- Corsica Ferries : 2 engins 4 équipages 10 jours, 10 jours.
- S.N.C.M. : 2 engins 5 équipages 4 jours, 4 jours.

Les équipes Corsica logent à bord, les S.N.C.M. passent la nuit à l'hôtel. Il semble que l'armement privé soit plus proche physiquement de ses personnels alors que la gestion à partir de Marseille serait plus administrative. Du point de vue capitaine, chaque système présente ses avantages et ses défauts que chacun de nous peut imaginer.

► Le problème de l'appareillage :

Il apparaît après une saison particulièrement mauvaise du point de vue météo que capitaines et équipes ont parfaitement assimilé les limites d'utilisation de ces engins. On ne peut non plus taxer les navigateurs de pusillanimité ou de légèreté en cette affaire et chacun sait reconnaître avoir peut-être effectué, faute d'expérience, une traversée de trop. Les problèmes de prévisions météo étant ce qu'ils sont, les capitaines ont tissé un réseau artisanal d'informations complémentaires (sémaphores, capitainerie, navires au large, etc.) quasi néces-

saire en cas de doute mais lourd à gérer (surtout avant le premier appareillage du matin).

Mais ces cas de conscience douloureux ne sont pas quotidiens et certaines décisions de non départ peuvent se faire heureusement aussi sans état d'âme. Reste évidemment à gérer la situation des passagers laissés sur le quai, les habitués comprenant d'ailleurs la situation.

► L'adaptation de la législation :

En résumé, les limitations imposées par le permis de navigation représentent à peu près le maximum possible. On ne peut que regretter toutefois la difficulté actuelle de mesurer objectivement ou instrumentalement cette hauteur significative des vagues... et on peut se demander comment pourrait être établie la vérité devant une juridiction en cas de contentieux.

Il en est de même pour bien des documents réglementaires à tenir par les bords : mal adaptés et dévoreurs de temps alors que la priorité est évidemment donnée à la gestion (quasi permanente) de l'action en cours ou du futur immédiat.

► L'équipe :

Il convient de parler d'équipe plutôt que d'équipage car la cohésion nécessaire y semble très forte compte tenu de l'entraide interactive permanente obligatoire au bon déroulement des opérations.

Après divers tâtonnements et négociations, l'effectif a été fixé numériquement par l'administration au vu d'exercices pratiques d'évacuation : il est donc à priori suffisant pour armer les différents postes nécessaires à cette opération (dans la mesure où les titulaires puissent intervenir rapidement et

parvenir à leur emplacement avant tout mouvement interne intempestif de passagers, cette nécessité se retrouvant dans l'interdiction faite au personnel de se reposer sous la ligne de flottaison, dans les aménagements réservés, en cours de traversée).

L'organisation du travail est ce qu'elle est, la durée effective du travail aussi... Les théoriciens ont du pain sur la planche... On pourrait sans doute imaginer d'autres formules... Les deux systèmes en vigueur ont le mérite d'exister et de fonctionner. Il semble nécessaire toutefois d'étoffer à terme la relève de nuit lors du repos de l'équipe. Les nuits seraient plus réparatrices si un ou deux officiers navigants expérimentés connaissant bien ces engins, pouvaient assurer une certaine continuité : garde, mise au net des opérations de la journée, contrôle des équipes sous-traitantes d'intervention, réception des travaux, suivi des commandes urgentes, etc.

Puisque le schéma d'exploitation à bord se rapproche des systèmes aéronautiques, il est logique de penser que les services à terre suivent dans la foulée... (A ce sujet on dit que l'aviation suit cette innovation avec un intérêt tout commercial évidemment mais aussi du point de vue opérationnel).

► **Le vecteur :**

Dans le cadre des infrastructures portuaires disponibles et des conditions de mer dans la zone fréquentée, on peut confirmer que la solution monocoque était le meilleur compromis. Il apparaît que dans un souci d'allègement, on a fait partout au plus juste (la perte de vitesse en fonction de la charge [passagers, véhicules et combustible] est notable. Ceci est revu actuellement en accroissant notamment la puissance de propulsion et des appareils de manœuvre).

La porte avant est-elle nécessaire ou pas ? charpente avant plus compliquée, souci supplémentaire pour l'équipe (bien

que dans les conditions contractuelles de navigation elle ne soit pas atteinte par les paquets de mer), véhicules à grand gabarit manipulables uniquement par la rampe arrière à quatre voies alors que l'avant est à voie unique... A sa place on aurait pu imaginer un ou deux appareils de retournement des véhicules et un système de rétractation du support de l'aileron avant de stabilisation au tangage (pour le manœuvrier, «raideur» excessive de l'avant [étrave en V, finissant en lame de couteau et appendice de stabilisation] par rapport à un «laxisme» de l'arrière [formes très plates de la carène en cet endroit]). Les gens avertis pensent que pour assurer un service convenable commercialement à longueur d'année, il faudrait une plus grande longueur...

Mais l'environnement doit aussi s'adapter, tant dans son organisation, que sa disponibilité et la qualité du service offert. La mutation demandée aux équipes de conduite ne doit pas rester solitaire...

Actuellement le terminus continental, compte tenu de ses ambitions en matière d'escales de navires de croisière est au bord de l'asphyxie tant du point de vue accès routier que place à quai. S'ils sont possibles, des travaux d'agrandissement s'imposent.

Ce fonctionnement à temps partiel permet-il une rentabilité satisfaisante ? Pourrait-on imaginer une utilisation complémentaire sous d'autres cieux durant notre hiver boréal ?

En tous cas, si nous avons rencontré des personnes parfois un peu lasses, nous avons surtout retenu leur intérêt, leur compétence et une certaine fierté d'avoir surmonté pas mal de difficultés.

L'existence de telles équipes est une chance qu'il ne faut pas laisser passer en écrétant enthousiasmes et bonnes volontés par des mesures unilatérales habituelles de «bonne gestion».

P. MASSEIN

La Corse - 14 décembre 1996.

N.G.V : l'Office des Transports songe déjà à les remplacer.

C'est ce qu'annonce l'Office des transports de la Corse.

Les N.G.V. en sursis

Le conseil d'administration de l'Office des transports de la Corse a tenu hier après-midi sa réunion de fin d'exercice, sous la présidence de François Piazza-Alessandrini.

Il a confirmé les tendances observées lors du récent débat d'orientations devant l'Assemblée de Corse, consacrant notamment un volet particulier à la situation des navires à grande vitesse.

Le conseil d'administration n'est pas pleinement convaincu par l'expérience mise en place sous la responsabilité de la S.N.C.M. malgré le succès commercial apparent. Outre les aléas climatiques, ces navires sont au-dessous des performances annoncées, aussi bien pour la capacité que pour la vitesse réelle.

Ils resteront donc intégrés à la flotte financée sur l'enveloppe de continuité territoriale, pour une durée de trois ans. D'ici là on s'orientera vers des navires plus grands et plus rapides, pour lesquels des essais sont déjà en cours en Europe du Nord. Ces commandes futures pourraient aussi coïncider avec le retrait de certains ferries, qui auront d'ici là l'âge de la retraite.

L'Office se prépare à des choix d'autant plus serrés que son budget est dans le rouge pour la première fois. L'ensemble des compagnies présente cette année des comptes déficitaires, et l'Office devra puiser dans les reliquats des excédents antérieurs.

F.F.

Formation maritime

Ces dernières années l'AFCAN a été associée à des travaux relatifs à l'évolution de la formation maritime. Cela a d'abord été au sein de la délégation française au Sous-Comité STCW de l'OMI, en ce qui concerne les définitions internationales, puis au cours de diverses réunions organisées par les autorités de tutelle afin de mettre le système de formation française en conformité avec les exigences de la Convention STCW telle qu'amendée en 1995.

Or, certaines des options qui semblent devoir être retenues, surtout en ce qui concerne le «niveau 2», tel que défini plus loin, nous inquiètent pour les raisons que nous allons indiquer dans cet article.

Il nous a paru que, pour permettre à chacun de bien cerner le problème, il convenait d'exposer d'abord ce qui est stipulé dans la Convention STCW puis, en se limitant ici au niveau 2, les propositions de l'AFCAN, celles vers lesquelles tendrait l'enseignement maritime et enfin les risques que cette dernière position nous semble présenter pour l'avenir de la filière de niveau 2.

I. Prescriptions de STCW.

Pour les officiers STCW prévoit :

1. D'une façon générale :

- Un échelon **opérationnel** (Lieutenants pont et machine).
- Un échelon **direction** (Capitaines, Chef Mécanicien et Seconds).

2. Des niveaux correspondant à des limites de tonnage et de puissance propulsive.

Il y a deux niveaux principaux :

- < 3 000 UMS / 3000 KW
- > 3 000 UMS / 3000 KW

N.B. : Le niveau < 500 UMS n'est pas traité car ne s'appliquant qu'à la «navigation près du littoral».

Dans la plupart des cas les temps de scolarité ne sont pas fixés mais ils sont évidemment conditionnés par la somme des connaissances à acquérir. Par contre des temps minimum de navigation sont exigés pour l'obtention des brevets.

Il est par ailleurs important d'insister sur le fait que pour l'échelon opérationnel les minimums de compétences, donc les prérogatives, sont les mêmes pour les niveaux 1 et 2. En d'autres termes, les prérogatives des brevets de chef de quart, pont et machine, du niveau 2 sont illimitées, de la même façon que pour le niveau 1.

Indiquons également que la Convention STCW a été construite dans un esprit de monovalence. Les systèmes de formation basés sur celle-ci sont donc beaucoup plus faciles à définir que ceux intégrant la polyvalence, telle que finalement acceptée sous le couvert du Chapitre VII.

Les exigences de temps pour l'obtention d'un brevet sont indiquées ci-après, selon les échelons, les systèmes et, s'il y a lieu, les niveaux.

Echelon opérationnel.

Le temps de «formation / études» n'est pas spécifié pour le pont, par contre il l'est pour la machine.

	Formation / Etudes	Navigation
<i>Monovalence</i>		
Pont	Non spécifié	12 mois d'élève
Machine	30 mois incluant au moins les 6 mois de navigation	6 mois
<i>Polyvalence</i>	Les 30 mois restent exigibles	6 mois + 6 mois

Echelon direction.

Il convient de considérer séparément les deux niveaux, le référentiel du niveau 2 étant «allégé» par rapport à celui du niveau 1.

Les compléments nécessaires pour passer de l'échelon opérationnel à l'échelon complet de directions (Capitaine, Chef Méc.) sont :

N.B. : Le brevet de second a été volontairement mis de côté par esprit de clarification.

	Formation / Etudes	Navigation
<i>Niveau 1</i>		
<i>Monovalent</i>		
Pont	Non spécifié	36 mois lieutenant ou 12 lieutenant + 12 second
Machine	Non spécifié	24 mois d'officier
<i>Polyvalent</i>	Non spécifié	24 mois pont + 24 mois machine
<i>Niveau 2</i>	Non spécifié	Mêmes temps que niveau 1 dans tous les cas de figure.

II. Propositions de l'AFCAN.

Les propositions de l'AFCAN pour le niveau 2 ont été élaborées avec pour finalité de pouvoir atteindre un certain nombre d'objectifs qui nous paraissent essentiels pour satisfaire tant aux besoins de l'industrie maritime qu'à la possibilité d'une promotion sociale. Il nous a semblé qu'il fallait en particulier :

- Ouvrir la carrière d'officier à des personnes n'ayant pu parvenir au niveau d'étude exigé pour intégrer la filière de niveau 1 à la base.
- Permettre une entrée plus rapide dans la vie professionnelle, l'acquisition des connaissances exigées demandant moins de temps que pour le niveau 1.
- Permettre à certains maîtres d'accéder à un brevet de chef de quart à prérogatives illimitées en cours de carrière, sans pour cela viser nécessairement l'échelon direction. Cela pourrait intéresser par exemple des électriciens ayant l'opportunité de naviguer sous des pavillons où cette fonction est occupée par un officier.
- Ménager une passerelle d'accès au niveau 1 qui, cela semble décidé, restera polyvalent.

Pour atteindre ces objectifs il fallait prévoir trois voies, à savoir :

- α Une voie monovalente pont
- β Une voie monovalente machine
- γ Une voie polyvalente réservée à ceux ayant dès le départ le niveau 1 comme objectif possible et acceptant donc une entrée plus tardive dans la vie professionnelle.

Les propositions de l'AFCAN sont explicitées dans les tableaux 1 et 2 ci-après.

III. Propositions de l'enseignement maritime.

La position de la Direction de l'Enseignement Maritime est de rejeter toute monovalence, aussi bien pour le niveau 2 que pour le niveau 1. L'administration est soutenue en cela par le CCAF et principalement par les responsables du personnel d'armements de lignes réguliers au Long Cours.

L'argumentation mise en avant est en gros la suivante :

La coexistence d'un seul cursus à l'échelon opérationnel (brevet unique) et de deux cursus (niveau 2 allégé par rapport au niveau 1) à l'échelon direction oblige à la polyvalence dès le début des cycles de formation.

On notera cependant que ceci n'est vrai que si l'on considère comme intangible le principe de la polyvalence pour tous les échelons de direction.

Il y a par ailleurs d'autres arguments, soit sous-jacents, soit avancés plus ou moins directement, qui viendraient appuyer la thèse de l'administration.

Il apparaît en effet que le maintien d'une polyvalence à tous les niveaux et échelons (soit, à des détails près, selon les schémas des colonnes γ et δ du tableau 2) ne bouleverserait pratiquement pas l'organisation de l'Enseignement Maritime puisque projetable sur les formations actuelles de C2NM et de C1NM. A ce propos il convient d'insister sur l'attention qui doit être portée à éviter la confusion entre niveau 2 STCW et C2NM, le premier étant plutôt assimilable à Capitaine Côtier.

Quant aux armateurs, tout au moins ceux faisant naviguer des navires > 3 000 UMS/KW, ils avancent la difficulté qu'ils auraient à gérer simultanément l'emploi d'officiers mono et polyvalents.

Sur ce point de vue on peut faire remarquer que ce type de gestion ne concernerait que l'échelon opérationnel car les officiers de niveau 2 ne peuvent prétendre occuper des postes de direction sur les navires en cause.

D'autre part on entend dire, ce qui est quelque peu contradictoire,

- que sous pavillon Kerguelen l'important serait, à l'échelon opérationnel, de gérer l'embarquement des officiers étrangers ;
- et, cette fois plus ou moins «off the record», que de toute façon il ne serait pas question d'offrir des embarquements à des officiers de niveau 2.

III. Risques présentés par la position de l'administration.

De cette position il découle que :

- 1-1 Le cursus de niveau 2 ne pourra être plus court que de quelques mois que celui du niveau 1 (en effet la navigation demandée est la même : Chapitre VII : 12 mois d'élève + 48 mois de chef de quart et seule la formation au stade direction est allégée pour le niveau 2).

Le cursus de niveau 1 étant de 11 ans au minimum depuis le concours, celui de niveau 2 ne sera guère plus court car il faudra lui ajouter la, ou les, années de préparation au concours d'entrée.

- 1-2 En effet l'unicité du brevet de chef de quart conduirait à celle de ce concours et donc du niveau d'éducation préalable.

Qui donc, dans ces conditions, choisira le niveau 2 ? Vraisemblablement en grande majorité les malchanceux à l'entrée en niveau 1.

- 2. Le niveau 2 ne concerne en France à 95% que des navires dont les Etats Majors sont limités à capitaine, chef mécanicien et seconds... Ces navires n'offrent pas de postes de chef de quart (Pont ou Machine).

Les futurs officiers polyvalents de niveau 2 seraient donc condamnés à accomplir leur temps de chef de quart sur des navires de tonnage et puissance > 3000, en coexistence avec les brevets de niveau 1.

Même s'ils trouvent des postes ils vont gêner la gestion par les armements des officiers de niveau 1 car il faudra leur assurer, en plus du temps d'élève, des embarquements de chef de quart de **4 fois 12 mois** :

12 mois pont + 12 mois machine pour le brevet de Second plus

12 mois pont + 12 mois machine pour le brevet complet.

- 3. Qu'en découlerait-il pour le niveau 2 ?

- Il serait composé en majorité des recalés du niveau 1.
- L'entrée plus rapide dans la vie active serait impossible.
- Il serait fermé à la promotion sociale.
- Les embarquements nécessaires à l'obtention des brevets seraient très difficiles, sinon impossibles.

Autant dire qu'il risque de ne plus avoir de niveau 2 !

Mais, alors qui armera les remorqueurs, les bacs, les dragues, les navires de servitude des ports français ? Peut-être :

- Des brevetés polyvalents de niveau 1. Mais à quel salaire ?
- Des officiers étrangers.
- Des Officiers-Mariniers dont la Marine Nationale serait amenée à se séparer par suite de la réduction de la Flotte.

Et que va-t-on faire des Capitaines Côtiers ?

- 4. De plus la discussion sur les brevets de la pêche a fait apparaître la demande d'un brevet d'**officier mécanicien monovalent (brevet de type OM3 renforcé) qui serait commun à la pêche et au commerce.**

Ce serait donc déjà une entorse au **TOUT POLYVALENT.**

Ce brevet serait un brevet de direction, ces OM3 pourront occuper les fonctions de Chef Mécanicien sur les bateaux de pêche ou les navires de commerce < 3000 KW.

Encore une fois, qui leur assurera les embarquements d'élèves puis de chef de quart pour l'obtention du brevet complet ? Les armateurs à la pêche ?

Dernière heure.

Les deux dernières réunions (4/3 et 21/3) de la «Commission Filières» ainsi qu'une réunion interne de l'Administration (12/3) a amené des modifications aux conséquences trop importantes pour pouvoir être traitées ici après bouclage du numéro.

En particulier l'obtention d'un diplôme polyvalent pourra déboucher sur la délivrance de 1 ou 2 brevets monovalents (parallèlement au brevet polyvalent) sitôt les conditions de navigation acquises.

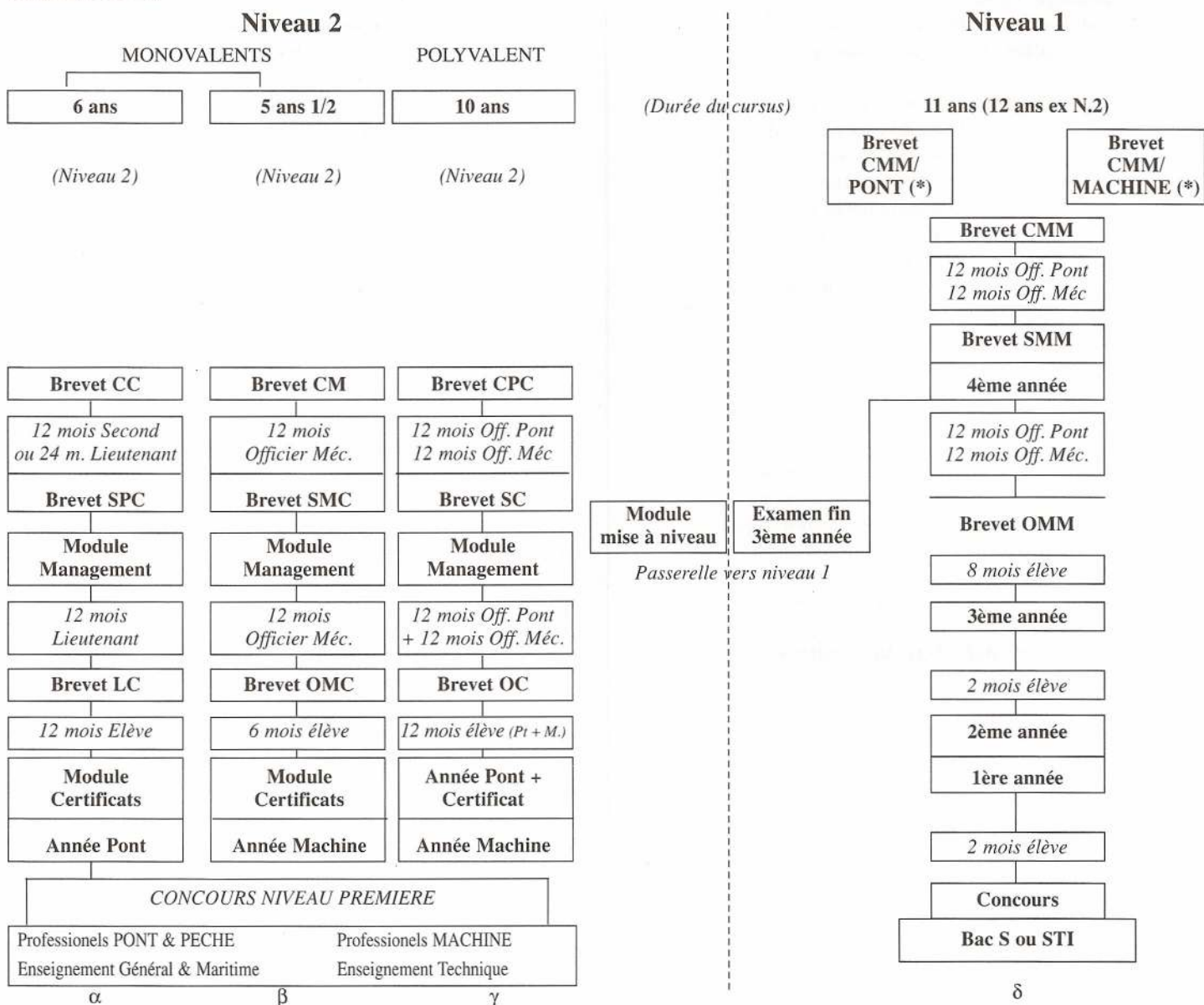
Nous y reviendrons le plus tôt possible après l'Assemblée Générale par lettre mensuelle.

TABLEAU I

LEGENDE	
<i>Appellation proposées pour la compréhension du tableau</i>	
Niveau 1	<i>Polyvalent</i>
OMM	Officier Marine Marchande
SMM	Second Marine Marchande
CMM	Capitaine Marine Marchande
Niveau 1 Monovalent	
CMM/PONT	Capitaine de la Marine Marchande / Option Pont *
NIVEAU 2 Monovalent	
CMM/MACHINE	Capitaine de la Marine Marchande / Option Machine*
NIVEAU 2 Polyvalent	
OC	Officier au Cabotage
SC	Second au Cabotage
CPC	Capitaine Polyvalent au Cabotage
NIVEAU 2 Monovalent Pont	
LC	Lieutenant au Cabotage
SCC	Second Capitaine au Cabotage
CC	Capitaine au Cabotage
NIVEAU 2 Monovalent Machine	
OMC	Officier Mécanicien au Cabotage
SMC	Second Mécanicien au Cabotage
CMC	Chef-Mécanicien au Cabotage

* pour les Brevets non reva-
lidés complètement

TABLEAU 2



L'Europe et STCW

Nous venons de recevoir, via CESMA, des informations très intéressantes sur la manière dont les Néerlandais s'adaptent aux exigences de STCW.

Les Hollandais ont maintenant une formation polyvalente sanctionnée par un brevet unique.

Ils avaient jusqu'à présent au moins deux niveaux dont le «high level» (Maritime Academy) et le «medium level» (Maritime School) [Sous réserve de vérification ces niveaux correspondraient à C1 et C2].

L'opinion de l'administration Néerlandaise a été que même le «medium level» était supérieur au niveau 1 de STCW, ce qui l'a amenée à édicter une nouvelle réglementation qui permet d'accorder les mêmes prérogatives aux deux «levels».

Quelle que soit la formation d'origine, et après avoir accompli les temps de navigation exigés, les officiers reçoivent un même brevet combiné pont/machine (échelon exploitation).

A la suite d'une nouvelle période de navigation puis d'un cours de «management» obligatoire, il leur est délivré un brevet de Capitaine/Chef Mécanicien illimité.

De plus, toujours selon ces informations, l'administration ne tiendrait pas compte des temps de navigation effectués dans chaque service mais se contente de vérifier le temps total effectué à la mer.

Ce serait de la responsabilité de l'officier (et de l'armateur) d'être sûr qu'il n'accepte pas un poste que son manque d'expérience ne lui permettrait pas d'occuper.

La croisière du Secrétaire Général.

Le Cdt A. Trocheris a effectué en janvier un voyage du Havre aux Antilles et retour. Il nous a livré quelques réflexions, principalement relatives à l'élément humain, qui lui ont été suggérées par cette «croisière».

Compte-rendu passage sur le Fort Desaix du 4 janvier au 29 janvier 1997

Le Fort Desaix est un porte-conteneurs de 1 500 TEUS Polytherme Polyvalent de la CGM construit il y a 17 ans et conçu principalement pour le transport des bananes entre les Antilles Françaises et la Métropole. Les fruits sont conservés au moyen du système Conair, permettant d'envoyer dans des conteneurs isothermes munis de 2 opercules l'air réfrigéré par une centrale de froid. L'air réfrigéré est alors pulsé à travers des conduits disposés dans les cales et auxquels viennent s'adapter les opercules des conteneurs.

La régulation des températures qui doit être précise se commande et se surveille à partir de la passerelle.

Les traversées entre Le Havre et Fort de France ou Pointe à Pitre se font en 8 jours à environ 19 nœuds de moyenne.

Ces navires ont été conçus pour un équipage de 33 hommes. Il est maintenant réduit à 25 plus un météorologue détaché et quatre ouvriers roumains ne faisant pas partie de l'équipage et travaillant principalement à l'entretien du navire.

Le navire peut également embarquer 12 passagers.

A l'aller, il transporte des produits devant être transportés dans des conteneurs à différentes températures, ainsi que d'autres marchandises conteneurisables.

Il faut être conscient que la mise en service, la surveillance et le contrôle du froid gérés par les services pont et machine demandent un surcroît de travail qui n'existe pas sur les porte-conteneurs non pourvus d'une installation de réfrigération.

Les Officiers : ils sont neuf y compris un officier radio et un élève.

Le Commandant est un C1 filière OT. Il en est de même pour le Second Capitaine. Le Chef Mécanicien est un OM1. Les autres officiers sont de filière C1. L'Officier dit «Yoyo» est un 4ème année. Les différents interlocuteurs avec lesquels j'ai parlé de cette fonction sont d'accord pour estimer que ce poste difficile doit être confié à un officier déjà ancien et bénéficiant d'une certaine expérience. En effet, il doit organiser son travail en fonction de sa disponibilité dans une fonction. Ce n'est pas facile lorsqu'on ne maîtrise pas très bien tous les paramètres.

L'élève est un première année qui va retourner à l'école au mois de mars, cette disposition pour entraîner les jeunes à la navigation et les «avertir» de ce que sera leur métier, est excellente. Elle permet également de décongestionner les navires pendant la période d'été (réservée aux élèves de 2ème et 3ème années).

L'Officier radio : la mise en place du GMDSS pourrait entraîner la disparition de cet officier. D'après ce que j'ai pu constater lors de ce voyage, il semble pourtant plus indispensable que jamais sur les navires modernes.

En effet, ceux-ci sont de plus en plus bourrés d'électronique et d'informatique de sorte que la présence d'un électronicien-informaticien s'avère encore plus nécessaire. L'Officier radio peut remplir cette fonction.

D'autre part, cet officier contrôle également la partie administrative du bord et la gestion des communications.

Dans certaines circonstances, il peut suppléer le Commandant lorsque celui-ci doit se concentrer sur un problème de navigation difficile et se charger des communications radio de plus en plus regroupées sur la passerelle des navires modernes.

Formation et Promotion sociale.

Il s'est trouvé que le Commandant et le Second tous deux C1 étaient issus de ce qu'on appelle la promotion sociale et avaient débuté respectivement comme électricien et comme OT. Manifestement ce type de formation donne d'excellents résultats permettant aux gens qui l'ont suivi de dominer aisément les problèmes techniques et de navigation. Cette filière qui permet aux officiers d'accéder à un excellent niveau 1 à partir d'un niveau opérationnel est à conserver dans les nouveaux cursus de formation.

Sécurité et veille sur la passerelle.

Ces dernières sont de plus en plus sophistiquées, sur certains navires elles comprennent également le PC machine. On y voit également rassemblés les ordinateurs servant à la gestion administrative du bord, on y fait les différents rapports, les listes de commandes, etc. Sur des navires comme le Desaix, il faut contrôler sans arrêt les températures. Finalement, l'Officier est de plus en plus distrait de la veille à tel point qu'il lui faut utiliser «l'homme mort» pour se faire rappeler à l'ordre. La question de l'officier seul de nuit ne se pose même pas par contre ne faudrait-il pas reconsidérer la veille de jour si les charges de l'officier sur une passerelle s'intensifient.

La machine

L'effectif du navire est de 3,5 officiers, 6 personnels d'exécution et 2 polyvalents. Cette équipe a été capable de changer une chemise et un piston de moteur Sulzer en 24 h. La réparation s'est faite sur rade abritée avec du très mauvais temps à l'extérieur et le risque que le vent tourne. Il fallait donc faire très vite. L'effectif disponible a permis de fonctionner par roulement ce qui aurait été impossible avec un personnel plus restreint.

Formation.

La plupart des interlocuteurs que j'ai rencontrés souhaitent terminer Commandant et ce désir est d'autant plus aigu qu'ils se rapprochent de la fonction. Les plus jeunes surtout pensent que la polyvalence intégrale leur facilitera l'accès au commandement.

Un «Référendum» portant sur 4 votants donne : 2 partisans de la polyvalence intégrale et 2 partisans de la monovalence pour les grades supérieurs.

En fait les jeunes rencontrés se soucient moyennement des problèmes de formation mais ce qui les inquiète, ils sont même anxieux à ce sujet, ce sont les possibilités d'embarquement.

Elèves à l'étranger : ceux qui ont tenté de le faire auraient été très déçus - lieutenant à l'étranger ils ne sont pas compétitifs et trouvent difficilement des places alors que les embarquements d'étrangers sous pavillon TAAF les empêchent de trouver des embarquements.

Si la France ne forme pas de Lieutenants sur ses navires et que ces derniers ne trouvent pas d'embarquements à l'étranger, ainsi que nous l'avons écrit à maintes reprises, c'est la fin du savoir français. Il faudra alors fermer les écoles et nos marchandises seront transportées par les autres. Souhaitons que tous les décideurs prendront conscience du danger avant qu'il ne soit trop tard.

Commandant André TROCHERIS



I. Adhésion.

C'est avec une grande satisfaction que CESMA a accueilli en janvier un nouveau membre

Le KBZ
KONINLIJK BELGISCH ZEEMANSCOLLEE
COLLEGE ROYALE MARITIME BELGE

Rappelons que sont maintenant adhérentes à la Confédération Européenne des associations de capitaines Allemands, Néerlandais, Belges, Français, Irlandais, Espagnols et Italiens.

II. Activités de CESMA.

Un mois de décembre 1996 très actif pour CESMA avec la participation de l'un ou plusieurs de ses représentants à des réunions internationales.

- 1) A Malmö (Suède) le 06.12.96, 2ème réunion d'action concertée par l'Enseignement et la Formation Maritime au siège de l'Université Maritime Mondiale. La première réunion s'était tenue le 06.06.96 à Bruxelles et CESMA, encore trop nouveau né, n'y avait pas été invité. 26 participants de 13 pays européens. Parmi les sujets abordés :
 - le projet METHAR - harmonisation de l'enseignement et de la formation maritime ;
 - l'évolution du projet MASSTER - uniformisation des manœuvres et exercices sur les simulateurs de navigation ;
 - le projet MASIS II - facteur humain dans le système homme/navire au sein d'une flotte européenne ;
 - le projet MARCOM - étude sur deux ans de l'impact des équipages de langues et cultures diverses sur la communication maritime ;
 - l'introduction des systèmes d'assurance qualité dans l'Enseignement et la formation maritimes.

Une nouvelle réunion est prévue le 13.03.97 et la participation de CESMA, en tant que représentant des capitaines de navires de l'Union Européenne, est vivement souhaitée par l'Université Maritime Mondiale (WMU). Pour que les frais de déplacement puissent être pris en charge par WMU, il faut que l'un des pays membres de l'UE soutienne la participation de CESMA et c'est ce à quoi nous nous efforçons.

- 2) A Dublin les 17 et 18 décembre 1996, Conférence organisée par l'Irlande en tant que Président de l'Union Européenne jusqu'à la fin 96, sur le thème «*le marin de l'Union Européenne est-il une espèce en danger ?*». Le thème correspond à une réflexion exprimée un an auparavant par le Professeur Günther ZAADE, directeur du WMU. De nombreux participants (près de 200) dont trois représentants de CESMA. Dès le premier jour, le Président de CESMA a fait état de ce que les capitaines de navires auraient dû avoir voix au chapitre en tant qu'orateur. Le lendemain, une nouvelle intervention du Président de CESMA était suivie de la distribution d'un texte de deux pages qui sera annexé au compte-rendu de la conférence. Le quotidien maritime «Lloyd's List» fait état dans un long article de cette conférence et relève la vigueur et la teneur de l'intervention de CESMA. Parmi les intervenants comme conférencier on notera Monsieur Francis VALLAT et, tout à fait inattendu et non annoncé dans le programme, Monsieur Bernard DUJARDIN, qui remplacera à la tribune Monsieur Christian SERRADJI. L'intervention, très documentée de Monsieur DUJARDIN sera malheureusement exposée avec une telle rapidité, compte tenu du temps alloué, que le traducteur en laissera beaucoup de côté. En tout état de cause, une telle conférence avait pour but de tirer un signal d'alarme au niveau européen et non d'aboutir à une quelconque action concrète.

Texte remis par CESMA à la conférence.

Where there is a will there is a way.

1. Why CESMA is present in Dublin.

We are here in Dublin because we must state that, contrary to FST and NUMAST, the Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA) is not a social but a professional body. The Captain is the link between the owner and the ship, her crew and the shipping business.

Who could know better than a mature seafarer, i.e. a Master, what is really needed to manage safely and efficiently a ship, whether at sea or in port. CESMA has also to recall that the Master is responsible vis a vis the flag State as well as the owner. For all the afore mentioned reasons we are of the opinion that CESMA is an essential professional partner. We offer to render our experience and knowledge and to participate as partner to future conferences dealing with the EU maritime industry.

2. Quality or quantity ?

CESMA has conducted a recent survey amongst its members. It appears that the Shipmasters of the European Union think that, in principle, they can accept the reduced size of the crew now on board the ship they have in command provided two conditions are met :

- the crew members have to be of the highest quality to perform all the tasks which must routinely be done on board, to be able to control all emergency situations and to protect the marine environment,
- the size of the crew must be sufficient in order not only to cope with the above mentioned tasks but to avoid an overload of work and allow a sufficient rest in compliance with the future enforcement of the IMO and ILO conventions.

2-1 Quality of the crew.

One of the lessons learned in the past is that a crew trained to the highest standards is needed to run professionally high-tech ship in a safe and profitable manner. Nobody can forget that, in the past 15 years, 347 ships have been lost, in spite of the new technology. Many belonged to EU owners, even when it was not an EU State members flag. This means that the training was not in line with the certificates issued. This is a result of a poorly paid crew and does not solve any unfair competition problems.

2.2 Size of the crew.

A well trained, motivated crew can run a high-tech ship on a considerably low manning scale, provided a sufficient number of multipurpose personnel is available. This would allow an economically acceptable crew level offering the market the best service possible. CESMA thinks that there should be a mandatory safety manning code introducing globally uniform provisions around manning of ships which does not leave any of the provisions of this code «up to the satisfactions of the Administration». We also think that when deciding upon the minimum of safe manning and issuing the relevant certificate, account must be taken of 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 this Minimum Manning Certificate shall be considered not seaworthy.

3. A successful maritime policy.

A successful maritime policy requires a firm implementation of rules and regulations as well as a strong political will. More than any other organisations CESMA, because of the practical knowledge of its experienced shipmasters members, is able to advise on the possibility of effective implementation of new regulations.

In fact all the EU maritime problems are political matters and the European Union has only to answer the following questions : Does the EU need a seafaring know-how ? Does the EU need a merchant fleet ? If the answers are yes, then we have to act here and now but also elsewhere and again all over the European Union Countries.

Yes, it is now or never because the European seafarer is no more an endangered species but a dying one. If nothing is done, we, the Confederation of the European Union Shipmasters' Associations : predict that the next meeting on this subject, if any, will not take place in the Royal Hospital but in the Royal Museum !

Capt J.D. TROYAT, CEng - President

Rappel : Cette page est la vôtre ! Rapportez-nous vos avis et expériences du code.

Le code ISM : Pourquoi et comment ?

Le code ISM - International Safety Management code - : pourquoi ?

L'Organisation Maritime Internationale a constaté qu'en vingt ans, les réglementations qu'elle a promulguées ont porté leurs fruits puisque, exprimées en pourcentage de la flotte mondiale, les pertes de navires ont diminué et les résultats sont encore meilleurs en ce qui concerne la pollution.

Cependant, il y a encore beaucoup trop d'accidents : une centaine de navires sont perdus chaque année et le nombre d'accidents sur les navires est encore anormalement élevé.

Des analyses récentes des causes (assureurs P&I) attribuent les accidents maritimes de la manière suivante :

- Pour 44% à des erreurs directes de l'équipage
- Pour 14% à des erreurs directes du personnel de terre
- Pour 13% à des défaillances techniques résultant d'un mauvais entretien.

- Pour 5% à des erreurs du pilote
- Pour 12% à des défauts de structure des navires

Soit donc au total, près des 3/4 qui résultent de mauvais comportements humains.

D'autre part, les résultats d'une analyse des facteurs de risques en attribuent les deux tiers (67%) à deux paramètres principaux :

- Pour 50% à la gestion de la sécurité par la terre et les bords
- Pour 17% à la compétence du personnel à terre comme à bord.

En conséquence de ces statistiques et analyses, l'OMI a récemment pris des dispositions importantes concernant :

- L'organisation de la gestion de la sécurité à bord comme à terre : code ISM 93

- La compétence des personnes à bord comme à terre : STCW 95

Evidemment, les états d'abord, et la communauté internationale ensuite se sont depuis longtemps préoccupés de diminuer le nombre d'accidents maritimes en éditant des règles et règlements pour la sécurité du transport et la formation des marins.

Les dispositions actuelles ne sont finalement que l'évolution normale des contraintes imposées par les états à l'industrie maritime.

Avant le code ISM : actions nationales et internationales.

1. Actions nationales françaises.

Navires :

Règlements particuliers pour construction et équipement des navires français.

Commission centrale de sécurité (CCS) - approbation : plans de navires - modifications - matériels.

Centres régionaux de sécurité (CRS) - Décisions d'effectifs - visites de sécurité des navires.

Hommes :

Règlements particuliers pour l'exploitation des navires français.

Enseignement maritime sous le contrôle de l'état.

Adoption des conventions internationales.

2. Actions internationales (conventions).

Navires :

- | | | |
|---------------------------------------|-----------|------|
| - sur les lignes de charge : | LOADLINES | 1966 |
| - sur les règles de barre : | COLREG | 1972 |
| - sur la prévention de la pollution : | MARPOL | 1973 |
| - sur la sécurité des navires : | SOLAS | 1974 |
| - sur le contrôle des navires | MOU | 1982 |

Hommes :

- | | | |
|------------------------------------|----------|------|
| - sur les normes d'emploi à bord : | OIT(ILO) | 1976 |
| - sur la formation des marins | STCW | 1978 |

- | | | |
|------------------------------|-----|------|
| - sur le contrôle des marins | MOU | 1982 |
|------------------------------|-----|------|

revue en 1995
revue en 1996

Le Code ISM

L'assemblée des états membres de l'OMI a définitivement adopté le Code International pour la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) par sa Résolution A.741 adoptée le 4 novembre 1993 ; en priant instamment les gouvernements de l'appliquer à une date aussi rapprochée que possible.

L'efficacité des conventions internationales dépend du nombre de pays qui les signent et de la façon dont elles y sont appliquées :

- L'OMI représente la totalité des nations maritimes (153 pays).

A ce jour les principales conventions ont été signées par plus de 96% des états membres :

- | | |
|-------------------------|-----|
| - SOLAS 74 : | 98% |
| - LOADLINES : | 98% |
| - Tonnage Measurement : | 97% |
| - COLREG : | 96% |

- Les gouvernements signataires doivent l'application des textes élaborés en commun, ils doivent donc se donner les moyens correspondants.

Un système de gestion de la sécurité : vérifié par qui ?

L'Administration est entièrement responsable de la certification, mais de la même manière qu'elle délègue la certification de classe à des sociétés spécialisées qu'elle approuve, elle peut déléguer la certification ISM en totalité ou en partie :

Aux USA, les Coast-guards s'occupent évidemment de tout.

En Grande-Bretagne : la Marine Safety Agency (MSA) qui est la partie commerciale du Department of Transport (D.O.T.) peut réaliser la certification de bout en bout mais recommande quand même de se faire assister par une société indépendante dans la mise en place du système.

En France : l'Administration délègue entièrement la préparation de la certification à des sociétés de classification reconnues mais assure ensuite la vérification des dispositions prises et délivre les certificats.

C'est-à-dire :

- **L'attestation de conformité ou Document of Compliance (DOC)** est délivrée à la compagnie de navigation par le directeur des ports et de la navigation maritime du ministère des transports après un audit initial et l'avis de la commission centrale de sécurité.

Cette attestation est valable 5 ans et est soumise à une vérification annuelle.

- **Le Certificat de gestion de la sécurité : ou Safety Management Certificate (SMC)** est délivré au navire par le président d'une commission de visite spéciale qui est en général le chef de centre de sécurité des navires.

Ce certificat est valable 5 ans et est soumis à une vérification intermédiaire dans la troisième année qui suit la délivrance.

Un système de gestion de la sécurité : Quand ?

De par le fait que le nombre de navires à certifier avoisine les 30 000 il a bien fallu élaborer un calendrier de dates limites avec des priorités :

- navires ro-ro à passagers opérant régulièrement de ou vers un port de la communauté Européenne (indépendamment du pavillon) : tout d'abord 1.7.98 ramenée au 1.7.96 après le naufrage de l'ESTONIA.

- Autres navires à passagers (paquebots de croisière) : 1.7.98

- Pétroliers, chimiquiers, gaziers, vraquiers : 1.7.98

- Cargos, porte-conteneurs, plateformes de forage mobiles : 1.7.2002.

La mise en place d'un système de gestion de la sécurité demande entre 12 et 24 mois, les dates ci-dessus sont des dates limites, aussi l'Administration recommande de demander la certification à partir de 24 mois avant la date.

Cdt B. APPERY

Dans ce numéro la rubrique consacrée au «Facteur humain» comprend deux parties.
Dans la première B. APPERY propose quelques pistes visant à améliorer la formation et donc à diminuer l'influence de ce facteur comme cause d'accidents.
Dans la seconde J.D. TROYAT analyse brièvement les résultats d'une enquête menée aux USA sur le «facteur fatigue».

*This page deals with the «human factor» problem.
In the first part some paths are suggested to bring up an education program which could ensure a decrease of the effects of the human factor on maritime accidents.
Thereafter appears a brief summarize on the results of an enquiry which was conducted in the USA on «Fatigue Factor».*

Facteurs humains dans les accidents maritimes : solution ?

Depuis quelques années, l'influence du facteur humain dans les accidents maritimes est mise en avant, décortiquée, analysée et des résolutions sont prises pour inclure le facteur humain dans toute l'industrie maritime.

Les intentions sont évidentes, cependant les solutions le sont nettement moins ! En voici une : elle a l'avantage d'exister.

Tous les opérateurs sont aujourd'hui d'accord que les solutions pour diminuer l'influence des facteurs humains sont dans une logique à trois volets typiquement maritime :

- ORGANISATION
- FORMATION
- PRATIQUE A LA MER

Organisation.

La SOLAS avec le code ISM (International Safety Management) rassemblera à terme, toutes les procédures de recherche de sécurité optimale du transport maritime depuis la construction du navire jusqu'aux check-lists opérationnelles en passant par la certification de toutes les phases et composants du transport maritime ainsi que tous les contrôles et inspections.

Formation.

La convention et le code STCW 95 organise la formation en incluant tous les paramètres du transport par mer y compris ceux liés aux facteurs humains.

Une formation «gestion des ressources humaines» figure au programme des 5^è année. Elle a le mérite d'exister mais est-elle suffisante pour toute une carrière axée sur le commandement ?

A l'instar de l'aviation civile, cette formation aux facteurs humains, appelée Marine Crew Ressources Management (MCRM) pourrait se faire en trois étapes :

- Un concept essentiellement scolaire d'initiation en hydro (dernière année).
- Une formation plus spécifique en cours de carrière en fonction de la culture compagnie :
 - MCRM à l'embauche
 - MCRM d'adaptation à un nouveau navire
 - MCRM de promotion aux responsabilités commandant
 - MCRM de mise à niveau.
- Un passage périodique obligatoire aux facteurs humains dans un simulateur approprié comportant toutes les situations accidentogènes ainsi que les situations de crise.

L'aviation civile qui avait au départ copié l'organisation de la marine marchande, nous montre aujourd'hui le chemin :

Le développement d'une politique pour la prévention de l'erreur humaine mise en place en 89 par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, l'OACI, représente déjà un gain significatif en matière de sécurité aérienne.

Aujourd'hui les navires ne sont plus construits que fortement automatisés, les NGV (Navires à Grande Vitesse) transportant jusqu'à 1 500 passagers sont en service et les commandes se comptent par dizaines.

Mais il n'y a pas que les navires rapides, tous les navires sont concernés et il est déjà entendu que les techniques de formation des équipages aux facteurs humains utilisées en aviation sont directement applicables à la marine.

L'utilisation d'outils informatiques et audiovisuels très sophistiqués, bien ciblés et associés à un simulateur à grande échelle est une réponse immédiate et dont le rapport coût/efficacité est tout à fait supportable par le monde maritime.

Pratique à la mer :

La simulation ne pourra jamais remplacer totalement la pratique à la mer, aussi l'expérience acquise, d'ailleurs sanctionnée par une revalidation des brevets et certificats, sera le dernier élément indispensable de la sécurité du transport maritime.

Commandant APPERY B.

Fatigue factor made in USA.

Un programme de recherche a récemment été mené aux USA sur le facteur fatigue chez les marins et son influence sur la survenance d'accidents.

On a noté en effet, que ce soit au travers des analyses de P&I Clubs ou bien d'autres analyses sur des modes de transports non-maritimes, que les accidents tendent à se produire principalement durant la nuit ou au lever du jour.

Les facteurs de risque suivants ont été identifiés comme étant associés à la fatigue :

- sommeil fragmenté (dysrythmie circadienne), c'est-à-dire pris en plusieurs fois,
- sommeil de durée insuffisante,
- sommeil perturbé, de mauvaise qualité,
- intervalles trop brefs entre les périodes de travail.

L'étude a porté sur 2 038 jours de la vie ordinaire d'un marin à bord d'un navire (navire citerne ou navire de charge) desservant la côte Ouest des USA.

On a constaté que la durée de sommeil du marin est singulièrement diminuée à bord par rapport à celle du sommeil, lorsque le marin se retrouve à terre. Cette dette de sommeil est de 1,1 heures (6,8 heures de sommeil à bord - 7,9 heures de sommeil à terre).

On a également procédé à une évaluation de la fatigue critique, c'est-à-dire celle qui est associée à la détérioration dans l'exécution de tâches dues à un endormissement imminent. Cette fatigue critique peut être évaluée au travers de trois indicateurs :

- la proportion de périodes de 24 heures au cours desquelles la durée du sommeil profond est inférieure à 4 heures,

- la proportion des niveaux de vigilance indiqués comme inférieurs ou égaux à 3 (ensommeillé) par les marins étudiés,

- la proportion des temps de latence d'endormissement (laps de temps s'écoulant entre la mise en position allongée et le début du sommeil) notés comme inférieurs ou égaux à 5 minutes par les marins étudiés.

On a obtenu les résultats suivants pour chaque période de 24 heures :

- dans 21% des cas, le sommeil intervient en moins de 5 minutes après que le marin se soit allongé,

- dans 8% des cas ce sommeil a été inférieur à 4 heures,

- dans 11% des cas les niveaux de vigilance allaient d'«ensommeillé» jusqu'à «luttant contre le sommeil».

Une fois de plus il apparaît, à la lecture des résultats de cette enquête et compte tenu des conclusions d'un nombre croissant d'études sur ce sujet, que le facteur fatigue doit être très sérieusement pris en compte que ce soit :

- lors des décisions d'effectifs où taille et type du navire, genre de trafic, qualité de l'équipage, analyse des tâches à accomplir à bord sont autant de critères à considérer,

- dans l'organisation même du travail à bord,

- dans la recherche des causes d'accidents maritimes.

Cdt Jean-Daniel TROYAT

Œuvre du marin breton.

L'Association «L'Œuvre du Marin Breton» édite chaque année un très intéressant almanach dont elle a adressé un exemplaire à l'AFCAN.

De notre côté nous nous faisons un plaisir de reproduire ci-dessous le communiqué de la Rédaction de cet ouvrage.

Nous avons 7 bonnes raisons de vous dire que l'ALMANACH DU MARIN BRETON n'est pas un ouvrage ordinaire :

- Il est édité par une **association de bénévoles**, sans publicité ni subvention. La rédaction est assurée par une équipe de **professionnels de la mer**, compétents, dévoués et anonymes, **au service des Marins**.
- Il est édité **sans but lucratif, pour venir en aide aux familles maritimes**. Poursuivant les buts de Jacques de THÉZAC, fondateur de l'ALMANACH DU MARIN BRETON en 1899 et des ABRIS DU MARIN, l'œuvre met les ressources dégagées à la disposition des familles maritimes du Commerce et de la Pêche mises en difficulté par les aléas de la vie ou encore à la disposition de tel organisme et/ou association visant à la formation, à la sécurité ou la réinsertion des marins.
- Il est un **outil de travail** regroupant les rubriques indispensables à la navigation : sécurité, météo, marées, courants, navigation astronomique et radio-électrique, phares et feux, règles administratives (navire, statut du marin, protection sociale, plaisance, etc.).
- Il est un **outil de formation** : le glossaire météo, les systèmes géodésiques, la courbe de déviation, le cours d'astro..., le pilotage en baie de Quiberon...
- Il est un **outil d'information** : l'assurance maritime, les marégraphes, la variabilité des fonds sableux, le produit météo «PREVICIBLE».
- Il est un **outil d'éducation** : la balade sous-marine, l'alcoolisme et les fameuses maximes.
- Il est un **outil de référence** (99ème année) à un prix modique (65 F) : ouvrage de 344 pages, très complet, documenté, réactualisé, reprenant les textes officiels obligatoires à bord des navires et solide (pelliculé et cousu pour résister à un usage intensif dans un environnement difficile).

Nous rappelons ci-dessous les coordonnées de «L'Œuvre du Marin Breton» :

Œuvre du Marin Breton. Association à but non lucratif. 24 Quai de la Douane. BP07. 29266 Brest Cedex. Tél.02.98.44.06.00 - Fax 02.98.44.92.41.

La Touline Bretagne.

est une association à but non lucratif, qui se défend d'être une entreprise «marchande d'hommes».

Pourrait être intéressée par une adhésion à la Confédération des associations mar.mar. Son assemblée générale a eu lieu sur un ferry à Roscoff, le 25 janvier 1997, un membre de l'AFCAN avait été invité (notre collègue Dauer y assistait).

La Touline Bretagne recherche pour le compte de «l'AMERICAN BUREAU of SHIPPING un C1 ou C2 ou OT pour une place d'expert sur le port de MARSEILLE, conviendrait à une personne encore active.

Pollution

Once again a part of AFCAN INFORMATION is dedicated to pollution. Two articles are aimed to problems which are or have been induced by asbestos. The first one is a short report from one of our members on transports of asbestos that were carried out between South-Africa and Europe in the seventies. The second is a free translation of the essential of informations that appeared in IFSMA News Letter. A third article deals with reports of no-compliance with MARPOL Regulations, as disclosed in an IMO document.

I. Amiante.

Le commandant F. PERRIAU nous a fait parvenir la lettre suivante concernant des transports d'amiante ayant été effectués sur des navires français dont les équipages ont donc été exposés à des risques importants.

«Dans le n° 36 de l'AFCAN Informations, le Commandant LOISEAU a fait un article concernant la pollution par l'amiante et il écrit : «Curieusement, on ne trouve nulle part mention du transport de l'amiante».

Or, en plus du Canada qu'il a cité, d'autres pays ont exporté de l'amiante.

En effet, ayant navigué en 1969 et 1971/1972 sur les «explorateurs» de la Cie Mme des Chargeurs Réunis, qui faisaient la ligne Europe/Afrique du Sud/Europe, nous transportions à chaque voyage d'assez grosses quantités d'amiante sous le nom d'«asbestos».

Cet asbestos se présentait sous la forme de poudre et de petits filaments qui provenaient du concassage et de l'écrasement de la roche. Ce produit était transporté, sans aucune précaution, dans des sacs, qui vu le peu de valeur de marchandise, étaient en général de réemploi. Au cours des diverses manipulations, ces sacs se perçaient ou se déchiraient facilement.

En effet, ces sacs étaient mis à bord en palanquées sous élingues puis transportés et arrimés dans les cales. Au déchargement, ces sacs étaient de nouveau transportés pour faire les palanquées puis mis à terre. A la fin du déchargement, le bord nettoyait les cales.

Il serait bon que les marins des navires ayant transporté de l'amiante ne soient pas oubliés par les organismes de santé, car, bien souvent, ils ont été en contact direct avec cette marchandise et de ce fait très exposés durant le chargement, le déchargement, le nettoyage des cales et même en cours de voyage à cause de la ventilation des cales. Je pense que ces navigants peuvent faire partie de la «population à risque» car l'on ne peut savoir ce que nous réserve l'avenir».

F. PERRIAU

L'article suivant consacré à la pollution par l'amiante est une traduction libre de l'essentiel d'un article paru dans la lettre IFSMA NEW N° 12.

Rejets d'amiante en mer.

L'été dernier, le gouvernement des Bermudes a décidé de différer une opération de rejet en mer de 165 conteneurs d'amiante qui aurait dû avoir lieu en juillet 1996. Sans cet ajournement de dernière minute la réglementation internationale interdisant la décharge en mer de résidus industriels eut été sérieusement sapée.

Les Bermudes sont un territoire dépendant du Royaume Uni et de ce fait sont liées par la Convention de Londres et ses Annexes.

Il avait été projeté d'immerger les conteneurs remplis de résidus d'amiante dans les grandes profondeurs au large des côtes de l'île, dans une ancienne zone d'immersion d'explosifs du R.U. et des USA, par 3 800 m de fond. Le gouvernement des Bermudes prétendait que les conteneurs s'enfonceraient dans les fins sédiments du fond de la mer et qu'il n'y avait pas de courant à cette profondeur. Néanmoins, ce projet avait suscité une vive controverse dans le pays et le gouvernement annonça le 4 juillet qu'il avait décidé de surseoir à l'opération de rejet prévue et de rechercher une aide ultérieure de la part du Royaume Uni.

Les résidus en question provenaient de la «désamiantation» de diverses constructions du pays qui avaient eu lieu pendant les années précédentes. Ils étaient constitués, pour la plupart, de plaques d'isolation et de revêtement, le reste se présentant sous forme d'amiante friable conditionnée en sacs plastique. Du ciment avait été mélangé à ces matériaux afin d'alourdir les conteneurs dont, de plus, les toits avaient été percés pour permettre à l'eau de pénétrer et d'accélérer ainsi l'enfoncement.

De plus la présence de 54 conteneurs avaient été signalée sur la Base Navale US de St George. Au moins 5 d'entre eux contenaient de l'amiante en provenance de cette base. Il y aurait même eu de quoi remplir 250 conteneurs d'amiante en cours d'évacuation. En application du principe «Le pollueur doit payer» c'était l'US Navy qui était responsable de ces résidus.

Outre les raisons politiques et légales, une organisation de défense de l'environnement avance des arguments qui feraient que, selon elle, une telle immersion en mer ne pourrait être considérée comme une option viable. Ces arguments sont les suivants :

- Les fibres d'amiante sont quasi inertes mais cela contribue nettement aux risques environnementaux associés aux produits fabriqués à partir de ce minéral. Ces fibres ne s'évaporent pas, ne se dissolvent pas, ne brûlent pas et ne sont sujettes à aucune réaction notable avec d'autres produits chimiques. Il peut y avoir des petites fibres en suspension dans l'eau et dans l'air où elles ne subiront pas de dégradations significatives. Elles peuvent donc être transportées sur des milliers de kilomètres.

- Dans l'eau il peut y avoir une dissolution partielle des ions métal et hydroxyle de ces fibres mais leur structure siliceuse de base demeure intacte et leurs effets potentiels sur l'environnement ne sont donc pas atténués.

L'amiante est connue pour être une cause potentielle de maladies professionnelles. Elle peut induire des cancers (N.B. : voir AFCAN-INFO n° 36). Les effets de l'ingestion d'amiante ne sont pas clairement connus. Cependant on a décelé un accroissement des cancers des voies digestives chez quelques groupes dont l'eau de boisson avait pu être contaminée par de l'amiante.

- Il est totalement injustifié de prétendre, ainsi que le font les autorités des Bermudes et leurs conseillers britanniques, que l'impact primordial se situant dans la zone pulmonaire, la présence d'amiante dans l'eau ne serait pas génératrice de risques significatifs. De plus il n'y a pas eu de recherches sérieuses quant aux effets de l'amiante sur d'autres cellules sensibles de l'organisme.

- De même, les effets de l'amiante sur la vie aquatique n'ont pas fait l'objet d'études exhaustives. Néanmoins des impacts nocifs sur des poissons et des bivalves d'eau douce ont été identifiés. Ils intéressent leur croissance, activité et reproduction.

Dans des clams pêchées dans des sites exposés il a été trouvé des facteurs de bio-concentration d'une teneur de 100 dans les viscères et de jusqu'à 5000 pour l'ensemble du mollusque. Des effets ont également été constatés sur des crevettes d'eau saumâtre et sur des alevins de poissons dans des sites exposés à l'amiante.

- Sur la base de ces recherches il serait clair que les fibres d'amiante agissent sur les organismes aquatiques. Elles peuvent pénétrer dans le corps de ceux-ci et attaquer les tissus sensibles. Malgré la rareté des études dans ce domaine, celles qui ont été effectuées démontrent nettement que, nonobstant ses origines minérales, l'amiante est toxique, persiste dans l'environnement et est bio-accumulable.

- De plus la classification de l'amiante en tant que matériau inerte et non contaminé d'origine géologique ne peut être justifiée. En relation avec les matières proposées à l'immersion il y a des produits finis qui ont subi des opérations de traitement et de raffinage importantes et ne peuvent donc plus être considérés comme principalement d'origine géologique. De plus l'amiante est biologiquement active et on ne peut prétendre qu'elle est inerte.

Pour en revenir à l'incident en cause, il serait avancé dans certains milieux qu'il aurait été provoqué de façon délibérée afin de tester la volonté de la Communauté Internationale de mettre à exécution les règles d'interdiction de rejets qui étaient devenues effectives le 1er janvier 1996. De ce fait, la recommandation adressée par le Royaume Uni aux Bermudes donnant le feu vert pour l'immersion d'amiante en mer, et émise peu après cette date, était à la fois contestable et regrettable.

II. Hydrocarbures.

Contrôle par l'Etat du Port - Statistiques.

Les informations qui suivent sont extraites d'un document de l'OMI daté de novembre 1996 (Sub Committee on Flag State Implementation). Il concerne les rapports de non conformité avec les réglementations de l'Organisation que les Etats signataires de MARPOL doivent fournir obligatoirement (Circulaire MEPC 266).

Des renseignements pour l'année 1995 ont été communiqués par dix-huit Etats membres et un Etat associé. On y relève en particulier les points suivants :

1. 5 membres (Australie, Chine, Libéria, Corée et Suède) ont signalé 18 rejets accidentels d'hydrocarbures égaux ou supérieurs à 50 tonnes, pour un total de 14 877 tonnes. Les deux incidents les plus importants ont été rapportés par la Corée. L'un a été causé par le navire chypriote «SEA PRINCE» duquel 5 035 tonnes se sont échappées le 23.07.95 et l'autre par le navire panaméen «DANITA» qui, le 22.12.95, a déversé 4 970 tonnes d'huile.

2. Deux membres (Pays-Bas et Royaume Uni) ont fourni

douze rapports concernant des insuffisances ou imperfections des installations de réception dans les ports de 6 Etats membres de l'OMI (Belgique, Indonésie, Japon, Kenya, Arabie Séoudite et... Etats Unis d'Amérique).

3. Le nombre total de navires à bord desquels des «Inspections par l'Etat du Port» ont eu lieu en 1995 se monte, pour les dix-huit membres ayant fourni des renseignements, à 26 603 dont 318 ont été consignés dans les ports ou se sont vu refuser l'entrée dans ceux-ci, soit 1,2%.

4. Le pourcentage de conformité avec les prescriptions de MARPOL peut donc être considéré comme bon (plus de 90%). Cependant 48 navires n'avaient pas de certificats IOPP, 48 ne possédaient pas de Registre des Hydrocarbures et 6 n'étaient pas munis de l'équipement réglementaire de prévention de la pollution.

5. L'amende moyenne infligée par les 18 Etats pour rejets illégaux au port ou en mer a été de US \$ 2 029 en 1995. Toutefois les différences entre les moyennes supérieures et inférieures restent fortes entre les pays. La plus élevée est de US \$ 29 006 (Australie) et la plus faible de US \$ 260 (Estonie).

N.B. : On remarquera la «discrétion» de la France dont il n'est fait mention nulle part, ni en bien ni en mal !

Cette rubrique est ouverte aux adhérents et sympathisants de l'AFCAN qui souhaitent s'exprimer sur des sujets situés dans la sphère d'action et de réflexion de l'association.

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

Réflexion sur les changements

ou

Testis Unus Testis Nullus.

A lire de récents articles parus dans la rubrique «Tribune» d'Afcan-Info, mais aussi de ce qui ressort de conversations avec des collègues navigants, français et étrangers, il pourrait apparaître qu'il existe sinon des situations conflictuelles, tout au moins quelques incompréhensions entre des capitaines et certains jeunes officiers de quart. Précisons que dans l'immense majorité des cas il ne s'agit pas de jugements sur la valeur mais uniquement sur le comportement de ceux-ci.

L'AFCAN représente certes les capitaines actuellement en exercice, qu'ils soient ou non polyvalents, mais sait que ce sera parmi les jeunes chefs de quart que seront les commandants de demain et donc ses futurs adhérents. Nous sommes donc quelques-uns à penser qu'il convient de savoir s'il existe vraiment un problème et, si oui, quelles sont ses causes principales.

D'abord s'agit-il d'un état de fait nouveau ? L'auteur de cet article, et ceux auxquels il en a soumis l'idée, ne le pensent pas. Capitaines à la retraite, dont les carrières couvrent, avec un certain décalage, une période allant de l'immédiat après guerre à la fin des années 80, ils ont fait appel à leurs souvenirs et se sont aperçus qu'ils avaient déjà vécu des situations d'opposition, non pas entre les générations, au sens large du terme, mais plutôt entre des réactions différentes vis à vis des nouveautés.

De telles oppositions sont liées pour l'essentiel à des modifications techniques relativement brutales qui sont appréhendées différemment par les utilisateurs. A chaque changement, on trouve toujours deux groupes d'«ultras». Il y a les enthousiastes qui, hyperconfiants, sont prêts à faire table rase du passé, et ceux qui, routiniers et méfiants à l'extrême, refusent toute évolution en prétextant que puisque cela fonctionnait auparavant il n'y a pas de raison de changer quoi que ce soit. Et il faut bien savoir qu'il y a toujours eu des capitaines dans les deux camps, bien que leurs responsabilités les incitent en général à tempérer sagement leur esprit de progrès par de la prudence.

En omettant certainement d'autres, on peut retenir trois événements générateurs de ruptures potentielles qui ont marqué l'histoire de la marine marchande au cours du dernier demi-siècle et les étudier en fonction de l'expérience des auteurs. Il s'agit de :

- l'apparition du RADAR à partir de 1945 et surtout de 1950 ;
- la suppression du quart machine permise par l'automatisation et les contrôles à distance ;
- le passage de l'utilisation pour le positionnement du navire de repères «naturels», astres ou amers, à celle des repères «artificiels» que sont les satellites avec, de plus, des avancées rapides dans la technique des matériels.

A. Le radar.

Après l'interruption des activités professionnelles causées pour beaucoup par la guerre, le radar apparut comme un instrument diabolique pour les uns ou au contraire féérique pour d'autres, en tout cas quelque peu mystérieux puisqu'il permettait «de voir sans voir», comme par magie. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque beaucoup de passerelles ne possédaient, en plus de la barre, qu'un compas magnétique et un gonio assez rudimentaire, et encore l'usage de ce dernier incombait-il souvent à l'officier radio.

Certains anciens se souviendront peut-être d'un professeur d'hydrographie, fort brave homme au demeurant mais réticent à l'égard des techniques nouvelles, qui, alors que ses élèves jeunes et enthousiastes, lui demandaient de leur faire un

exposé sur le radar, répondit en substance que «c'était plein de vis pointues» et que «dans la brume on mouille!».

Il faut reconnaître que l'installation d'un radar, même très simple, à bord permettait une évolution importante dans la conduite de la navigation. Comme toujours devant une situation de ce genre les utilisateurs se répartirent en un large éventail depuis les opposants, en passant par les réticents et les intéressés pour aller jusqu'aux fanatiques. Et l'éventail des âges et fonctions, bien qu'ayant une certaine corrélation avec celui des attitudes ne le recouvrait pas totalement.



- 1945 -

Si certains vieux «tontons» allaient jusqu'à interdire à leurs officiers de quart l'emploi du radar sauf autorisation expresse, d'autres ne naviguaient plus qu'en fonction de ses indications. Peut-être voulaient-ils faire preuve de modernisme ! Or, il s'avéra que ces deux positions extrêmes pouvaient être également dangereuses.

Ne vit-on pas des échouements qui auraient pu être évités si le radar avait été utilisé, alors que l'on ne s'était fié qu'aux quelques indications fournies par des gonios et sondeurs plus ou moins fiables ou même aux sons de signaux de brume.

Mais n'y eut-il pas également des navires au sec parce qu'on ne s'était pas aperçu d'un glissement de la ligne de foi et que les indications des sondeurs et signaux de brume n'avaient pas été utilisées pour recouper celles du radar dans lequel on voyait la panacée contre toutes les difficultés de la navigation près des côtes.

Ces maladies de jeunesse, des instruments et non de leurs utilisateurs, s'estompèrent avec l'amélioration de la qualité des matériels certes, mais surtout sous l'influence des plus raisonnables, la large zone intermédiaire de l'éventail, pour qui, sens marin oblige et «trop fort n'ayant jamais manqué», c'eut été une faute que de ne pas rechercher la confirmation d'une indication par une ou des autres... Une de ces dernières étant évidemment issue de cet entretien de l'estime qui était un des premiers devoirs de l'officier de quart passerelle.

C'est pourquoi, paraphrasant le légiste, nous avons pris comme second titre ce «TESTIS UNUS, TESTIS NULLUS».

D'autres nouveautés techniques vinrent évidemment dans les années qui suivirent faire évoluer les procédés de navigation, cela se fit d'une manière progressive qui ne généra pas de heurts entre «écoles de pensée» et ceci jusqu'à peut-être l'avènement de :

B. L'automatisation et la suppression du quart machine.

Cette évolution, que l'on peut même qualifier de révolution, se concrétisa à bord des navires construits au cours de la période allant de la fin des années 60 au début des années 70. Elle eut des conséquences techniques mais aussi humaines à plus long terme.

Là aussi on assista à des approches contrastées de la situation nouvelle. Mais les strates d'attitudes se répartirent différemment de ce qui avait été le cas pour le radar. Elles furent, du moins selon l'expérience que l'auteur put en avoir à l'époque, moins marquées par les âges et les fonctions. En fait, les Etats-Majors désignés pour prendre des navires automatisés au neuvage s'intégrèrent en général très bien au nouveau système. Ce fut sans doute encore plus le cas lorsque l'armement avait fait suivre des stages techniques préparatoires à un staff déjà constitué dont une partie au moins devait suivre la fin des travaux de construction et l'ensemble effectuer les premiers voyages.

Dans la plupart des cas, et malgré les contraintes inévitables induites, il régnait un sentiment de satisfaction et même d'enthousiasme. Cependant des cas de stress chez les officiers furent constatés. Peut-être était-ce justement dû à un manque de préparation.

Toutefois on fut rapidement conscient que l'on ne pouvait se fier aux automatismes que si toute la chaîne, depuis les capteurs jusqu'aux tableaux de renvoi d'alarmes, était parfaitement entretenue et son fonctionnement contrôlé. Là encore il n'était pas question de se fier à une information sans avoir vérifié sa valeur et sa continuité, ce qui renvoie également au second titre.

Précisons également que, même parmi les convaincus, il y avait aussi un éventail dans le comportement. On allait de l'approche prudente et par étapes à la témérité, tant d'ailleurs chez les navigants que parmi les cadres de l'Armement. L'auteur se souvient par exemple qu'un de deux-ci lui demanda au retour d'un voyage inaugural si la conduite du quart passerelle avait déjà été confiée à des officiers mécaniciens. Belle avancée vers la polyvalence, qui n'en était pourtant qu'à ses débuts, n'est-il pas ?

Ceci nous amène au deuxième volet des effets de la suppression du quart machine que sont les conséquences humaines, bien que cela déborde un peu du cadre strict de cet article.

A notre avis, deux de celles-ci furent bénéfiques et une néfaste.

Il s'agit pour les premières :

1. d'une meilleure compréhension entre les officiers des services pont et machine. Un chef-mécanicien assistant à la manœuvre sur la passerelle se rendait compte que l'on ne vidait pas ses bouteilles d'air par plaisir. Un commandant ou un officier pont lançant le moteur et réglant son allure depuis la passerelle acquérait un sentiment de relation physique avec celui-ci et se rapprochait ainsi de ses collègues mécaniciens.

2. D'une ouverture à l'idée de polyvalence avec création d'un état d'esprit favorable à sa mise en place, même si l'on ne profita pas de l'occasion comme on aurait pu le faire.

La conséquence néfaste fut que l'on put commencer à réduire les effectifs, d'abord «raisonnablement» puis, comme cela fonctionnait, plus systématiquement, au grand dam final de l'entretien et de la sécurité. Tout à l'enthousiasme généré par des techniques captivantes, on ne s'est pas rendu compte que celles-ci donnaient peut-être le signal de la crise de l'emploi, tout au moins pour les pays développés et à main-d'œuvre chère.

C. Repères naturels et repères artificiels.

Il s'agit du développement des satellites mais surtout de la possibilité qu'ils ont acquis de fournir un positionnement continu et non plus à des intervalles de passage plus ou moins longs.

Pendant longtemps les repères qui étaient utilisés purent en effet être qualifiés de «naturels». On se positionnait :

- Par rapport à des astres dont les mouvements n'obéissaient qu'aux lois de la mécanique céleste et ne pouvaient en rien être influencés par une intervention humaine. De plus ces astres n'étaient utilisables que lorsqu'ils étaient visibles.

- Par rapport à des particularités géographiques fixes (amers, lignes de sondes, etc.).

- Par rapport à des signaux émis à partir de stations à terre et donc assimilables à des amers (Gonio, Decca, Loran, etc.).

Il y avait donc, surtout à l'approche de la terre, une diversité de moyens de positionnement. La nature, la précision et la fiabilité des renseignements fournis étant variables, les officiers de passerelle avaient acquis une culture de navigation qui leur faisait automatiquement utiliser au moins deux sources d'information. L'incertitude était toujours présente à l'esprit. Les renseignements n'étant pas tou-

jours accessibles en continu, trois lieux géométriques plutôt que deux étaient même recherchés : Points au large avec trois étoiles et près de terre avec trois relèvements ou une combinaison de relèvements et de distances radar. De même la tenue de l'estime était un exercice impératif dont la réussite était liée pour une large part à ce que certains appelaient le sens marin et d'autres tout simplement l'expérience.

On peut ajouter que la confiance dans les instruments n'était pas telle, surtout chez ceux qui avaient assisté à leur tout début et à leur fonctionnement plus ou moins sûr, que les navigateurs aient cessé de regarder et d'écouter à l'extérieur et d'utiliser **tous les moyens appropriés** tant pour la veille (Règle 5 du COLREG) que pour le positionnement de leur navire.

Puis vint le positionnement par des satellites, mis en place par l'homme et que nous qualifions donc d'«artificiels», et ceci en continu quelles que soient les conditions extérieures, ce à quoi on peut ajouter les performances toujours accrues d'autres instruments pouvant s'interfacer sur un système de suivi de la position.

On a donc pu assister chez beaucoup à un bouleversement dans la prise en compte de la conduite de la navigation. Ceci est sans doute plus vrai pour les jeunes officiers auxquels, comme ils avaient débuté leur carrière à l'heure de l'électronique, manquaient les repères antérieurs et qui faisaient preuve d'une solide foi dans les avancées des techniques modernes.

Que les «anciens» veuillent bien reconnaître que cela a toujours été plus ou moins le cas ; n'ont-ils pas, dans la fougue de leur jeunesse et devant la facilité d'utilisation des sondeurs à ultrasons, voulu reléguer le «Warluzel» au magasin des rebuts, comme d'ailleurs les premiers utilisateurs du dit «Warluzel» avaient dû le faire pour les plombs de sonde. Or la non-utilisation du sondeur mécanique lorsque celui à ultrasons était en panne, ou tout simplement donnait des indications erronées, a conduit quelques navires à la côte.

Pour en revenir à notre propos on a pu constater une confiance quelque peu aveugle en un système d'instruments dont toutes les indications peuvent être visualisées sur écran, la carte électronique étant également une sorte d'écran, sur simple demande et sans plus aucun lien physique entre la source d'information et l'utilisateur, sauf celui consistant en la manipulation de quelques boutons et autres commandes.



- 1995 -

Ajoutons que les «décideurs» qui autorisèrent les passerelles entièrement fermées ont quelques parts de responsabilité dans cette désaffection pour l'«extérieur».

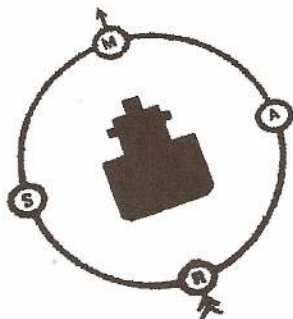
Cette «culture de l'écran», remplaçant sans doute la «culture du livre», comme celle-ci avait également dans des temps plus anciens remplacé la «culture orale», a conduit certains à ne plus voir d'intérêt, sinon de nécessité, à utiliser d'autres sources d'informations, pourtant à leur disposition, pour confirmer par exemple les indications du GPS. C'était oublier que celui-ci peut être sujet à des pannes, à des décalages et aussi que ses informations peuvent être déformées par des interventions extérieures sur les satellites.

D'où la nécessité de toujours confirmer une information soit par redondance et auto-surveillance des systèmes, soit par l'utilisation d'autres sources. Encore une fois «Testis Unus, Testis Nullus».

Ajoutons que les attitudes totalement conservatrices sont aussi dangereuses que les ultra novatrices. Chaque fois qu'il y a eu une évolution sensible, sans remonter à la lutte de la voile contre la vapeur, on a pu voir s'affronter les tenants de ces positions extrêmes. La raison et le professionnalisme consistent à intégrer les nouvelles techniques mais en utilisant toujours une partie des plus anciennes qui, pour certaines, furent d'ailleurs considérées comme modernes, novatrices et même hérétiques, par des tenants de la «vieille marine». Il convient donc de faire se rapprocher expérience et enthousiasme pour la meilleure conduite du navire et la sécurité.

En conclusion on peut affirmer que des divergences entre officiers, telles que celles que l'on peut constater ça et là actuellement, ont régulièrement existé et qu'elles ont été finalement heureusement surmontées. Nous pensons qu'en toute période d'innovation rapide à venir il en surgira d'autres... tout au moins tant qu'il y aura des hommes embarqués pour assurer le quart à la passerelle.

J. CHENNEVIÈRE



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**

Réaction d'un capitaine étranger à l'échouement du SAINT-MALO (voir AFCAN-INFORMATIONS n° 34 «Naufrage à Grande Vitesse»).

I read with interest your MARS report #43 dated May 1996 concerning the grounding of the ST MALO. One thing that struck me about this report was that the vessel had a total crew of 7 responsible for 300 passengers. In fact, if you take away the crew involved in running the vessel, there were only 2 people (the Chief Hostess and the Steward) responsible for all those passengers. It is very interesting that cargo ship owners are constantly accused of running their vessels, particularly if they are so-called «Flags of Convenience», with minimum crews. Yet here we have a passenger ferry with 300 lives and so little crew available. It is no wonder that when an emergency occurred «many passengers did not notice the crew». One point which was omitted from the report is the flag of the SAINT MALO.

MARS 96031 and 96032 concerned vessels inappropriately altering course to port. In MARS 96033 VHF contact had been made and it had been established that vessel «A» intended to pass ahead and would maintain her course and speed. This ensured that there was no mis-understanding and probably justifies altering course to port. Would the readers like to express their opinion on this point ?

MARS 96031 Incorrectly Altering Course to Port 1

Own ship was on the west coast of South America, steering a southerly course and approaching a point where it was planned to alter course about 30° to port. At this time the OOW noted another vessel at a 45° angle on our port bow and heading north west, this vessel would have crossed slowly ahead and pass clear. However, the OOW decided that, as he was approaching the point where he wished to alter course to port, he would do so early and «help» the other ship. He duly altered to port and came on to the next course. Later, when the original course alteration point was reached, he noticed the other ship altering course and heading back across his bow to port. As it was now on a steady bearing, he had to alter course to starboard to avoid a collision. He was most upset about this and completely failed to realise that this situation materialised through his own actions. I duly pointed this out to him and stated that this incident was caused by his altering course to port when it was not necessary.

MARS 96032 Incorrectly Altering Course to Port 2

Own vessel was en route from Zeebrugge and crossing the general flow of traffic just west of the Greenwich buoy in the English Channel to head down to Le Havre. The senior OOW was on watch and I noted that he was watching the bearing of a vessel about 3 miles off and 3 points on the starboard bow. He told me that the bearing of this vessel was opening very slowly and that he would alter course. Thinking that everything was under control, and not wishing to undermine him too much in the presence of a junior officer who was about to take over the watch, I did not interfere. When I next raised my head from the chart table I noted that, instead of altering course to starboard to come round the other vessel's stern, he had altered course to port to widen the angle and crossing distance from the other vessel. This had the desired effect but in the end resulted in our vessel crossing ahead of the other vessel closer than I would have liked and I did not consider it to be

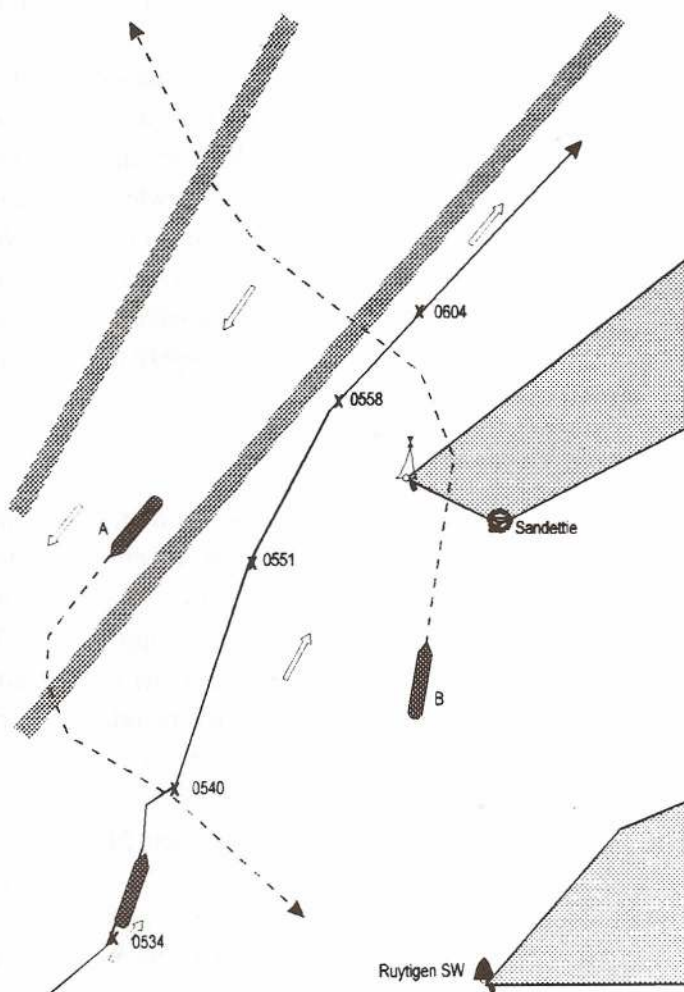
a seamanlike manoeuvre. As the senior OOW came off watch, I queried him about his decision and asked why he had altered course to port. He seemed totally taken aback that there should have been any other option until I pointed out to him that his action had resulted in us crossing ahead of the other vessel and was in contravention of COLREGS Rule 15. This is an indication that many officers only have a very basic understanding of the Collision Regulations. This is not necessarily their fault but the fault of the training establishments in not providing an in-depth study of the Regulations. As we all know, the more that the Regulations are studied, the more complicated they can become, until one gains a deeper understanding of them and everything falls into place.

MARS 96033 Near Miss Incidents in Dover Straits

Own vessel, a VLCC, was involved in two separate near miss incidents whilst transiting the Dover Strait. The draught was 21.86 m, the deep draught signal was being displayed, visibility was in excess of 10 miles, wind w'ly force 4. The bridge team consisted of Master in command, North Sea Pilot conning the vessel, Chief Officer as OOW plotting positions and an AB manually steering. Both radars were on ARPA with the 10cm on 12 mile range and the 3cm radar on 6 mile range. Both VHF sets were on, one monitoring safety and general calls on Ch 16 and the other monitoring Dover Coastguard and Gris-Nez traffic on Ch 13. A MAREP report had been given to Gris-Nez Traffic on Ch 13 from a position 2 miles west of the Bassarelle buoy and warnings from Gris-Nez advising our updated position, course and speed were monitored at regular intervals; these broadcasts did not include any warnings of other deep draught vessels transiting the Strait. The engine room was manned by the Duty Engineer and the Chief Engineer was present at the control station on the bridge. Two diesel generators were sharing the electrical load and the engine speed had been reduced to 60 rpm so that the main engine was ready for any further required reductions of speed.

As own vessel approached MPC buoy on a course of 032° T, another vessel (A) was observed visually and by radar in the opposite traffic lane heading approximately 220° T and also displaying a deep draught signal. The target was acquired on ARPA and its progress monitored. As we were approaching a position abeam of the Ruytigen buoy, the ARPA indicated that the other vessel was altering course to port and would cross ahead of own vessel at a distance of only 5 cables. VHF contact was made with the Master or OOW of the other vessel who acknowledged that they had altered course to port and would pass ahead of us at 5 cables saying that 'everything was under control'. Having established this fact, own ship's head was swung to port until the other vessel was on our starboard bow and then gradually brought back to the original course when the other vessel was clear.

Just after the first incident had been resolved, another target (B) which was 2 miles on the starboard quarter was being monitored visually and by radar. From the ARPA plot it was ascertained that she was on a similar course, making about 19 knots and overtaking us. It appeared that the other vessel was also making for the deep draught route north west of the Sandettie Bank although she was not showing any deep draught signal. When the other vessel was just ahead of our bow and to starboard, she was observed visually to be altering course to port in such a manner as to pass very close ahead of us. Just over one minute later the bow crossing range of the other vessel was determined by ARPA to be approximately 1 cable. We reduced speed to Half Ahead and shortly afterwards to Dead Slow Ahead. Two minutes later, the other vessel passed ahead of us at a distance of 1 cable.



MARS 96036 Power Failure/Use of Emergency Steering

Indian Ocean. Good Weather

Own vessel was a Japanese built 15,000 dwt chemical carrier of very basic construction. One fine afternoon the vessel experienced a total power failure. The Master went immediately to the bridge. Speed was reducing as the engine stopped and the rudder was fixed about 5 degrees to starboard. A medium sized ocean tug with a tow was about 2 to 3 miles away on a reciprocal course on the starboard bow. We were originally passing clear but now, with our vessel's starboard swing, a dangerous close quarters situation was developing. The Master instructed the OOW to raise NUC signals and then try to contact the tug and advise of our difficulties.

The Master then went with the Chief Engineer to the steering compartment with the intention of operating the manual (hand hydraulic pump) emergency steering to stop the swing to the starboard. It was suddenly realised that neither the Master or the Chief Engineer knew how to operate the emergency steering and could not easily work it out from the Japanese/English instruction notice. Meanwhile, the tug had been contacted and had agreed that he could alter course to port with no difficulty and pass astern of our own vessel. Subsequent investigation revealed that none of the Officers knew how to operate the emergency steering.

This account is written with considerable embarrassment at my own failings as the Master concerned. Nowadays, when joining a new vessel I not only quickly make myself familiar with the operation of emergency systems (steering, fire pump, total smothering, etc.) but I also ensure that very simple and concise operating instructions are prominently displayed and that all officers demonstrate their practical knowledge of these systems as part of the on board safety training.

It is difficult for a Master to admit that he was in the wrong but being able to do so confidentially hopefully makes it a lot easier. The whole ethos of MARS is to learn from the mistakes that others have made and I sincerely hope to receive more «confessions» of past mistakes. We all make mistakes at some time, the vast majority of these do not end in disaster but can be valuable lessons for others to learn before they have an actual incident to deal with.

MARS 96037 No Giving Way

Off Brazilian Coast. At Night.

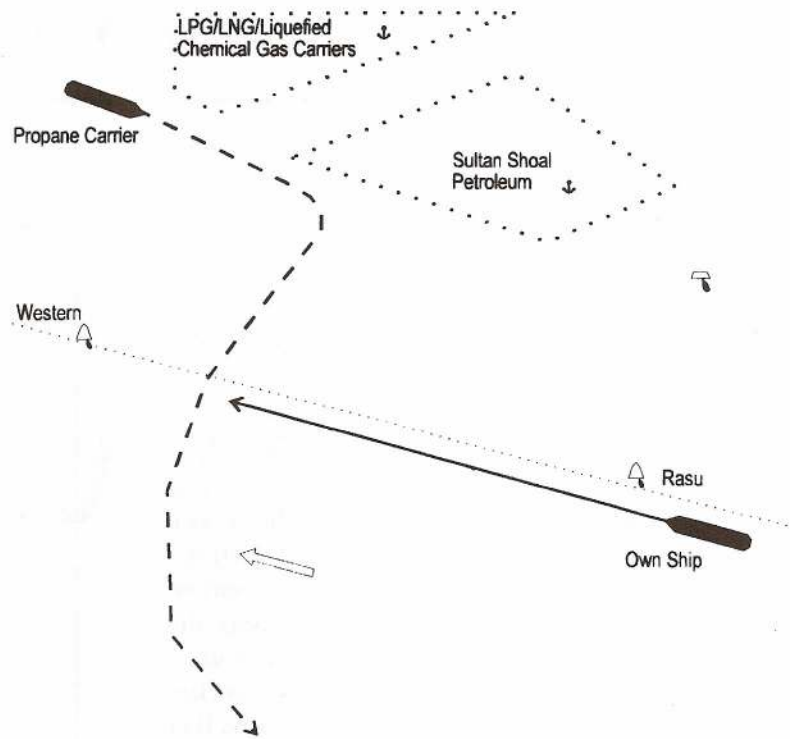
Own ship, a handy-size bulk carrier of 28,308 dwt, was steaming at 13.5 knots and steering 042° True. A ship came into sight about 15 miles distance at 4 points on the port bow. Her course was ascertained by ARPA to be 120° at a speed of 12.5 knots. When the distance between the two ships was 5 miles and the bearing still unchanged I tried to make contact on VHF Ch 16 but received no reply. At four miles distance I used the Aldis lamp to make her aware of her obligation to give way. Nothing happened and she still kept her course and speed. In order to avoid a dangerous situation I made a full circle to starboard and tried again to contact the other ship, once more I received no reply. When we passed clear it was noted that the other vessel was a large bulk carrier.

MARS 97001 LNG and Propane Carrier Near Miss

During a Westbound transit of the Singapore Straits, own vessel (an LNG carrier) on a course of 282 degrees slowed to a speed of 4 knots at the Nipa Light to facilitate the transfer of five lifts of stores from a local freight boat. We were near to the northern limit of the TSS and transfer began at 0938. At 0942, the navigation team noted a vessel getting under way from the LPG/LNG anchorage area north of the Sultan Fairway and at a distance of 4.5 miles approximately 3 points on the starboard bow. This vessel, a propane carrier, was plotted and was seen to be initially on a course of 100 degrees and would pass down our starboard side. At 1015, the transfer of stores was completed and an engine order of 80 rpm was executed. At this same moment, the propane carrier altered her course to starboard and was attempting to cross the TSS and pass ahead of own vessel. At this time, 1.1 miles separated the two vessels. No whistle signals had been heard nor had any radio communications been established between the two vessels.

The Master on the other vessel notified VTIS (W) of his intentions and requested the name of the westbound LNG vessel off the OPL western anchorage. Supplied with this information, the other vessel, with ever increasing speed and on a course of 180 degrees, called own vessel demanding that we stop engines and allow him to cross ahead. The distance had now closed to 0.4 miles as both vessels were increasing speed. The Master of own vessel attempted to clarify our intentions to the propane carrier. This effort fell on «deaf ears» as the person in charge of the other vessel came out of the anchorage area and entered the TSS aheads of us. We immediately initiated hard a port rudder and put the engines astern, narrowly avoiding a collision.

Own vessel was acting under Rule 10 (b)(i) + (ii). It appeared that the other vessel was proceeding under Rule 15 thereby throwing both vessels «in extremis». The vague reference of Rule 10 (a) allows these close quarter situations to develop, each vessel using the Rules to their own advantage. The other vessel appeared to disregard Rules 2, 6(a)(ii), 7(a),(c), 8(d),(e),(f)(i),(f)(ii) and Rule 10(c) since he was not «obliged» to cross ahead of us. A possible solution to the problem of vessels entering and crossing the TSS in the Singapore area would be the requirement for vessels to make a «Security» call on the appropriate VTIS channel and/or channel 16, informing vessels in the immediate vicinity of their intentions. This practice has proven its effectiveness in the ports of the USA including the Great Lakes. It is realised that if this practice is implemented radio traffic would increase. Establishing another radio channel may be in order for this purpose. This radio channel could also be used for vessels in transit to report in at permanently established call points to VTIS.



MARS 97002 Closest Point of Approach

I am a keen reader of your MARS reports which regrettably appear to mirror the lowering abilities of ships' staff we are now facing. I also frequently transit the Singapore Straits where these lowering abilities of not only Officers of the Watch but also certain Shipmasters are all too evident. On a routine visit to the bridge, I noticed a gas tanker overtaking own ship quite close on the starboard quarter. A glance at the ARPA revealed a CPA of 0,5 miles. The OOW said he had tried to call the offending vessel but had not had any response. After several calls by myself on the VHF, the person in charge on the other vessel answered. I requested that he alter course to achieve a CPA of at least 1 mile. This he readily agreed to do. I might have been mistaken but I got the impression that he was quite glad to have someone to tell him what to do ! At the time, it was broad daylight with a calm sea and perfect visibility with no other vessels in the near vicinity. In fact both vessels had a large area in which to manoeuvre. This was possibly a case of trying to adhere to a course line no matter what happened. This phenomenon seems to be a direct result of widespread GPS usage.

The second incident concerned much the same thing but in this case it was my own vessel which was very much in the wrong. We were steering almost due east at about 1930 and it was dark. I happened to look out of my cabin window and saw the red sidelight and three vertical white lights of a vessel towing close on the port bow. I was soon on the bridge and told the OOW put the wheel to starboard. A glance at the radar showed the tug to be steering about 300 degrees and with a CPA of about 0.5 miles. The vessel which was being towed was virtually unlit and could only vaguely be seen. My OOW seemed surprised by my actions and did not show any concern that a CPA of 0.5 miles was anything to worry about. I pointed out to him that this tow was crossing our bow, that there was a good chance that the tow was yawing about considerably, that we were yawing due to a quarterly sea, and that in these circumstances a CPA of 0.5 miles was unacceptable. Surprisingly the tug carried on regardless and neither signalled or tried to contact us on VHF. Perhaps he felt that this small CPA was acceptable as well.

ARPA is an excellent tool for the navigator but regrettably similar incidents are all too common today. To some navigators it would appear that any CPA above zero is acceptable. They do not appear to take into account any possible inaccuracies in the ARPA system or the possibilities of failure in the ships propulsion or steering systems. This ship's Standing Orders include the statement «an ARPA CPA of less than 1 mile is to be considered a collision situation and a CPA of less than three miles a close quarters situation and appropriate action taken». These Standing Orders were re-iterated to the other watchkeeping officers. A «blackout» occurred on this vessel not long after the above incidents. This served as a very good example to all concerned as to why we need to keep to a reasonable CPA whenever possible.

Diverses en vrac.

□ Conteneurs et pavillon.

La presse havraise a publié le 7 janvier 1997 la lettre suivante qui lui avait été adressée par les Afcaniens havrais.

Un million de conteneurs mais sans navires français.

Le commandant Chennevière, de l'AFCAN, Association Française des Capitaines de Navires, n'est pas insensible à l'événement qui a marqué tout récemment l'actualité portuaire, à savoir le passage du millionième conteneur comptabilisé dans le cours de la seule année 1996. Mais ce record conduit l'ancien officier de l'Hélène-Delmas à en évoquer un autre. Il en tire quelques commentaires.

«Le 26 décembre 1969, un événement marquant pour le port du Havre était célébré. Pour la première fois le seuil des 50 millions de tonnes manipulées en une année était franchi. Cette tonne symbolique avait été débarquée des cales du M/V «Hélène-Delmas».

«Il n'y avait eu aucune difficulté à choisir un navire, armé au long cours, battant pavillon français comme vecteur de ce transport. En effet plusieurs étaient en escale chaque jour, en provenance et à destination des cinq continents.

«Vingt-sept ans plus tard, à neuf jours près, l'ensemble de l'industrie maritime peut se féliciter du passage d'un nouveau cap représenté par l'embarquement le 17 décembre à bord du M/V «Sealand-Atlantic» du millionième conteneur manipulé en un an au Havre.

«Par contre, les marins marchands déplorent que le pavillon national n'ait pu être associé à cette importante étape, faute de positionnement de navires français sur l'axe Europe / continent nord américain, comme sur bien d'autres, hélas ! A l'époque du transport combiné, le contrôle d'un maillon essentiel de celui-ci nous a en effet échappé pour nombre de trafics en un quart de siècle.

«Le rapprochement des deux événements peut faire prendre conscience, s'il en était encore besoin, du déclin de notre marine marchande.

«On peut cependant espérer que cette tendance soit inversée, comme semble commencer à l'être celle de la compétitivité du port du Havre. Mais cette reconquête sera certainement plus difficile et exigera des efforts de toutes les parties en cause. Les navigants sont certes prêts à en prendre leur part, mais le succès ne peut venir d'eux seuls».

□ Hellenic Register warned. *By Sean Moloney*

A WRITTEN warning is to be sent to the Hellenic Register by the European Commission demanding it implement the same vessel inspection standards as the International Association of Classification Societies, or risk being penalised under European port state control regulation.

The Greck classification society was recently included in a list of registers, alongside association members, recognised by the commission to carry out statutory inspections on behalf of European member states.

However, the decision by IACS members to impose stricter vessel strengthening criteria for older bulk carriers has placed the onus on the Hellenic Register, which is not a member of the association, to follow suit.

Non-uniform application of the rules by the Greek classification society would constitute an infringement of European rules and would open it up to punitive action by the commission.

The International Maritime Organisation asked IACS to develop stricter standards that would enable bulk carriers to withstand flooded holds.

While the maritime safety committee has still to decide whether to include these standards within its statutory requirement, the IACS members agreed to implement them unilaterally.

According to the commission, it will be up to the Hellenic Register to apply the equivalent standards as the IACS membership or convince them to apply its rules instead.

A Brussels spokesman said the societies were obliged under Article 15 of the classification society directive to consult one another to ensure they maintained equivalent inspection standards.

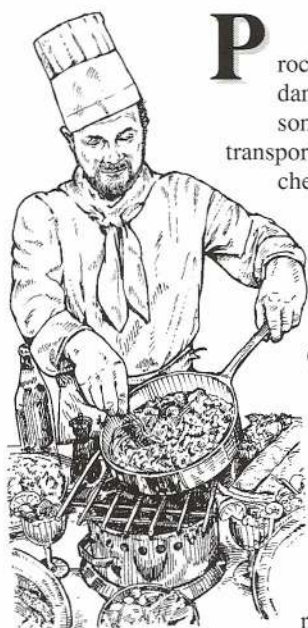
He said : «We will expect the Hellenic Register to sit down with the IACS members and work out how things will be done. It is one thing to get them to accept the new IACS standards but the big question will be whether it implements them».

□ Un accord Franco-Turc.

Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports, et Gurcan Dagdas, ministre d'Etat de la République de Turquie, en charge des questions maritimes, ont signé un accord maritime entre les deux pays, «qui marque le terme d'une négociation approfondie et fructueuse entre les administrations maritimes françaises et turques».

«Cet accord reconnaît le bénéfice du traitement national aux navires d'un pays dans les ports de l'autre pays. Il règle les conditions de transit et de séjour des équipages, la répartition des compétences judiciaires, la reconnaissance mutuelle des documents techniques et professionnels».

En passant par la Cambuse.



Prochainement, nous nous retrouverons dans les mois sans R, c'est-à-dire la saison déconseillée pour les huîtres. Les transports étant maintenant rapides et la fraîcheur pouvant être garantie, il n'y a pas de raisons de s'en priver, si ce n'est que l'huître laiteuse est moins prise en général, mais rien n'interdit de les cuisiner.

Pensons à dire merci à un Capitaine de Navire, le Cdt Patoiseau qui par gros temps sur le «MORLAISIEN» vint relâcher dans l'embouchure de la Gironde en 1868 avec un chargement d'huîtres du Portugal. L'orage mettant à mal les huîtres, la cargaison fut jetée par dessus bord, les rescapées s'acclimatèrent et prospèrent en Gironde jusqu'en Vendée.

On a les huîtres de Normandie avec la noix de Isigny, de Bretagne avec les «Hites» de Cancale, de Marennes-Oléron avec les fines claires et d'autres bassins plus modestes en Vendée et à Arcachon.

Les huîtres se trouvent dans le monde entier, certaines d'eau douce dans les palétuviers et d'autres très peu comestibles ont cependant l'avantage de donner des perles et même des perles noires comme en Polynésie, aux Tuamotu ou aux Gambiers. Ces huîtres n'ont que le pied de comestible, sans grande valeur gastronomique.

Il y a les inconditionnels d'huîtres crues, nature ou avec un filet de citron, ou de vinaigre ou de sauce à l'échalote, mais pensons à ceux qui n'hésitent pas à les cuisiner.

Plus à titre documentaire voici une recette d'Amérique : le **cocktail aux huîtres** :

Dans un verre mettre 6 petites huîtres avec leur eau, ajouter le quart d'un jus de citron, 1 trait de sauce Worcestershire, un trait de ketchup, 2 ou 3 gouttes de tabasco. Mélanger et ajouter un soupçon de raifort râpé mariné au vinaigre.

Oubliions et prenons un cocktail plus classique ou un simple apéritif que l'on accompagnera d'huîtres en amuse-gueule.

Huîtres à la polonaise. Prendre de petites huîtres, décoquiller et remettre l'huître dans la coquille creuse. Saupoudrer de jaunes d'œufs et persil hâché, passer 2 ou 3 minutes sous le gril puis ajouter avant de servir un peu de beurre fondu avec de la chapelure.

Toujours la petite huître : jeter l'eau, détacher l'huître, ajouter une sauce faite avec 2 cuillères à soupe de crème épaisse, 1 verre de vin blanc et 2 cuillères à café de piment doux. Gratiner 2 ou 3 minutes sous le gril.

On peut aussi préparer un mélange beurre, échalote, sel, poivre, farcir l'huître, saupoudrer de chapelure, 2 ou 3 minutes sous le gril.

Passons à la suite avec un **potage**.

En Galice, la Bretagne espagnole, on fera la soupe d'huîtres de Pontevedra.

Par personnes, 6 huîtres : récupérer leur eau et les réduire au

mortier, mettre la pâte dans une casserole avec l'eau des huîtres, ajouter de l'eau pour obtenir une portion convenable, laisser frissonner à feu doux pendant une demi-heure, poivrer et verser dans l'assiette sur quelques morceaux de pain cuits à l'huile.

Après cette soupe, allons en **Irlande déguster les huîtres gratinées** :

6 huîtres par personne, les décoller, récupérer l'eau, hâcher finement une petite gousse d'ail, émietter 50 g de pain et mouiller avec l'eau des huîtres ; mélanger avec 30 g de beurre ramolli, sel, poivre, ail. Farcir les huîtres, les mettre dans un plat allant au four (on aura tapissé le fond du plat d'un papier d'aluminium froissé pour tenir les huîtres à plat, c'est aussi simple que le lit de gros sel).

Passer sous le gril quelques minutes pour gratiner.

Allons en **Louisiane**, goûter une création du restaurant Antoine à la Nouvelle Orléans : les **huîtres Rockefeller**.

Pour 4 personnes, prendre 24 grosses huîtres. Mélanger 150 g de beurre, 250 g d'épinards cuits et hâchés, 4 échalotes, une cuillère à soupe bombée de persil hâché, autant de céleri, sel, poivre, 1 pincée de marjolaine séchée, une bonne pincée de poivre de Cayenne (ou l'équivalent de Tabasco) et 4 cuillères à soupe de pesto. Farcir les huîtres de ce mélange. Mettre dans un plat avec papier alu et enfourner à 250° pendant 8 à 10 minutes jusqu'à ce que le dessus commence à grésiller et brunir.

De retour en **France**, mais influencé par l'Amérique vous servirez des **huîtres «Grill-room»** : prendre 6 grosses huîtres par personne, les faire pocher 5 minutes dans leur eau, égoutter dans un torchon et laisser sous presse jusqu'à ce qu'elles soient froides, passez-les dans la farine, puis l'œuf battu et dans la mie de pain fraîche. Passez-les au beurre dans une poêle bien chaude avec des saucisses cocktail. Mettre chaque huître sur une rondelle de tomate avec une saucisse, parsemer de quelques peluches de persil et d'un quartier de citron.

En **huître chaude**, on ne peut faire plus simple que de poser les huîtres sur une grille de barbecue, attendre que l'huître s'ouvre et lui mettre une noix de beurre doux légèrement poivré, attendre 4 ou 5 minutes et l'huître est bonne à déguster.

Vous avez peut-être des recettes de praires ou de moules farcies, sachez qu'elles sont souvent valables pour les huîtres.

Que boire avec modération ?

Avec les huîtres crues : un vin blanc sec ou un crémant. On peut prendre aussi un vin rosé.

Avec les huîtres cuisinées, on choisira des vins blancs de secs à moelleux selon la préparation.

Et pour toutes les huîtres, si le vin blanc incommode certains convives, ne pas hésiter à servir un vin rouge tel que Beaujolais ou Bordeaux Clairet ou Bourgogne Passetougrain, mais servez-le à 7 ou 8° et avant de pousser de hauts cris, commencez par essayer, et vous pourrez boire votre vin blanc avec un Emmental, un Saint Nectaire ou un fromage de chèvre. Na...!

Notre collègue Yves CHARLOT qui tient cette rubrique a été reçu dans la Confrérie des Gastronomes de la Tourgoule de Normandie.

La cérémonie de «prise de robe» a eu lieu le 7 décembre dernier à Houlgate en présence des ambassadeurs de 28 confréries gastronomiques venus honorer ce dessert normand historique qui doit tant à nos marins. (Voir *Afcan-Info* n° 34).

Murphy's

law

OU

LOI DE

L'EM...

MAXIMUM

Prior to the vessel's departure from Abidjan in January 1995, 23 stowaways were found on board and brought ashore after fighting with the crew and the police.

Thereafter, the vessel left bound for the Far East, loaded with timber both in holds and on deck.

A few hours after departure, one stowaway was found on board. The vessel turned back to Abidjan and landed the stowaway. Three days later another seven stowaways were discovered. The master decided to turn back to Abidjan to land these stowaways as well.

However, the owners decided to cancel the deviation to Abidjan for economic reasons, and the ship continued southbound on her original course. Later the same day another five stowaways were discovered.

Three days later the bosun and one A/B became seriously ill with high fever, suspected Malaria. The bosun's condition became critical, and the master decided to divert to Walvis Bay.

However, before reaching Walvis Bay, the bosun passed away, and the A/B's condition became critical. The vessel dropped anchor on arrival, and the A/B was evacuated by helicopter, but passed away during the flight.

The 12 stowaways and the body of the dead bosun were landed at Walvis Bay by launch, after which the crew started to heave the anchor. Unfortunately, only the chain came up ; the anchor was lost, and was not found. Thereafter, the vessel continued her voyage.

However, more bad luck was to come.

When the vessel left Abidjan she had a list of 3-4° and the master noticed that she was very «tender». As the voyage proceeded the list increased, and on the second day 15 logs were jettisoned from the deck stow. This did not seem to have any effect, and as the vessel neared Cape Town the list had increased to nearly 10°. The master then decided to call at Cape Town as an emergency call. Approximately 700 tons of the deck cargo were discharged before it was considered safe to continue the voyage.

At Cape Town another stowaway was found and handed over to the South African immigration authorities.

The following day the body of a dead stowaway was found in one of the holds, and brought ashore by the authorities for burial.

The latest information received is that when the vessel left the first discharge port, she collided with two smaller vessels. No serious damage to the vessel or any casualties have been reported.

It is to be hoped, this will end the series of unfortunate circumstances.