

AFCAN

Informations



N° 100

Décembre 2013



Conseil d'Administration

Fin mandat en 2014	Fin mandat en 2015	Fin mandat en 2016
B. APPERRY	J.P. COTE	H. ARDILLON
F. CAPOULADE	B. DERENNES	L. BARBANCON
Th. CAUDAL	A. JEGU	M. BOUGEARD
G. GUILLEVIC	J. PORTAIL	J.F. GICQUIAUD
R. LE DOARE	M. PREBOT	P. LE VIGOUROUX
H. QUERE	J. RUZ	F.X. PIZON

Bureau

Président	H. Ardillon president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon P. Le Vigouroux F.X. Pizon
Secrétaire Général	A. Jegu courrier@afcan.org
Trésorier	J. Portail tresorier@afcan.org

Conseil Assurance

G. Guillevic
juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS

B. Apperry
conseil.ism-isps@afcan.org

Site Internet - Revue

F.X. Pizon
webmaster@afcan.org

Présidences de Régions

Nord & Normandie : H. Ardillon	normandie@afcan.org
Bretagne : Ch. Loudes	finistere@afcan.org
J.D. Troyat	ille-et-vilaine@afcan.org
B. Derennes	morbihan@afcan.org
Ouest & Centre : G. Guillevic	loire@afcan.org
Méditerranée : P. Le Vigouroux	marseille@afcan.org
Sud-Ouest & outremer :	sud-ouest@afcan.org
Est & Ile de France : H. Dupont	est-paris@afcan.org

Contacts

BREST :	tél. : 0298 463 760
LE HAVRE :	tél. : 0609 450 057
MARSEILLE :	tél. : 0645 594 885
NANTES :	tél. : 0607 112 529

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**
Tél. : 0298 463 760 (renvoi d'appel
vers un membre du Bureau)
Courriel : courrier@afcan.org
Permanence au Siège :
Lundi de 14h à 18h

La revue de
l'Association Française des Capitaines de Navires.
Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 0298 463 760

Courriel : courrier@afcan.org - Site web : www.afcan.org

**ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2014**

Membres actifs navigants : 207 €
Actifs en Mission à terre : 155 €
Retraités et Membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 227 € / 175 € / 55 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

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 de 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 d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt A. Jegu, Secrétaire Général
Résidence George V - 2 square du Printemps
78150 LE CHESNAY

L'AFCAN, association de bénévoles, ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du Bureau. Les épouses qui peuvent répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'Association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles :
Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,
Pour ceux qui ont une adresse E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.



Liste des présidents, secrétaires généraux et trésoriers par ordre d'entrée en fonction depuis la fondation de l'Afcan

Présidents

Daniel Rigolet
Yves Brochec
André Trocheris
Michel Caron
Jacques Loiseau
Daniel Marrec
Thierry Rossignol
Hervé Quéré
Hubert Ardillon

Secrétaires généraux

Jean-Claude Lalitte
Yves Boudière
Pierre Stéphany
Yves Charlot
André Trocheris
Jean-Pierre Dalby
Alain Jégu

Trésoriers

Jean Pollet
Julien Guillemin
Yves Boudière
Pierre Recher
Jacques Ernault
René Le Bousse
Marc Prébot
Jacques Portail



*Le 16 mars 1978, l'AMOCO CADIZ s'est échoué devant Portsall
et a déversé toute sa cargaison.*

*A la suite de cette marée noire, ont été votées des lois, surnommées scélérates.
C'est ce qui a motivé la création de l'AFCAN.*

Editorial – Variations en 100 - H. Ardillon	Page 5
Année 1983	Page 6
Juin - Sommaire du premier numéro. - Comité rédaction	
Octobre - Le mot du président - Y. Brochec	
Année 1984	Page 8
Mars - Réunion du conseil d'administration à Paris le 28 février	
Juin - Nouveaux DST d'Ouessant - Y. Brochec	
Octobre - Extrait du CR de réunion de la région Ouest 1 et 2 - Comité rédaction	
Année 1985	Page 10
Mars - Début de l'affaire du Saint Germain - Y Brochec	
Juin - Plaidoyer pour une garde côtière européenne - M. Bougeard	
Octobre - Otages de l'ACHILLE LAURO. - Y Brochec	
Année 1986	Page 12
Février - Réunion commune W2/W3, lundi 6 février 1985 au Faou.	
Juin - Extrait du CR de la 12 ^{ème} Assemblée générale IFSMA. - J.Chennevière	
Novembre - De la veille à bord. - Y Charlot	
Année 1987	Page 14
Février - Télégramme adressé à M. J. Chirac, Premier ministre. - Y. Brochec	
Juin - Extrait du rapport moral de l'Assemblée Générale 1987. - A. Trocheris	
Année 1988	Page 15
N° 1 - Janvier - Editorial - Comité rédaction	
N° 2 - Mai - Perturbation des rythmes biologiques. - P Massein	
N° 3 - Septembre - Localisation des détresses par satellites.	
N° 4 - Décembre - Le SHOM et l'AFCAN s'amarrent. - D. Loison	
Année 1989	Page 18
N° 5 - Avril - La Convention du 10/10/1957 sur les passagers clandestins. - J. Loiseau	
N° 6 - Juin - La V.H.F. placebo. - J.D. Troyat	
N° 7 - Septembre - Navigation à proximité de l'Antarctique. - M. Soviche	
N° 8 - Décembre - L'impact des mesures de sûreté sur les car-ferries - Brittany ferries	
Année 1990	Page 21
N° 9 - Mars - Sécurité et radiocommunications en Manche. - J.P. Allard	
N° 10 - Juin - Pollution des mers. - M. Caron	
N° 11 - Septembre - Choisir ses étoiles - A. Arbeille	
N° 12 - Décembre - Les Capitaines de l'AFCAN - Y Charlot	
Année 1991	Page 24
N° 13 - Mars - Mémoire de Paris. L'AFCAN invitée en qualité d'observateur.	
N° 14 - Juillet - Le squat des navires. - A.L. Yvonnou	
N° 15 - Septembre - Editorial. - M. Caron	
N° 16 - Décembre - La fragilité des vraquiers. - M. Caron	
Année 1992	Page 27
N° 17 - Avril - Analyse des sinistres.	
N° 18 - Juillet - Extraits de l'Assemblée générale à Paimpol, 06/07 mai 1992.	
N° 19 - Octobre - Propos maritimes, pirates. - Triton	
N° 20 - Décembre - Assistance à la conduite du navire à partir de la terre. - A. Trocheris	
Année 1993	Page 29
N° 21 - Mars - Hume(O)ur - Halte aux dégraissages sauvages. - A. Abelanet	
N° 22 - Juin - Diverses en vac.	
N° 23 - Septembre - Embarcations de sauvetage en chute libre. - A. Piette	
N° 24 - Décembre - Editorial - Exploiter en toute sécurité. - M. Caron	
Année 1994	Page 32
N° 25 - Mars - Tous responsables, tous coupables. - P. Massein	
N° 26 - Juin - Pas de quartier pour les Aff. Mar. !! - M. Caron	
N° 27 - Septembre - SS JEREMIAH O'BRIEN. - Y. Charlot	
N° 28 - Décembre - Vous avez dit : erreur humaine ? - P. Massein	
Année 1995	Page 35
N° 29 - Mars - Clandestins - Les actions de l'AFCAN (1994-1995). - J. Chenevière-J.D. Troyat	
N° 30 - Juin - O.M.I. - Comité de la sécurité maritime. - J.D. Troyat	
N° 31 - Septembre - En passant par la cambuse. - Y. Charlot	
N° 32 - Décembre - Union Européenne et CESMA. - J.D. Troyat	
Année 1996	Page 38
N° 33 - Avril - L'affaire du MC RUBY. - J. Chenevière	
N° 34 - Juillet - STCW 95 - Mise en conformité. - J.M. Billot	
N° 35 - Octobre - Contrôle par l'État du port.	
Année 1997	Page 41
N° 36 - Janvier - La page du Code ISM. N°1. - B. Apperry	
N° 37 - Avril - La croisière du Secrétaire Général. - A. Trocheris	
N° 38 - Juillet - La chronique du clandestin. - J.F. Le Gall - J. Loiseau	
N° 39 - Octobre - Le marin européen est-il une espèce en voie de disparition ? B. Apperry	
Année 1998	Page 44
N° 40 - Janvier - Institut Méditerranéen des Transports Maritimes. - Région Marseille	
N° 41 - Mars - Editorial - Délit de fuite. - J. Loiseau	
N° 42 - Juin - EQUIPORT 98 et le Code ISM. - B. Apperry	
N° 43 - Octobre - Rapport final sur l'Estonia (Extraits). - IFSMA	
Année 1999	Page 47
N° 44 - Janvier - Que fait-on du ballast, Commandant ? - L.A. Yvonnou	
N° 45 - Avril - Les détritres des navires. Les moyens de réception au port. - IFSMA - J.P. Dalby	

N° 46 - Juillet - Coup de chapeau, 20 ans après : la combinaison Rigolet. - Le Marin	
N° 47 - Octobre - Usurpation de commandement. - J.P. Declercq	
Année 2000	Page 50
N° 48 - Janvier - Abordage EVER DECENT / NORVEGIAN DREAM. - Y. Gelard	
N° 49 - Avril - L'ERIKA et ses conséquences pour notre association. - C. Loudes	
N° 50 - Juillet - Editorial. - D. Marrec	
N° 51 - Décembre - Décision d'appareillage – Il faut raison garder ! - D. Marrec	
Année 2001	Page 53
N° 52 - Mars - Quadruplement des amendes pour capitaines «pollueurs». - Le Bureau	
N° 53 - Mai - Liste blanche STCW. - J.M. Billot, IFSMA	
N° 54 - Août - Sécurité en mer entre navires de commerce et de pêche. - D. Marrec	
N° 55 - Octobre - L'assistance aux naufragés est-elle toujours obligatoire ? - C. Loudes	
Année 2002	Page 55
N° 56 - Janvier - Position des membres de l'Afcan agissant en tant que tels. - Région Normandie	
N° 57 - Avril - Colloque Espace et Société. - H. Ardillon, JP. Dalby	
N° 58 - Juillet - Élimination des détritres. - H. Ardillon	
N° 59 - Octobre - La Recherche et le Sauvetage au Canada. - D. Marrec	
Année 2003	Page 58
N° 60 - Janvier - L'attentat contre le «LIMBURG». - H. Ardillon	
N° 61 - Avril - Maintien en état des navires âgés – Réflexions. - L.Touzé	
N° 62 - Juillet - Lieux de refuge. - D. Marrec	
Année 2004	Page 61
N° 63 - Janvier - Avantages et inconvénients de S.T.C.W. - J. Raoult	
N° 64 - Avril - Protection des biens du capitaine. - B. Andrieux	
N° 65 - Juillet - Editorial. - T. Rossignol	
N° 66 - Novembre - Réponse à un article paru dans «Le Télégramme de Brest». - F. Gourmelon	
Année 2005	Page 64
N° 67 - Février - La sécurité des porte-conteneurs, une préoccupation croissante. - B. Apperry	
N° 68 - Mai - Revue de presse. - La rédaction	
N° 69 - Août - Avaries et black-out : dangers pour la navigation portuaire - M. Bougeard, Van Wijnen	
N° 70 - Novembre - Sous le charme de MNÉMOSYNE. - M. Bougeard	
Année 2006	Page 67
N° 71 - Février - Hommage au Cdt François GOURMELON. - L. Loiseau	
N° 72 - Juin - Editorial. - H. Quéré	
N° 73 - Décembre - BEAmer - abordages. - C. Loudes	
Année 2007	Page 69
N° 74 - Février - Voyage initiatique au cœur de l'OMI - Participation au MEPC 54. - C. Maguin	
N° 75 - Juin - La vie de marin. - G. Pasquier	
N° 76 - Novembre - PAPERASSE !!! - B. Derennes	
Année 2008	Page 72
N° 77 - Février - Nationalité des capitaines. - F.X. Pizon	
N° 78 - Avril - Enseignement supérieur maritime. - A. Jegu	
N° 79 - Juillet - Une nouvelle analyse sur les pertes de conteneurs. - Lloyd's list	
N° 80 - Octobre - Editorial. - H. Ardillon	
Année 2009	Page 75
N° 81 - Janvier - Les Capitaines, la Justice et les actions syndicales. - C. Loudes	
N° 82 - Mars - Les amendes pour pollution bougent autant que la bourse. - C. Loudes	
N° 83 - Juillet - Piraterie maritime, une formation particulière pour marins ? - B. Apperry	
N° 84 - Décembre - En passant par la cambuse. Le menu de Noël. - Y. Charlot	
Année 2010	Page 78
N° 85 - Février - Détournement du M/S Pascal Paoli. - TGI Marseille	
N° 86 - Mai - Réforme des ENMM. Formation des capitaines. - H. Ardillon	
N° 87 - Septembre - Editorial. - H. Ardillon	
N° 88 - Décembre - Réflexions suite à l'incendie à bord d'un porte-conteneurs. - P. Sussac	
Année 2011	Page 83
N° 89 - Mars - ECDIS, responsabilité du capitaine en cas de mauvaise utilisation. - M. Prébot	
N° 90 - Juillet - Navigation en océan Indien en 2011. - M. Prébot	
N° 91 - Septembre - Lettre de l'Afcan au Directeur des affaires maritimes. - F.X. Pizon	
N° 92 - Décembre - ECDIS incompréhension, confusion, mais bientôt obligation. - P. Sussac	
Année 2012	Page 87
N° 93 - Février - Quelques réflexions sur le naufrage du Concordia. - F.X. Pizon	
N° 94 - Mai - Quel juge compétent pour un litige capitaine - armateur? - P. Chaumette	
N° 95 - Septembre - Le capitaine du TK Bremen a-t-il été piégé ? - C. Loudes	
N° 96 - Décembre - Modification du DST existant au large d'Ouessant. - R. Tyl	
Année 2013	Page 92
N° 97 - Février - Amendement à Marpol V. - O.M.I.	
N° 98 - Mai - Réflexions au sujet de la veille à bord des navires - M. Bougeard	
N° 99 - Septembre - L'AFCAN intervient aussi dans ce domaine ! - Le Bureau	
N° 100 - Les Pilotes et l'AFCAN - F. Moncany	
N° 100 - En passant par la Cambuse - Y. Charlot	

Vous tenez en vos mains le numéro 100 d'AF-CAN Informations. Votre revue, spéciale pour l'occasion, tout en couleur, est composée par un article de chacun des numéros précédents, c'est-à-dire les 99 numéros de la revue plus 13 articles tirés des comptes-rendus, textes et autres informations envoyés aux adhérents à partir de juin 1983. Ces quelques pages étaient ronéotypées par les membres actifs des Bureaux d'alors, avant qu'il soit fait appel à un imprimeur professionnel.

Cent

Les rédacteurs de la toute première diffusion de juin 1983 et du numéro 1 de janvier 1988 pensaient-ils, espéraient-ils, que 30 et 25 ans plus tard AF-CAN Informations existerait toujours ? Qu'il y aurait toujours et encore ce besoin pour les capitaines d'encre plus de connaissances et d'échanges sur ce microcosme que représente la fonction de capitaine ?

Donc cent. Eh bien non, ce ne sera donc pas cent articles, mais au total cent douze articles que, suivant votre âge et votre date d'adhésion à l'AF-CAN, vous aurez peut-être déjà lus. Et qui vous rappelleront peut-être le souvenir de son auteur, des discussions que cette « affaire » avait entraînées lors des réunions régionales, du débat qui avait présidé à la publication de cet article, du contexte, de l'époque, peut-être du navire sur lequel vous naviguiez à ce moment-là.

En fait, au total non pas 112 articles, mais 114, nos amis pilotes nous ayant fait l'amitié d'un article spécial pour le numéro 100, et nous ne pouvions quand même pas célébrer décemment le centième numéro d'AF-CAN Informations sans un spécial « En passant par la cambuse » de notre ami fin gourmet le commandant CHARLOT.

Donc des sujets variés, nous l'espérons, qui souligneront le fait que l'AF-CAN se préoccupe de sécurité sur mer et dans les ports, sécurité de la navigation, technique et humaine. On y parle pêle-mêle de clandestins, de solidité des navires, de couloir de navigation, d'embarcation de sauvetage, de fatigue, de sinistres divers, d'appareil de navigation, de formation, de qualité, de sûreté, j'en oublie, et bien sûr de pollution, enfin tout ce qui a rapport avec la responsabilité du capitaine.

Un peu sur le principe de l'auberge espagnole, chacun y trouvera au moins un sujet l'intéressant davantage, suivant sa propre expérience et ses centres d'intérêts particuliers.

Sans

Sans l'Amoco Cadiz, de sinistre mémoire, et les lois scélérates qui en découlèrent, l'AF-CAN ne serait peut-être pas née.

Sans doute : lorsque l'association fait parvenir une lettre à un représentant de l'administration maritime, en charge de la sécurité, de la sûreté, de la formation, c'est après que plusieurs de ses membres aient pensé aux conséquences des textes à paraître sur la condition de la fonction de capitaine de navire et de la gestion du navire, aux propositions que les capitaines souhaiteraient voir acceptées. C'est en tout cas après avoir mûrement et collégialement réfléchi au texte envoyé.

Sans animosité : il n'y a pas de parti pris dans les réflexions de l'AF-CAN. Toutes les bonnes choses pouvant présenter un intérêt particulier à la fonction de capitaine

peuvent venir d'horizons différents, aucune, avant débat interne, n'a vocation à être rejetée.

Sans crainte : ce qui a été écrit dans les numéros d'AF-CAN Informations l'a été sous la responsabilité des rédacteurs des articles. Chaque rédacteur, dans cette revue, a pu et peut écrire ce qu'il pense de son métier de capitaine de navires de commerce, de la façon dont il juge l'évolution de sa fonction. Cela, forcément, ne peut plaire à tous les lecteurs, adhérents ou non, actifs à la mer ou non. Chaque lecteur, ensuite, a sa propre perception au travers de sa vie actuelle ou passée à la mer, de son expérience personnelle de la navigation et du management d'un équipage. Mais tous les avis sont intéressants à publier. Chaque type de navigation (large ou cabotage) et de navire (en capacité et en cargaison) présente sa propre particularité et est une source incroyable de connaissances à partager.

Sans illusion : car il en faut tout de même juste un peu, mais pas trop, pour croire que l'avis des capitaines sera pris en compte. Eux vivent au quotidien les conditions d'exploitation des navires et de leurs équipages, et leur avis, de temps à autres, va à l'encontre de ce que pensent les administrations et les armateurs qui nous gouvernent. Pour une bonne idée ou proposition reprise, combien de propositions ignorées. Mais combien celle qui aura été reprise fait voir et comprendre aux capitaines ce que l'AF-CAN représente et qu'il faut toujours et encore nous remettre à l'ouvrage dès qu'il s'agit de sécurité en mer.

Sens

L'action de l'AF-CAN a-t-elle un sens ? Certes oui. Lutter pour toujours plus de sécurité en mer et dans les ports ne peut qu'avoir un sens. Le capitaine est responsable de son navire, de ses hommes et de sa cargaison. Même si ce capitaine n'a plus maintenant le choix quant à son navire et à son équipage, ne parlons pas de la cargaison - comment savoir ce que l'on transporte sur un 16000 EVP - le sens de la fonction, de la vie du capitaine est de faire en sorte que l'expédition maritime se passe au mieux pour le navire, pour l'équipage, mais surtout au mieux des intérêts de tous les « terriens » qui le commandent. Quelle satisfaction, alors, pour le capitaine ! Un proverbe suédois dit : « Quand la mer est tranquille, chaque bateau a un bon capitaine ». Mais André Chénier, en 1819, posait la question : « Quelle mer n'a point de tempête ? ». Tous les capitaines en ont connues et en connaîtront, météorologiques et autres.

La mission de l'AF-CAN, son sens, c'est de soutenir ces capitaines. De deux façons. D'abord en œuvrant pour plus de sécurité en mer et dans les ports. C'est le sens de l'action de l'association par exemple avec l'administration maritime française lors des réunions pour les Comités et Sous-comités de l'OMI. Lorsque l'AF-CAN arrive à faire évoluer, modifier un texte, un règlement, un DST, c'est après réflexions, collectes des sentiments des capitaines, afin de présenter quelque chose de sensé, plébiscité par les capitaines qui vivent les situations en mer. Et c'est pour améliorer son environnement de travail, améliorer la sécurité.

L'AF-CAN a été créée pour aider le capitaine qui serait mis en difficulté en cas de panne, d'abordage, d'échouement, de pollution. L'assistance juridique que l'association offre à ses adhérents a elle aussi un sens. Faire en sorte que le capitaine ne se sente pas seul face à ces difficultés, face à ces accusateurs qui, puisqu'il est en fine responsable de tout et tous, voudront le rendre responsable même

de ce qu'il n'est pas en mesure de décider ou de choisir : l'état de son navire lorsqu'il embarque, la composition de son équipage, la formation reçue (ou pas) par son état-major et les membres d'équipage, les conditions de travail et de vie à bord. L'AF-CAN a aidé et continue d'aider des capitaines confrontés à ces problèmes, dits sociaux, de harcèlement, de licenciement.

Alors oui, lorsqu'un règlement est modifié pour que le capitaine soit plus en sécurité, lorsqu'un capitaine retrouve un commandement suite à l'action de l'AF-CAN, on peut dire que cela a un sens.

Sang

Rares aujourd'hui, et bien heureusement, sont les capitaines dans le monde qui ont à verser leur sang. En revanche nombreux sont ceux qui ont à verser de la sueur et des larmes. Les conditions de la navigation, si elles n'exigent plus de jouer sa vie à chaque rencontre, sont tout de même toujours difficiles. Que ce soit des conditions propres au navire (incendie, échouement, abordage, accidents de travail, maladie, violence interne à l'équipage) ou externes (clandestins, pirates, voleurs, terroristes, racketteurs administratifs, inspecteurs parfois déficients des PSC et des vettings), le capitaine peut être confronté à une certaine forme de violence, qui si elle n'exige pas le sang versé peut néanmoins être très dommageable pour lui.

Et que dire de cette peur qui est présente aux entrailles de l'équipage lorsque le navire traverse des zones à haut risque. Et que le rôle du capitaine est aussi de rassurer son équipage, même si lui-même ne l'est pas trop.

Même chose en ce qui concerne les explications parfois difficiles à donner suite à un questionnement sur un arrêt de maintenance, une panne. La facilité de communication actuelle a du bon, mais elle peut aussi engendrer une souffrance pour le capitaine.

La mer est hantée des peines et des rêves des marins. Elle l'est aussi de celui (le rêve) de l'AF-CAN pour plus de sécurité, afin que les capitaines soient heureux de travailler et de vivre sur leur navire, avec leur équipage.

Et il est juste, en cette année où nous avons aussi fêté les deux fois cent ans de la naissance du compositeur du « Vaisseau Fantôme » d'avoir une pensée pour nos glorieux prédécesseurs, ceux qui en fondant l'AF-CAN et ceux qui en rejoignant dès le début ont voulu montrer que le capitaine de navire, s'il est toujours conscient de son rôle essentiel en matière de sécurité en mer lorsqu'il est embarqué, reste aussi pendant ses périodes de repos à terre, y compris cette longue période hors navigation appelée retraite, un capitaine de navire, avec tout ce que la fierté, l'honneur et la réflexion liées à cette fonction représentent. Et il est certain que les âmes de ceux qui nous ont déjà quitté se retrouvent sur les flots salés, non pas errantes et poursuivies par un châtement perpétuel comme celle du Hollandais volant, mais tout en continuant à humer l'air marin qui manque tant lorsque l'on est à terre, à regarder les progrès accomplis en matière de sécurité en mer. Certains de ces progrès, nous leur devons car ils auront su parfois porter la parole du capitaine suffisamment haut et fort. Merci à eux pour tout le travail accompli, essayons d'être dignes de leur succéder. Ce numéro 100 d'AF-CAN Informations leur est bien évidemment dédié.

Bon vent, belle mer.

Cdt Hubert ARDILLON
Président

Alors que l'AFCAN existe depuis 1979, en juin 1983, presque 5 ans avant le premier numéro officiel de la revue, paraissait le premier AFCAN INFORMATIONS, édition non numérotée. Le sommaire en était le suivant :

PREMIÈRE PARTIE :

- I. Réunion du Conseil d'Administration le 19 mai 1983 au Cercle Militaire de Paris.
- II. Assemblée Générale le 20 mai 1983
 1. Rapport moral du Président
 2. Rapport financier
 3. Elections au Conseil d'Administration
 4. Election du Bureau
 5. Loi antipollution
 6. Défense des capitaines
 7. Commentaires sur la mise en place des Comités d'Hygiène, de Sécurité



et des Conditions de Travail des gens de Mer : Loi Auroux

8. Formation actuelle des Capitaines
9. Compte-rendu de l'Assemblée Générale de l'IFSMA – 26/27 mai 1983
10. Divers :
 - a. Travail à bord – Quart du Capitaine – Inspections de l'Administration
 - b. Association Française de Droit Maritime
 - c. Droit de réponse
 - d. Navigation sous pavillon étranger
 - e. Police des ports

Sommaire du premier numéro

- f. Projet de loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord et la prévention de la pollution
- g. Projet de texte concernant les travaux de réparations navales
- h. Réorganisation des Commissions AFCAN
- i. Secrétariat Général
- j. Membre d'honneur

III. Informations pratiques

DEUXIÈME PARTIE :

Les annexes

- A. Loi antipollution
- B. Communiqué IFSMA
- C. Projet de Loi 1410
- D. «Navipharm»
- E. La flotte de commerce française au 1^{er} avril 1983
- F. Tribune Libre

Le Conseil d'Administration s'est réuni le 12 octobre pour débattre des problèmes en cours et faire le point de l'action menée depuis la tenue de l'Assemblée Générale.

A intervalles réguliers il est nécessaire de mesurer le chemin parcouru et de vérifier qu'aucune dérive n'est venue infléchir la route initialement tracée. L'AFCAN n'étant le monopole d'aucun brevet a montré dans l'affaire QUEMENER son efficacité à faire assurer rapidement la défense d'un capitaine accusé de pollution dans un port.

Il faut bien comprendre que nous ne voulons soutenir aucun corporatisme car la défense des intérêts moraux et matériels des capitaines n'est pas celle de privilèges mais plutôt de prérogatives attachées à la fonction et ayant une application directe sur la sécurité.

Dans ce domaine nous rencontrons

souvent l'ambiguïté et l'amalgame entretenus par tous ceux qui voudraient empêcher de faire entendre notre voix. Le capitaine est le bouc-émissaire idéal, dont la responsabilité est constamment alourdie et mise en avant alors que son autorité est de plus en plus contestée ou soumise à des pressions aussi insidieuses que multiples. On veut bien nous écouter mais à condition de ne pas mettre en cause l'ordre établi des choses.

Lors des débats parlementaires sur la loi réprimant la pollution, les quelques parlementaires de toutes tendances qui avaient défendu nos positions, soit par conviction, soit en raison d'une meilleure connaissance des problèmes de la Marine Marchande, se sont faits rappeler à l'ordre par leurs états-majors. « Dame ! Que pèsent les voix des capitaines face à toutes les autres catégories... », m'avouait ingénument un parlementaire côtier.

Si d'aventure et par malheur une nouvelle pollution occasionnée par un capitaine étranger se produisait, vous pouvez imaginer l'imbroglio juridique que cela soulèvera.

Le 6 juillet dernier a été promulguée la loi 83-581 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Un seul parlementaire – M. DUROMÉA – PC Le Havre – a sollicité nos réflexions.

A travers ces deux exemples, il est permis de s'interroger sur le réel désir du monde politique de faire participer les capitaines à l'élaboration de leur cadre de vie.

Les 17 et 18 octobre, se tenait à Rochefort un colloque COLBERT sur l'importance du transport maritime au service du commerce extérieur de la France et l'intérêt ou non des Chargeurs français à

Le mot du président

(NDLR : Le commandant Brochec)



soutenir une flotte de commerce nationale. Au moment où l'emploi est fortement menacé – 50 à PETROMER – 330 à TOTAL – 200 à SHELL – 150 à BP – 35 à DENIS FRÈRES, on comprend que ce débat soit d'actualité.

Du 1er juillet 1975 au 1er juillet 1983, la flotte de commerce est passée de 536 navires à 392, 144 navires ont donc quitté la flotte en huit ans. Depuis la transformation du Ministère de la Mer en Secrétariat d'État, on peut se demander s'il subsiste avec suffisamment de force la volonté politique de promouvoir une grande politique de la mer. Et puis, nous dit-on, si la flotte de commerce ne peut espérer se développer davantage, il faut exporter des services et que les capitaines et les marins aillent naviguer sous pavillon étranger. Cependant nos collègues qui naviguent ainsi doivent connaître les risques et les périls qu'ils courent et qui ne sont pas négligeables.

Nous avons dit au Ministère toute notre préoccupation, concernant en particulier nos collègues navigants à la CNAN : les engagements antérieurs ont été remis en question par les Algériens et un nouveau contrat, pratiquement inacceptable, leur a été proposé. Le gouvernement français a engagé une intervention diplomatique et, en fonction des résultats obtenus, le Secrétariat à la Mer saisira la commission mixte franco-algérienne chargée de l'application des accords maritimes signés

entre la France et l'Algérie. Il faut savoir que les avantages sociaux n'ont rien de comparables avec les nôtres : ni indemnité de chômage ou de licenciement, ni allocations familiales... La Marine Marchande, pour survivre, doit s'adapter aux nouvelles conditions technologiques qui vont complètement modifier le transport maritime dans les années à venir, et l'évolution risque d'être très rapide. Cependant, rien de positif ne se fera sans la concertation et la participation de tous.

L'AFCAN souhaite tant de la part du Ministère, que des armateurs, être associée aux travaux portant sur la conception et la mise en place des équipements nouveaux, ainsi qu'aux discussions relatives à la détermination qualitative et quantitative du personnel requis dans le contexte d'une flotte modernisée.

Dans le transport terrestre et aérien, la durée du travail est réglementée, mais que sur une passerelle de navire, un capitaine soit tenu de rester à son poste 24 heures et davantage par suite de conditions météorologiques ne trouble personne. Nos demandes répétées de participer aux séances du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, à la Commission Centrale de Sécurité, au Conseil Spécialisé de la Formation Professionnelle Maritime, se heurtent toujours au même refus poli, assorti de cette réponse : nous ne sommes pas prévus dans les règles du jeu. Ces organismes suivent des règles précises et nous

y admettre supposerait une modification de la loi et, horreur, risquerait de rompre l'équilibre.

Il faut se rendre à l'évidence que l'Administration n'aime pas les marins. Les fonctionnaires sont souvent, hélas, des hommes d'a priori qui ont peur de l'innovation et défendent le conservatisme.

Comment croire que les Commissions précitées, aussi importantes pour les destinées de notre flotte de commerce, puissent se passer des capitaines de navires. Nous avons pensé que le changement politique se concrétiserait par l'écèlement des structures juridiques désuètes. Nous devons continuer avec ténacité et entêtement, sans baisser les bras. Toutes ces questions interpellent chacun d'entre vous, en particulier les actifs.

Lorsque ce bulletin vous parviendra l'année 1983 sera sur le point de s'achever. Elle ne laissera guère de bons souvenirs dans l'esprit des marins et l'année 1984 s'annonce encore plus incertaine et difficile. Néanmoins, à chaque capitaine et à sa famille, je souhaite que les espoirs l'emportent sur les soucis.

Au nom de l'AFCAN, BONNE ET HEUREUSE ANNEE A TOUS.

Bonne mer et bon vent !

La réunion du Conseil d'Administration élargi a eue lieu le 28 février 1984 à Paris.

Etaient présents les commandants :

ABELANET – APPERRY – BORDENAVE – BOUDIERE – BROCHEC – BUSIAU – CHENNEVIÈRE – DEBAYLE – GODIN – GOURMELON – GUILLEMIN – HUYARD – LALITTE – LOISEAU – PLANTY – STÉPHANY

S'étaient excusés les commandants :

BRUN – CARON – JOSSE – LE BEGUEC – LOGET – MASSELIN

Etaient invités Maitre BARBANÇON-HILLION et les commandants HOCHET, MAUFFRET et VANDELVEDE

Les questions à l'ordre du jour étaient les suivantes :

1. Symposium international de Marseille sur les VTS : le commandant CHENNEVIÈRE fera un exposé sur la position de l'IFSMA, c'est-à-dire la nôtre.
2. Conférence à la Faculté des Sciences Sociales et Politiques de Bordeaux : le commandant PLANTY a brièvement exposé les points qu'il traitera dans sa conférence sur le thème : «le Capitaine et le Port».
3. Sécurité à bord des navires : certaines sanctions à l'encontre d'officiers ayant mis en cause la sécurité de leur navire ont attiré notre attention. La devise de l'AFCAN étant « UNIS POUR LA SÉCURITÉ », nous rappelons à nos collègues capitaines notre détermination pour que la sécurité soit assurée, constamment améliorée. Que ceux qui se heurteraient à des difficultés en ce domaine nous en fasse part. L'association est capable de les aider et de les défendre si le besoin s'en faisait sentir.
4. Les 24 et 25 mai se tiendra à Dublin l'Assemblée Générale de l'IFSMA. Nous y serons représentés par les commandants CHENNEVIÈRE – Vice-président de cette fédération – HUYARD et APPERRY.

Réunion du Conseil d'Administration



5. Questionnaire MARPOL : nous avons reçu à ce jour 36 réponses de ports au questionnaire MARPOL concernant la réception des résidus d'hydrocarbures, d'eaux ou de substances nocives liquides. S'il y a un gros travail à faire, c'est bien en ce domaine : certains ports sont totalement démunis de moyens de réception. A l'instar de notre collègue LOISEAU, faites-nous part de vos difficultés pour évacuer ces résidus.
6. Protection de l'AFCAN : nous avons abordé avec Maitre BARBANÇON-HILLION le problème de la protection de l'AFCAN pour y apporter de légères améliorations et le commandant BUSIAU – assurant la liaison avec la DAS – prendra contact avec notre cabinet d'assurances AUDRAIN HERVIOU de Paimpol.
7. Colloque de l'Association Française de Droit Maritime : annoncé à Dunkerque, il aura probablement lieu à Boulogne, les 16/17/18 mai sur le thème «ports, navires et marchandises». Nous aurons un auditeur.
8. Embarquement des épouses ou compa-

gnes : les commandants ne sont parfois pas prévenus de l'embarquement d'épouses ou de compagnes et, en conséquence, leur nombre dépasse alors la limite permise à la drôme de sauvetage. Le choix des personnes à refuser est délicat. Une lettre a été adressée au CCAF pour éviter ces malentendus.

9. Assemblée régionale à Marseille : elle aura lieu le 27 avril prochain à 10H. Le commandant DEBAYLE en assure le planning (ordre du jour en Annexe 1).
10. Mesures à prendre en cas de grève au port : vous trouverez en Annexe 2 une proposition sur la conduite à tenir si, en cas de grève, la capitainerie ordonne au capitaine de manœuvrer : P.V. de grande voirie.
11. Situation financière de l'AFCAN : le commandant GUILLEMIN, trésorier de l'association, a dressé un bilan du budget 1983 et établi les prévisions pour 1984 que vous trouverez en Annexe 3.

Nouveaux DST d'Ouessant

(NDLR : Le commandant Brochec)

Nos critiques sur ces nouveaux DST sont les suivantes :

- Ils sont aménagés trop loin d'abris côtiers pour des navires handicapés dans le mauvais temps (petite taille, léger sur ballasts, etc.)

- Ils sont également trop loin pour que des navires non encore équipés de moyens « modernes » (Decca, Omega, Satellite, etc.) munis du seul radar (inefficace sur Ouessant au-delà de 17/18 milles) puissent se positionner

correctement ; de ce point de vue, la nécessité de l'aménagement d'une AMN dans le SW d'Ouessant s'avère donc évidente, quel qu'en soit le coût. Il est d'ailleurs certain que les pays étrangers n'accepteront pas les nou-

veaux DST tant que l'AMN ne sera pas en place. On pourrait cependant envisager d'économiser sur le balisage (voir à ce sujet l'intervention de LOISEAU à la réunion de Brest).

- Il y a toujours impossibilité d'utiliser la zone de navigation côtière même pour des navires non dangereux, donc obligation pour un navire transitant d'un port français de la Manche à un port français de l'Atlantique de couper deux fois le rail montant avec les risques de collision certains présentés par mauvaise météo (sans parler – si on repousse encore les rails vers le Nord – du rallongement de traversée représentée).

- N'y a-t-il pas un inconvénient pour faire appliquer une réglementation à un DST situé entièrement hors des eaux territoriales ?



Juin 1984

- Pourquoi autant éloigner de la côte les navires à Ouessant, alors qu'à Gris-Nez ces mêmes navires, aussi

dangereux, sont obligés de passer à 6 milles ?

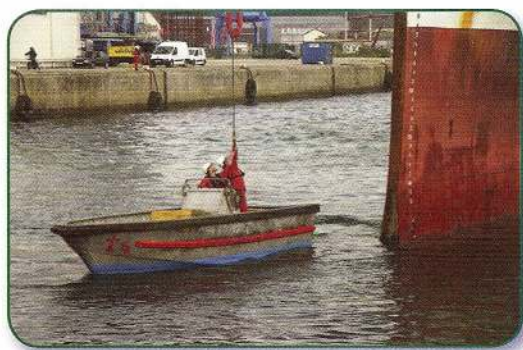
Octobre 1984

AFCAN

Informations

Extrait CR de réunion région Ouest 1 & 2

Nouvelles diverses



Etaient présents les Cdts : APPERRY, BARBANÇON, BUSIAU, GRANDIN, RUF-FLOC'H, CLOAREC

Le Cdt BROCHEC est absent car à la même heure, il est reçu au Palais Bourbon par le Rapporteur du Budget de la Marine Marchande.

BRASSIÈRES

La SNCDV a donné instruction à ses navires de conserver à bord les anciennes brassières, dans des caissons clairement

repérés «brassières périmées». Nous attendons avec intérêt des informations en provenance de tous les navires sur l'application dans la pratique de l'arrêté du 15 juin 1981 (applicable au 1^{er} juillet 84 sur les navires existants) fixant le nombre de brassières dont doivent être pourvus les navires munis de combinaisons.

BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE

Le jour même de notre réunion, le président BROCHEC, accompagné des Cdts STEPHANY et HUYARD, était reçu, dans les locaux de l'Assemblée Nationale, par Monsieur DUROMÉA, député-maire du Havre, rapporteur du budget de la Marine Marchande. L'AFCAN a pu ainsi, pendant une heure un quart, exposer son point de vue et ses critiques sur ce budget 85, en évoquant en particulier le rôle des CROSS, les routes d'Ouessant et l'aide majeur, le navire d'entraînement (l'Astrolabe qu'on préférerait voir remplacé par un simulateur de passerelle, la formation continue, etc.

TRAVAUX DE L'OMI

Le Cdt HUYARD fera partie de la délégation française à la prochaine séance du

Comité de Sécurité Maritime qui se tiendra à Londres du 19 au 30 novembre prochain.

DOCUMENTS NAUTIQUES PÉRIMÉS

A la suite d'un accident quelconque, un capitaine s'est vu condamné par un juge anglais pour détention de cartes périmées. En fait le bord possédait les cartes à jour mais avait conservé les vieilles dans un tiroir. C'est un délit...

DÉFAUT DE MENTION AU JOURNAL DE BORD

Un autre Cdt, en Italie cette fois, a dû payer une forte amende pour ne pas avoir reporté en rouge sur le journal de passerelle la mention de la dernière mise à l'eau d'une embarcation. L'exercice était mentionné sur le cahier de passerelle (brouillon).

A propos d'incidents de ce genre, nous aimerions recevoir toutes sortes d'informations en provenance des navigants.

Le Comité de Rédaction

Début de l'affaire du Saint-Germain

Extrait du mot de bienvenue du Président au Conseil d'administration du 31 janvier 1985 à Nantes, par le Cdt Y. Brochec.

Le 31 décembre 1984, pour faire aboutir des revendications, mais aussi suivant le principe de méthodes dures que la CGT engage contre les autorités, un groupe de délégués syndicaux investissent la passerelle du Saint-Germain entrant dans les jetées de Dunkerque, battent en arrière et mouillent le navire dans la passe, bloquant le port. Malgré les sommations du commandant, ils refusent de l'écouter et disent que c'est une mutinerie. Le mauvais temps et une avarie de guindeau les obligent à rendre la direction des opérations au commandant qui met le navire à quai et dépose un rapport de mer circonstancié à l'administration des affaires maritimes.

L'Afcan est prévenue indirectement et apprend que l'Armement naval SNCF, chapitré par le Secrétaire d'État à la mer, ne prendrait pas de sanctions envers son personnel. Le Secrétaire d'État à la mer lui-même qui perçoit certainement une



provocation de la CGT ne tient pas à faire appliquer le Code disciplinaire et pénal. Sa crédibilité et son autorité ne sont plus assez fortes pour une telle action.

L'Afcan n'entend pas laisser l'anarchie s'étendre sur les navires français, la grève reste un droit mais la mutinerie est un crime et est considérée comme telle dans tous les pays. Le commandant Brochec demande donc par lettre du 8 janvier à Mr. Lengagne de prendre des sanctions contre les mutins.

Pour appuyer cette lettre nous avons des rencontres avec Messieurs Théobald et Carlier d'abord, puis avec Mr. Roudier,

directeur adjoint du Cabinet. Celui-ci ne nous cache pas qu'il n'y aura pas de poursuite des mutins. D'ailleurs nous apprendrons par la suite que, vrai ou faux, le représentant CGT de Dunkerque montrerait une lettre de ce Mr. Roudier l'assurant que le Secrétariat d'État à la mer ne prendrait pas de sanctions.

Pour tenter de nous faire entendre, nous nous adressons alors à Mr. Lauriol qui dépose une question écrite près du Ministère des Transports, puis par l'intermédiaire d'un avocat, nous déposons une plainte en justice.

Plaidoyer pour une garde côtière Européenne

Extrait de l'exposé du Cdt M. BOUGEARD lors de l'Assemblée générale du 13 mai 1985, à bord du Belem, à Paris.

...Nous, professionnels de la mer, non seulement nous connaissons les problèmes (NDLR : relatifs à l'insécurité sur mer) mais nous avons aussi les solutions. L'Afcan, notre association, a un rôle moteur dans cette affaire et doit œuvrer dans ce sens en véhiculant les solutions proposées. Je me permets de vous en présenter une : la création d'un corps spécialisé de GARDE-CÔTES ...

...Il est paradoxal de constater que les deux pays les plus exposés aux accidents de la mer et qui ont le plus souffert

des pollutions sont ceux qui s'obstinent à refuser la création d'une garde côtière : l'Afrique du Sud et la France ! ...

...L'Europe Bleue ce n'est pas seulement les calculs des quotas de captures autorisées pour le hareng ou le merlu mais aussi la sécurité de la navigation sur les mers communautaires et la protection du littoral. N'oublions pas que la façade maritime à surveiller et contrôler s'étendra de la Baltique à la Mer Noire comprenant non seulement d'immenses zones de pêche mais aussi le plus grand nombre de ports qui soit au monde sans compter les détroits où l'on trouve les plus fortes concentrations de navires. L'insécurité en mer qui en découle est intolérable. Il faut renforcer l'aide à la navigation pour assurer le bon acheminement des cargaisons le

long des côtes. PRÉVENTION doit être le maître mot de l'action à mener sur mer, lois répressives si besoin est dans une politique de décisions unilatérales pour bouter hors de nos eaux toutes ces vieilles bailles, véritables défis aux lois humanitaires et aux règles élémentaires de la Sécurité sur mer.

La France ne peut s'y employer seule ou risquerait de voir s'établir un détournement de trafic préjudiciable vers d'autres ports européens plus complaisants. La solution est donc à l'échelle européenne, une EURO COAST GUARD aurait les moyens de pression suffisants pour influencer l'OMI dans ses décisions, pour entreprendre des recherches dans le domaine de la sécurité et de l'aide à apporter aux navigateurs, l'exemple de la GARDE-CÔTES des États-Unis est là pour nous le rappeler.

Autre aspect non négligeable de la création d'un corps spécialisé de gardes-côtes sont les retombées bénéfiques sur la construction navale et l'emploi. Un sacré ballon d'oxygène pour nos chantiers auxquels seraient confiée la construction de patrouilleurs, navires d'assistance, avisos de 2000 tonnes, sans compter les commandes d'aéronefs, avions de patrouille, hélicoptères etc.

De plus, à la veille du grand naufrage de notre Marine marchande il importe de sauver tous ces marins dont on ne peut se priver de l'expérience de l'homme de mer accompli. Ils sont des centaines au chômage, nos jeunes officiers trouvent difficilement un embarquement en sortant des écoles d'hydrographie dont les brevets ne sont reconnus qu'en France et aux Bahamas. Dans un premier temps il faut donc créer une GARDE CÔTIÈRE FRANÇAISE pour réussir ultérieurement sa parfaite fusion avec une EURO COAST GUARD plus puissante et plus crédible et performante pour les raisons évoquées plus haut. Dans l'immédiat, création au sein de la Marine marchande, d'un corps spécialisé de GARDE-CÔTES qui aura pour tâches essentielles :

- Recherche et sauvetage en mer
- Exécution des lois de la Mer et police de la navigation maritime
- Lutte contre la pollution et protection du littoral
- Surveillance côtière, stations radio, sémaphores, aides à la navigation
- Surveillance et assistance aux pêches
- Pilotage hauturier
- Laboratoire de recherche de lutte contre



la pollution et aides nouvelles à la navigation

- Sécurité de la navigation de plaisance
- Surveillance de l'état de navigabilité des navires

Cette première étape ne constitue pas un grand chambardement mais soyons réalistes, elle ne se fera pas sans heurts puisqu'elle implique la fusion des personnels et moyens de diverses administrations concernées : CROSS, centres de Sécurité de la navigation maritime des Affaires maritimes, CEDRE, SNSM, pilotes hauturiers, guetteurs sémaphoriques, Phares et balises, stations côtières PTT, sans oublier les personnels nécessaires pour armer la flotte de bâtiments et d'aéronefs pour que la GARDE CÔTIÈRE puisse assurer convenablement sa mission.

En gardant un lien étroit avec la Marine nationale on diminue le coût d'exploitation de ce corps spécialisé, en profitant de l'infrastructure des arsenaux et de la logistique existante. La GARDE CÔTIÈRE FRANÇAISE ressemblerait alors au KYSTVAKT norvégien.

Si l'homme de la rue comprend facilement que sur les routes de France ce n'est pas l'Armée de terre qui s'occupe de la sécurité routière mais la Gendarmerie, il est tout à fait normal qu'il en soit de même pour la Mer et qu'une GARDE CÔTIÈRE regroupe tous les services déjà existants mais éparpillés dans différentes administrations et ceci dans un souci d'une plus grande efficacité de l'ensemble.

AFCAN

Informations

Otages de l'ACHILLE LAURO



Télégramme adressé le 8 octobre 1985 à l'Association des capitaines Italiens.

Citation :

L'Association Française des Capitaines de Navires prie son homologue italienne "Ass-

sociatione Collegio National Capitani" de transmettre au Commandant de l'ACHILLE LAURO" l'assurance de son soutien dans la difficile situation où il se trouve du fait de la prise en otage de ses passagers et de la menace qui pèse sur leurs vies. STOP.

L'Association s'insurge contre les pratiques actuelles de prise d'otage et autres faits de piraterie et demande aux Gouvernements de prendre toutes les mesures pour éviter le retour de ces manifestations de force intolérables. STOP.

Signé Commandant BROCHEC, Président. Fin de citation.

L'AFCAN a reçu en réponse le télégramme suivant :

Vivamente commossi vostra partecipazione ringraziamovi per vostro messaggio solidarietà situazione M/N Achille Lauro Comandante.

DE PALMA, Presidente Collegio Mare.

Réunion commune W2/W3 le
lundi 6 février 1985 au Faou

L'auteur n'est pas connu

Citation :

Après le repas pris en commun à l'issue de la visite du Centre, agapes auxquelles nous avons invité trois ingénieurs/techniciens du Radar et deux représentants/journalistes de Radiogramm et du Télégramme de Brest, la séance fut ouverte vers 16h00 par le Président BROCHEC.

Celui-ci nous fit part d'abord des réactions hostiles de certains syndicalistes à la parution de son article «pour une politique de la Mer» dans le Journal de la Marine Marchande. GOURMELON, qui représentait W3 à la réunion de Bordeaux du 30 janvier signale que LALITTE avait rapidement expédié un compte-rendu de cette dernière, puis furent évoquées diverses affaires en cours, les plus marquantes étant :

- Pollution dans le Port de Sète (D.O. de soutes) : GADA a été acquitté en appel. Un bilan général de toutes ces affaires sera établi compte tenu des tenants et aboutissants de chacune.
 - «SAINT-GERMAIN» : toujours en cours. L'avocat parisien avait choisi un correspondant qui ne convenait pas parfaitement bien, c'est Maître WALLIN de Dunkerque qui prend l'affaire en main.
- Mise en conformité des Brevets (rédaction bilingue /anglais) Rien n'est encore décidé pour ceux antérieurs à la Convention de 1978, chaque problème étant étudié au cas par cas, au coup par coup. Il est préconisé que le président de l'Afcan relance...
- Temps de navigation exigé pour l'obtention des Brevets : 1/3 minimum est exigé sous pavillon français, le complément sous pavillon étranger devant être justifié. Pour les nouveaux brevets il est demandé de prendre le temps de navigation "global" et non plus en «machine» et «pont» (fonctions polyvalentes).
- Relations avec l'IFSMA : la délégation comprendra CHENNEVIÈRE, HUYARD et BOUGEARD. Au programme un sujet sur les Coast Guards et un autre sur les transpondeurs (dont nous avons vu l'application lors de la visite effectuée le matin à Loperhet).
- Journées IRT : BROCHEC a présenté un exposé sur les simulateurs. La France est encore un



tantinet en retard bien que la société Le Garrec (grande pêche) ait signalé par courrier avoir mis au point un simulateur dans ce but.

- Inspecteurs de la navigation : un concours serait de nouveau ouvert aux capitaines brevetés, sur titre (et non contractuel). Suit un échange de vues diverses sur ces fonctions et celles de capitaines experts qui pourraient servir d'échappatoire pour recaser des camarades licenciés ou sans embarquement.
- LAFFONT a fait une intervention à Bordeaux sur le sujet des auxiliaires traditionnels des commandants : employés d'agence, souvent inefficaces ou dépassés sur certains problèmes inhérents à la vie des bords (litiges sociaux ou organisation du travail, décomptes d'heures supplémentaires etc... en particulier dans le cas de navires étrangers). Des navigants ou anciens marins cerneront souvent mieux ces problèmes.
- BOUGEARD a préparé un questionnaire sur les opérations de sauvetage qui auraient pu être effectuées par les Capitaines. Il sera diffusé dans un prochain numéro.
- Nos collègues marseillais soulèvent le problème des déroutements inutiles consécutifs à des appels au secours sans suite et sans que ne soient diffusées d'informations signalant la fin des opérations de sauvetage ou l'inutilité de la présence d'autres assistants s'il n'en est pas besoin.
- Un questionnaire identique à celui de BOUGEARD serait également adressé aux Capitai-

nes d'armement pour compléter le dossier et être éventuellement exploité aux mêmes fins.

- Le MARIN a publié un article de Maître BARBANÇON HILLION qui mettait en cause le contrat SFTP. Une réponse publiée n'infirmerait pas du tout cet article. L'UIM a proposé un contrat nettement plus avantageux.
- Des contrats pour navires sous pavillon de SAINT VINCENT ou des GRENADINES sont proposés par une société suisse de Nyons, laquelle couvrirait certains intérêts français.
- L'étude comparative effectuée par CARON a provoqué quelques remous dans le monde des marins et des assurances privées qui «s'intéressent» à la protection sociale des marins. Le problème du marin navigant sous pavillon étranger se pose toujours suivant la position qu'il a : soit sous contrat, soit en tant qu'indépendant.
- Les comptes-rendus seront expédiés à tous les adhérents. En ce qui concerne leur envoi systématique sur les navires, les avis sont partagés. LOISEAU préconise de continuer à les adresser aux bords, en particulier à l'intention des intérimaires afin de garder le contact et de les inciter à adhérer.
- Problèmes financiers : encore des cotisations en retard malgré le maintien du tarif des cotisations. Un effort est à porter sur le recrutement : dans ce but PELLICOT se charge de relancer les commandants via les armements.

La séance fut levée vers 18h00.

Par le Cdt Jean CHENNEVIÈRE

L'Afcan était représentée par Huyard et Trocheris outre Chennevière siégeant au Council.

Comme chaque année, des délégations ont présenté des études sur divers problèmes

Extrait du compte-rendu
de la 12^{ème} Assemblée Générale IFSMA
les 23 et 24 avril 1986 à OSLO

- SÉCURITÉ DES RO-RO. (Belgique/BESMA)
- UTILISATION DES TRANSPONDEURS. (France Afcan)

Huyard a présenté un résumé de l'étude de Bougeard à la demande du Council. Une discus-

sion animée s'est engagée sur ce projet. Une forte réticence aux possibilités de contrôle par la terre s'est dégagée. Par contre l'idée générale d'une identification mutuelle entre navire a paru intéressante à la majorité. A l'objection du coût

de l'opération pour les armateurs, il a été répondu que nous n'avions pas à prendre ce critère en considération quand il s'agit de sécurité...

- FATIGUE FACTOR.
- LE NAVIRE DU FUTUR SERA-T-IL UN NAVIRE SANS CAPITAINES ? (Belgique/KBZ)
- EFFECTIF ET SÉCURITÉ (Pays-Bas)

... Les Hollandais ont indiqué quelle était, dans leur pays, la réglementation limitant les heures de travail à bord. Nous avons appris que d'une façon générale il était interdit de travailler plus de 84 heures par semaine. Cela concerne tout l'équipage y compris les officiers, à l'exclusion du Capitaine pour lequel il n'existe pas de limitation. Notre collègue hollandais a semblé admettre que le fait de limiter le travail hebdomadaire à 84 heures seulement était une bonne protection pour le marin !

La discussion sur le «fatigue factor» avec en corrélation le problème du quart du Capitaine, a permis d'évoquer de nombreux points intéressants. Entre autres :

Nous avons appris que depuis une vingtaine d'années ce sont, dans de nombreux cas, les Capitaines allemands eux-mêmes qui ont accueilli favorablement la proposition des armateurs de supprimer un lieutenant, afin de toucher une partie de son salaire. Moyennant quoi, les armateurs ayant prouvé statistiquement que cette réduction d'effectif n'avait amené aucune augmentation du taux des accidents, l'ont entérinée en supprimant le versement de la rémunération partagée entre les officiers restants.



Du fait de la concurrence internationale, il ne sera possible d'obtenir un résultat tangible que par une action concertée entre plusieurs pays. Les représentants de l'Afcan ont fait part des documents fournis par Massein et Saconney et relatifs à une approche médicale de l'aptitude à réagir en état de fatigue. Un projet de représentation graphique de la charge de travail du Capitaine sur une certaine période dans des conditions particulièrement difficiles a été présenté par l'Afcan. Cette présentation qui a l'avantage d'être parlante et immédiatement analysable a été appréciée...

- DESIDERATA DES UTILISATEURS POUR LA STANDARDISATION DU RADAR DU FUTUR (Allemagne)
- ÉCHANGES D'INFORMATIONS APRÈS ACCIDENTS ENTRE NAVIRES DE NATIONALITÉS DIFFÉRENTES (Hollande)
- DST ÉTABLIS VOLONTAIREMENT PAR L'ASSOCIATION DES CAPITAINES JAPONAIS. (Japon)

- COST GUARD EUROPÉENNE. (France. Afcan)

Trocheris a présenté un résumé de l'étude de Bougeard. L'assemblée n'ayant pas paru très motivée pour ce projet, le président a suggéré de ne considérer pour l'instant ce papier que comme une information, à charge pour chaque Association d'y réfléchir ultérieurement.

- INTRODUCTION DANS COLREG DE DISPOSITIONS POUR LES NAVIRES HANDICAPÉS PAR LEUR TIRANT D'EAU. (Allemagne)
- RÔLE D'ABANDON EN IMAGE. (Irlande)
- NAVIRE DU FUTUR. (Allemagne)...

... L'Afcan a fait part de son invitation à tenir en France l'Assemblée générale de 1988. La décision en sera prise à Londres en 1987, mais la réaction de tous les Délégués a laissé présager sans aucun doute que l'invitation sera acceptée avec empressement. Nous sommes donc formellement engagés, et il convient dès maintenant de penser à l'organisation de cette Assemblée qui devrait réunir une trentaine de Délégués...

AFCAN

Informations



Par le Cdt Y. Charlot

HISTORIQUE.

Il y a 25 ans environ, le quart était constitué, en plus de l'officier de quart, par la bordée à 2 ou la bordée à 3. Bordée à 2 au large, bordée à 3 dans les endroits difficiles et mauvaise visibilité. Les radars devenant performants, la bordée à 3 est tombée en désuétude (les capitaines ne mettaient plus de veiller sur le gaillard d'avant, en dépit des prescriptions de l'administration) et la bordée à 2 restait constituée du timonier et du veilleur.

C'est vers cette époque que l'on a commencé à généraliser le pilote automatique sur les navires neufs, puis avec du retard (les armateurs n'en comprenant pas l'utilité) à les installer sur les navires anciens.

Les capitaines ont donc décidé d'alléger la bordée, 1 homme de jour, 2 hommes de nuit, puis 1 homme de jour comme de nuit au large, et 2 de nuit dans les endroits délicats. Par souci de rentabilité, l'expérience et le bon sens aidant, les capitaines demandaient assez souvent à leurs officiers de quart (responsable de leur quart) de libérer leur

homme de veille dans la journée pour effectuer des travaux d'entretien à la passerelle ou près de la passerelle mais toujours à portée de voix, et ce lorsque l'officier de quart était en mesure d'assurer pleinement la veille, c'est dire par beau temps, sans observations ou calculs à faire, etc... bien sûr, sous la responsabilité du capitaine et contre l'administration qui ne voulait rien savoir.

Vinrent ensuite les marchandages armateurs/syndicats qui pour pouvoir parler imposèrent l'homme de veille en permanence à la passerelle (ce qui était du seul ressort du capitaine et de l'officier de quart) avec consigne de ne pas le distraire de la veille, et ce, dûment approuvé par l'administration pour tomber dans le ridicule qu'un capitaine ne pouvait pas remplacer l'homme de veille auprès de l'officier de quart, ne serait-ce que 10 minutes.

Et voilà que tout à coup, l'administration vient dire que l'homme de veille ne va plus servir à rien. Pourquoi et quand ? Parce qu'elle en a décidé ainsi, à partir d'une date à fixer par décret; mais d'ici là doit rester affichée aux endroits réglementaires la composition des bordées de quart, avec bien sûr le "2ème de bordée", avançant sans la moindre pudeur la raison : pour se mettre en conformité avec la Convention STCW 1978.

De cette Convention, pourtant signée par le gouvernement français (rien de politique mais d'administratif) il n'a été retenu que l'article IX autorisant des dérogations (sous conditions) et les 14ème et 15ème lignes de la Règle II, Alinéa 9 :

«l'officier de quart peut assurer seul la veille visuelle» mais pour se mettre en conformité, il

aurait fallu lire la suite : «si...» et le reste de la Convention.

Ces deux seuls articles de la Convention de 1978 disent bien que seuls le capitaine et l'officier de quart peuvent apprécier la nécessité ou non de l'homme de veille.

La Règle II/1 alinéa 9 précise que l'officier de quart peut assurer seul la veille si :

- la situation, sans doute possible, le permet
- on a tenu compte (sans que cette énumération soit limitative)
 - du temps
 - de la visibilité
 - de la densité du trafic
 - de la proximité de dangers
 - de l'attention pour naviguer dans ou à proximité de dispositifs de séparation de trafic

III. la passerelle puisse bénéficier d'une aide immédiate si un changement de situation l'exige.

Il est donc clair, dans ce dernier point, qu'il doit y avoir un homme (ne disons pas de veille pour faire plaisir) disons disponible à la passerelle ou à proximité, pour répondre immédiatement. C'est ce qui se passait avant que l'on enlève la navigation aux marins

On peut en conclure que la suppression de l'homme de veille serait une négligence du propriétaire et de l'administration, signataire de la décision d'effectifs, si le capitaine ne disposait pas d'un effectif suffisant pour organiser le quart tel que prescrit par le «Règlement international pour prévenir les abordages en mer» et la Convention STCW 1978.

De la veille à bord

Télégramme adressé à M. Jacques Chirac, Premier ministre le 23 octobre 1986 à 18H00



Par le Cdt Y. BROCHEC

REVENANT SUR SON TÉLÉGRAMME QU'ELLE VOUS A ADRESSÉ LE 15 SEPTEMBRE 1986, L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

1. S'ÉTONNE DE LA PASSIVITÉ DONT VOUS CONTINUEZ A FAIRE PREUVE EN DÉPIT DE NOUVELLES ATTAQUES CONTRE DES NAVIRES DE NATIONALITÉS DIVERSES, CELLES-LÀ MORTELLES, DANS LE GOLFE ARABE
2. RÉITÈRE SA DEMANDE DE PROTECTION RAPPROCHÉE DES ÉQUIPAGES ET NAVIRES FRANÇAIS PAR LA MARINE NATIONALE DANS LA ZONE CONCERNÉE
3. RAPPELLE QUE LES ATTAQUES SUR LES NAVIRES FRANÇAIS JURIDIQUEMENT PARCELLES DÉTACHÉES DU TERRITOIRE NATIONAL RELÈVENT DU TERRORISME CONTRE LEQUEL VOUS AVEZ LANCÉ DES MENACES ÉNERGIQUES, APPROUVÉES PAR L'ENSEMBLE DES FRANÇAIS.
4. DEMANDE UNE RÉPONSE ET DES ACTES

COMMANDANT Yves BROCHEC,
Président de l'AFCAN

Par le Cdt A. Trocheris, Président.

... Puisque nous en sommes au chapitre de la sécurité, il est impossible de ne pas parler du problème des car-ferries et des ro-ro en général.

En ce qui concerne l'accident du Herald of Free Enterprise, j'ai lu les comptes-rendus de l'enquête, donnés par le Lloyd List, vu les expériences sur maquette présentées à la télévision britannique, écouté l'information donnée sur TF1 sur une expérience grandeur nature avec un navire du même type, toutes ces informations concourent à démontrer que ces navires «éco-pont» énormément par l'avant, surtout s'ils sont sur le nez; d'où on peut déduire que ferries et ro-ro présentent une bonne sécurité lorsqu'ils sont intacts, mais dès que l'eau pénètre sur le pont garage (en principe pont principal) par des portes ou une brèche en cas d'abordage (cas du Mont Louis), il ne reste plus que quelques courtes minutes pour évacuer le navire :

Finalement on a rien découvert, la seule nouvelle étant les 200 noyés du H.F.E. En effet quel commandant de ro-ro n'a pas essayé de calculer combien de «minutes» il aurait pour évacuer en cas d'envahissement du pont garage.

Lors du dernier MSC à Londres, la plupart des délégations ont parlé d'une action de mettre en place des lampes témoin de la fermeture des portes, mais seule la délégation des USA s'est aventurée à mentionner le problème du compartimentage dans le pont garage. Le dé-

Extrait du rapport moral de l'Assemblée Générale 1987 à Paris



légué américain a d'ailleurs commencé son intervention ainsi «il ne faut plus désormais que ro-ro veuille dire, comme jusqu'à présent, roll on roll over». Malgré les statistiques, les accidents en série prouvent que sur certains aspects, ces navires sont dangereux. Il ne doit pas être impossible d'améliorer le compartimentage avec une cloison longitudinale, que certains ont déjà, et des portes transversales. S'il s'agissait d'inventer des écoutilles pour améliorer l'efficacité de la manutention, ce serait déjà fait. Mais là, il s'agit de sécurité et on s'est contenté de dire que l'installation de portes transversales était absolument contradictoire avec le principe même du ro-ro. Il faut toujours un grave accident pour avoir une petite chance de changer quelque chose.

Il n'en reste pas moins vrai que le Herald

of Free Enterprise a subi cette catastrophe mais que :

- des ferries français partent encore avec les marques noyées
- pour gagner du temps, on démarre les moteurs avec des camions en train de monter sur la rampe
- les bateaux partent parfois avec 200 ou 300 passagers de plus que la capacité autorisée.

Les Affaires maritimes depuis un an se contentent de la déclaration de dangereux sans contrôler si elle est respectée dans la réalité et dans le principe actuel, le commandant est toujours responsable pour des contraintes qui lui sont pratiquement imposées et qu'il contrôle à peine : on en arrive donc au Statut du commandant. Doit-il rester tel qu'il est ou changer ? ...

Un autre bulletin d'informations et pourtant le même...

Peut-être semblera-t-il paradoxal à certains, qu'au moment précis où le Bureau de l'AFCAN décide de plus de rigueur dans le budget et de la mise en application de mesures assez catégoriques pour préserver l'avenir, il prenne aussi la mise en forme d'un bulletin d'informations d'un genre nouveau, dont la présentation s'apparente d'avantage à la revue périodique. Que ceux-là se rassurent. Il s'agit en fait d'un concours de circonstances favorables à cette évolution. Lorsque cette évolution permet aussi de réaliser des économies, de quoi se plaindre ?

Nous pensons au contraire qu'il faut s'en réjouir, et nos lecteurs apprécieront. Nous leur laissons le soin de nous dire si la nouvelle présentation leur convient et convient à l'esprit de l'Association.

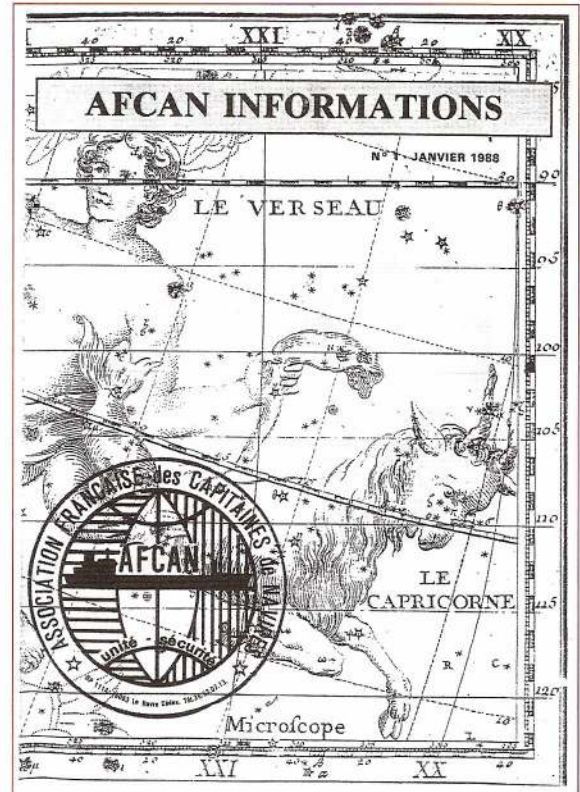
Ce n'est pas pour suivre une mode, mais pour offrir un outil d'informations plus dynamique qu'AFCAN INFO se présente à vous dans une formule renouvelée. Il ne s'agit pas non plus d'en faire un support commercial, et si la présentation s'est transformée, l'objectif demeure : apporter et faire partager aux Capitaines et au milieu maritime et para-maritime une multitude de réflexions à travers la richesse des articles et études que nous nous proposons de publier.

N'ayons pas peur des mots : il existe chez tous les Capitaines un tel potentiel de connaissances et d'expériences qu'il serait indécent de ne pas exploiter cette « mine » à ciel ouvert que peut représenter notre Association.

Il reste cependant une condition à ce partage : que chacun veuille bien faire ce qu'il convient pour que le creuset soit alimenté, afin que le Comité de rédaction, auteur de cet éditorial, puisse poursuivre la diffusion de cette nouvelle revue, pour la satisfaction de tous.

C'est notre vœu le plus cher.

LE COMITÉ DE RÉDACTION.



Page de couverture du numéro 1

Perturbations des rythmes biologiques

Par le Cdt P. Massein.

L'activité humaine est normalement répartie selon un rythme de 24 heures de veille (comportant elle-même activité et repos) et sommeil. Ce rythme est synchronisé avec l'alternance jour-nuit (ou lumière-obscurité). Dans certaines circonstances, il n'est plus possible de respecter cette alternance.

La nécessité d'assurer une veille ou une production continue implique qu'une partie du personnel travaille pendant la nuit, période normalement dévolue au sommeil récupérateur. Il faudra répondre alors à 3 questions :

- Quel est le rythme optimal à adopter ?
 - Doit-on laisser le personnel toujours au même poste ?
 - Quelle est la perturbation apportée aux individus par cette désynchronisation ?
- Une autre question doit être posée :
- Combien de temps un sujet opérationnel restera-t-il opérationnel ?

DÉCALAGE DES RYTHMES POUR OBTENIR UNE VEILLE CONTINUE.

Les 3 x 8 adoptés dans l'industrie :
Exemple : 1 équipe du matin (6h - 14h)
1 équipe du soir (14h - 22h)
1 équipe de nuit (22h - 6h)

Par souci d'équité, ces équipes vont tourner selon une périodicité variable de 3 à 8 jours suivant les entreprises. Il faut donc que le sujet s'adapte à ce décalage par rapport au rythme normal. Dans ces rythmes, il n'y a pas d'interruption de sommeil.

Une étude montre (1979) (étude de 70 paramètres biochimiques, neuropsychologiques et comportementaux) que ces rythmes ne sont pas destructurants. Après une période d'adaptation de 2 à 5 jours, les rythmes biologiques circadiens étudiés sont de nouveau synchronisés avec l'alternance veille/sommeil. Si la rotation des équipes est trop fréquente, les sujets sont toujours déphasés par rapport à leur rythme d'activité et se plaignent de fatigue.

LES RYTHMES AVEC INTERRUPTION DE SOMMEIL.

Le système adopté dans la marine nationale est celui des quarts tournants. Pour que ce ne soit pas toujours la même équipe qui fasse le quart de 0 à 4 h du matin, un système de rotation est institué, tel que, le même rythme de quart revient tous les trois jours.

Un tel rythme est extrêmement désynchronisant, puisque le sujet n'a jamais le temps de se synchroniser sur un rythme (les quarts ne sont jamais les mêmes, deux jours de suite et de surcroît, le sommeil est fractionné 2 jours sur 3). En particulier, on peut observer :

- un allongement de la phase d'endormissement
- une réduction du nombre de cycles de sommeil complet
- une altération des performances psychomotrices
- une destruction des rythmes périodiques.

Il s'agit donc d'un rythme dont le coût physiologique sera élevé, et qui ne peut être prolongé indéfiniment. Une autre étude a comporté

une répartition du sommeil différente, respectant la périodicité des cycles ultradiens du sommeil de 96 minutes avec une 1^{ère} période de sommeil de 4h48 (3 cycles) séparée d'une 2^{ème} période de sommeil de 3h12 (2 cycles) par une période de travail; cela prend 10 jours. On obtient une adaptation satisfaisante (physiologie et performances) en quelques jours (2 à 3).

Nous voyons donc l'importance du respect du sommeil qui permet une meilleure récupération si la durée et la périodicité des cycles ultradiens sont respectées.

RHYTHMES DÉCALÉS SIMPLES.

Pour les voyages de longue durée, tels qu'on peut les faire dans la marine marchande, il n'est pas possible d'adopter un système déstructurant. C'est pourquoi le système est celui du quart fixe.

Ainsi, après la période d'adaptation, il y a synchronisation des rythmes biologiques et la tolérance physiologique est meilleure. Le système présente un inconvénient : les sujets au rythme déphasé ne se rencontrent pas, perturbant la vie sociale.

CONCLUSION.

La solution ne peut être qu'un compromis entre l'efficacité physiologique (synchronisation des rythmes et efficacité) la nécessité d'une vie sociale et une certaine équité dans la répartition des quarts de nuit.

LA PRIVATION DE SOMMEIL.

Dans cette situation, il n'y a pas perturbation simple mais suppression totale du sommeil. S'agissant d'études militaires on part du postulat

que cette situation est exceptionnelle. Dans cette situation d'urgence, les sujets mobilisent toute leur énergie pour accomplir une tâche dont dépend leur survie. Ce n'est heureusement pas le cas essentiel pour la marine marchande.

65 heures de veille n'apportent pas de perturbations significatives. A 72 heures, apparaissent des troubles de l'humeur et une sensation subjective de fatigue.

Cependant, des études plus fines montrent qu'il existe des «lapses» mentaux, c'est-à-dire des périodes transitoires d'inattention qui augmentent. Certains travaux révèlent une organisation périodique de vigilance, avec des périodes d'inattention au cours desquelles l'opérateur est capable d'une performance acceptable.

Les formes de vigilance faisant intervenir une réponse automatique sont relativement résistantes. Une information sensorielle massive améliore temporairement la vigilance. Il existe des déficits de la mémoire à court terme. Les épreuves de détection d'un signal rare sont perturbées dès la 20^{ème} heure de veille. Les temps de réaction complexe sont ralentis dès la 30^{ème} heure. Le rendement des sujets est normal pendant les 16 premières heures, reste de 0,88 jusqu'à la 40^{ème} heure puis passe à 0,67, l'altération de l'humeur étant parallèle à la performance.

Ce n'est qu'à partir de la 2^{ème} nuit de sommeil que la récupération devient franche. Le résultat des études sur le manque de sommeil montre :

- une relative grande résistance pour des tâches peu différenciées,
- une sensibilité plus grande pour les tâches fines,
- une grande influence des temps morts (per-



mettant une récupération partielle) et de la motivation.

La prévision de la baisse de performance pendant les veilles de moyenne durée (48 heures) reste donc difficile, vu le grand nombre de paramètres intervenant dans le problème.

(Extraits du cours du professeur GIRY, «les rythmes biologiques», Ecole d'application du service de santé pour la marine)

COMMENTAIRE.

Les études militaires sur la vigilance, fatigue et sommeil (à part certaines particularités style sous-marin, etc.) sont très prudentes et relativement peu approfondies.

Ceci est dû à la difficulté de véritables expériences scientifiques "in situ". (Nécessité d'un important appareillage gênant au départ la vie normale du patient, répugnance psychologique du commandement à admettre d'éventuelles failles...)

AFCAN
Informations N° 3

**La localisation des détresses par satellites.
Système Sarsat-Cospas**

La rapidité de localisation d'une catastrophe aérienne ou d'une détresse en mer est fondamentale pour les survivants et pour les équipes de secours. Des études statistiques ont montré que les survivants d'un accident aérien ont moins de 10% de chances de survie si le sauvetage n'intervient pas dans les deux jours après l'accident, par contre, le taux de survie est supérieur à 50% si les secours arrivent dans les huit heures sur les lieux de l'accident. Le même degré d'urgence s'impose lors des détresses en mer, notamment lorsque les naufragés sont blessés. Il faut noter aussi que la localisation rapide et précise d'un accident réduit considérablement les risques pris par les sauveteurs et le coût des opérations de sauvetage.

SARSAT-COSPAS.

Depuis 1976, plusieurs pays ont décidé de mettre les techniques spatiales au service de la localisation des détresses. De cet intérêt est né le projet «SARSAT-COSPAS», programme de coopération internationale pour l'aide aux recherches et aux sauvetages par satellite. Le CNES de la France, le ministère de la Défense nationale (DND) du Canada, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) des États-Unis d'Amérique et le ministère de la Marine marchande (MORFLOT) de l'Union Soviétique sont les partenaires de cette entreprise commune. Des pays se sont depuis asso-

ciés au programme (Norvège, Royaume-Uni, Suède, Finlande, Bulgarie, Inde Danemark) et de nombreux autres ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour Sarsat-Cospas.

LES OBJECTIFS.

Les objectifs du programme Sarsat-Cospas sont :

- améliorer l'assistance aux opérations de recherche et sauvetage en localisant des balises émettant à 121,5 MHz.
- Mettre à la disposition de la communauté internationale un nouveau système fonctionnant à 406 MHz permettant d'obtenir des performances accrues pour la localisation des détresses aéronautiques, maritimes et terrestres.

A l'issue de la phase expérimentale, les performances du système à 406 MHz apparaissent comme étant nettement supérieures à celles obtenues à 121,5 MHz.

- Précision de localisation accrue,
- Identification du véhicule en détresse,
- Couverture mondiale,
- Capacité de traitement simultané des signaux.

Ces améliorations proviennent de la meilleure qualité des balises 406 MHz (technologie de fabrication, stabilité de l'oscillateur) et surtout, de la conception générale totalement différente du

système à 406 MHz faisant pleinement appel aux possibilités des techniques spatiales :

- émission à 406 MHz sous forme d'impulsions courtes,
- émission à 121,5 MHz continus, ce qui explique la saturation rapide du système à cette fréquence,
- prétraitement à bord des satellites des messages à 406 MHz, permettant l'accès multiple des informations, leur mémorisation à bord, donc une couverture mondiale.

LE SYSTÈME.

Deux sous-systèmes très distincts sont mis en œuvre :

1. à 121,5 MHz, le système est uniquement un répéteur. Il faut donc une visibilité mutuelle de plusieurs minutes entre le satellite, la balise et la station au sol pour que cette dernière puisse calculer la position de la détresse.
2. à 406 MHz, le signal transmis par la balise émettant à 406 MHz est porteur d'un message numérique qui contient un code d'identification à l'avion, au bateau ou au véhicule sur lequel est installée la balise. Après réception et prétraitement à bord du satellite (identification, mesure de la fréquence des signaux et datation des signaux), les données suivent deux voies différentes.

- Elles sont immédiatement retransmises au sol où elles sont traitées par une station de réception quand cette dernière est en visibilité du satellite.
 - Elles sont simultanément stockées dans la mémoire du satellite pour être ultérieurement reçues par une station lorsque le satellite passera dans une zone de visibilité. Le système couvre ainsi la totalité de la surface du globe.
- La configuration de base est de quatre satellites qui sont à l'écoute des signaux de détresse.

LES BALISES.

Principes généraux :

La balise 406 MHz du système Cospas-Sarsat qui émet un message de 0,5 s toutes les 50 secondes comprend :

- un système logique de formation de message
- un Oscillateur Ultra Stable (OUS)
- un ensemble modulateur émetteur piloté par l'OUS qui délivre le message modulé en phase. La puissance d'émission est de 5 W.

Actuellement l'ensemble 406 MHz est complété par un émetteur 121,5 MHz. Cette émission de faible puissance (20 à 100 mW) est destinée à la phase finale de radio ralliement (homing) lors de recherches effectuées par les moyens opérationnels classiques. (homer 121)

L'alimentation est fournie par des piles (lithium) qui selon les spécifications assurent à la balise une autonomie de 48 h à 20°C.

Les balises possèdent en outre un système d'activation manuel ou automatique. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un accéléro-contact (G switch) pour l'aéronautique et d'un largueur pour les balises maritimes.

L'identification de la balise comporte les informations suivantes :

- pays d'enregistrement de la balise
- protocole de codage
- classe d'utilisateurs (marine, aéronautique ou terrestre)
- identification du véhicule



LES SATELLITES.

Depuis le 30 juin 1982, (date de lancement de COSPAS 1), six satellites ont été à ce jour mis en orbite, 3 satellites soviétiques COSPAS, (COSPAS 1-2 et 3) et 3 satellites américains SARSAT, (NOAA 8-9 et 10). En phase opérationnelle, quatre satellites sont simultanément en fonctionnement (2 soviétiques, 2 américains) placés en orbites basses (1000 km et 850 km) quasi polaires, parcourues en 100 mn, ils offrent une couverture entière du globe en moins de trois heures.

LE RÉSEAU SOL.

Les stations de réception de données des satellites (LUT, Local User Terminal) reçoivent les données des satellites du système, pour les traiter et déterminer la position et l'identification de la balise en émission de détresse. Ces informations sont très rapidement transmises au CCM, Centre de Contrôle de Mission (MCC, Mission Control Center) qui les exploite pour faire mettre en œuvre les moyens opérationnels de recherche et de sauvetage.

Les CCM sont chargés d'exploiter les informations transmises par les stations de réception, ils sont implantés dans les pays possédant une ou plusieurs stations. Un réseau de communication par télex et RSFTA permet à tous les MMC d'échanger dans les meilleurs délais, 24 sur 24, les informations concernant les détresses.

AFCAN

Informations N° 4

Le SHOM et l'AFCAN s'amarrent

M'étant proposé – répondant ainsi à la demande de notre Président – pour assurer la liaison entre le Service hydrographique et notre association, je peux vous informer aujourd'hui que les premiers contacts – visite du Président Trocheris à la Direction générale parisienne, échanges épistolaires avec la Direction de l'Établissement principal de Brest – s'avèrent fructueux et positifs.

Le SHOM s'est montré intéressé par le contenu de notre revue AFCAN INFO. Il nous propose en retour des articles et son appui pour que nous soyons admis à siéger au Comité des Utilisateurs des Informations Nautiques. Nous pensons qu'il serait bon d'ouvrir les colonnes d'un de nos prochains numéros pour traiter de ces sujets et je souhaiterais un maximum d'idées et de suggestions de votre part à tous.

La question ayant été posée de savoir si le but de ce lien créé entre le SHOM et l'AFCAN consisterait à faire transiter par nos soins les renseignements que les capitaines ont l'habitude d'adresser aux Services hydrographiques, la réponse est : non. Il est évidemment beaucoup plus logique, simple et rapide que ces informations continuent à être envoyées directement à Brest par les navires et leurs commandants, sous les formes prévues selon l'urgence : télégramme, télex, courrier, etc. Par contre, j'estimerai profitable que les idées et remarques d'ordre plus général sur les matériels et documents que le SHOM tient à la disposition de nos passagers et qui constituent une part primordiale de nos outils de travail puissent être regroupées et transmises à notre échelon : c'est ce que j'ai déjà fait à propos des cartes contenant des DST.

La question ayant été posée de savoir si le but de ce lien créé entre le SHOM et l'AFCAN consis-

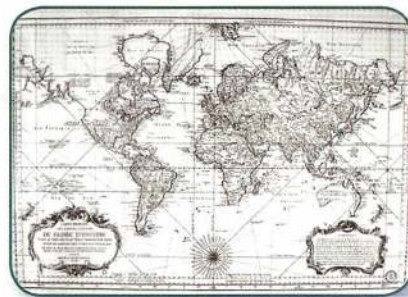
terait à faire transiter par nos soins les renseignements que les capitaines ont l'habitude d'adresser aux Services hydrographiques, la réponse est : non. Il est évidemment beaucoup plus logique, simple et rapide que ces informations continuent à être envoyées directement à Brest par les navires et leurs commandants, sous les formes prévues selon l'urgence : télégramme, télex, courrier, etc. Par contre, j'estimerai profitable que les idées et remarques d'ordre plus général sur les matériels et documents que le SHOM tient à la disposition de nos passagers et qui constituent une part primordiale de nos outils de travail puissent être regroupées et transmises à notre échelon : c'est ce que j'ai déjà fait à propos des cartes contenant des DST.

Enfin, comme nous y invite le dernier Conseil d'Administration, je suggère que quelques actifs se portent volontaires pour m'épauler dans cette tâche. N'est-ce pas vous, les actifs, qui en la matière êtes les plus intéressés et concernés.

CONFECTION D'UNE CARTE MARINE.

PRÉPARATION DE LA CARTE.

Les limites de la région à présenter une fois déterminées, le préparateur réunit toutes les informations disponibles sous forme traditionnelle (documents graphiques, rapports de missions hydrographiques...) ou informatisée (extraits de fichiers magnétiques pour les amers, le balisage, les épaves...) Tous ces éléments ne peuvent matériellement être portés sur la carte. L'art du préparateur consiste à en faire un choix judicieux de façon à mettre à la disposition du navigateur un document aussi complet que possible tout en restant clair. Les éléments choisis sont reportés, de façon manuelle ou automatique, selon le cas, sur un support en matière plastique transparent. Cette préparation



est ensuite complétée par la mise en place de toponymes, légendes et titres. La maquette de la carte est prête.

EXÉCUTION.

L'exécution a pour but de réaliser les éléments de reproduction de la carte (un pour chaque couleur d'impression). Il est largement fait appel à l'ordinateur, d'abord pour rentrer en mémoire les éléments qui ont été retenus sur la préparation au moyen de tables à numériser, ensuite pour les restituer sur de films définitifs grâce à des traceurs sophistiqués. Tous les films concernant une même couleur d'impression sont ensuite combinés en un seul par des opérations photographiques incluant éventuellement l'interposition de masques et de trames : la matrice est ainsi réalisée.

IMPRESSION.

Les différentes matrices de la carte (quatre en général) permettent, par report photochimique sur autant de plaques métalliques, l'impression à de multiples exemplaires. Le procédé utilisé est le procédé Offset.

Cdt Loison

Ratifiée par 7 pays, (Pérou, Norvège, Suède, Italie, Danemark, Finlande et Belgique), dépôt d'adhésion (Maroc et Madagascar), elle n'entrera en vigueur que 6 mois après que le 10ème État l'aura ratifiée...//...

COMMENT SE DÉBARRASSER DU CLANDESTIN ?

La question primordiale à se poser est : a-t-il un document d'identité ?

1. S'il est membre de la CEE. Le problème est assez simple, le Cdt portera plainte (s'il est solvable, sans cela on risque fort de perdre son temps et de l'argent) et il sera rapatrié chez lui après enquête pour confirmer son identité.
2. Il a un passeport. (à la rigueur, une carte d'identité). Sur demande du capitaine on pourra entamer tout le processus déjà étudié. La police aux frontières étudiera la possibilité de l'expulser par le premier avion direct vers son pays. Pour que le clandestin soit accepté dans l'avion, il devra être en possession de son billet et être présentable pour être parmi les passagers (après accord avec le Cdt de bord). La PAF s'assure à l'avance que le navire sera toujours à quai pour pouvoir le ramener le clandestin à bord en cas de refus du pilote de l'avion !

En cas d'agressivité dans l'attitude du clandestin il peut se faire que l'officier de l'émigration accompagne le clandestin... le tout, à la charge de l'armateur.

3. Il n'a aucun document. Beaucoup de clandestins cachent leur document d'identité car le problème est alors quasi insoluble. Où débarquer le passager clandestin qui s'est embarqué dans un port étranger à sa nationalité ? Laquelle n'est ou ne peut pas être déterminée avec certitude. C'est alors "que commence la grande errance du passager clandestin pour qui la terre devient une planète sans port". Le clandestin restera ad vitam aeternam à bord... et sera vendu avec le navire !!! En général, la cage s'ouvrira dans un port où la pression des autorités n'est pas trop permanente !!

Il faut savoir que dans certains ports africains COA on peut par réseau des correspondants des P&I Club faire aboutir des recherches et enquêtes confirmant les affirmations du clandestin quant à sa nationalité et de là, organiser son rapatriement.

La convention internationale du 10 octobre 1957 sur les passagers clandestins.

4. Il y a des exemples où deux navires de la même compagnie faisant route inverse on fait un exercice d'embarcation pour se passer de l'indésirable. Mais en arrivant au port d'où le clandestin est embarqué, comment le faire accepter par les autorités ?

Une autre fois, un navire a mouillé en rade de Dakar alors qu'un navire de la même compagnie était à quai et ce dans le but de faire un transfert de clandestin (le navire à quai étant en début de voyage vers le Sud). Coût de l'opération supérieur à 10.000 FF (taxes de port, frais de pilotage car le navire est mouillé dans la zone, vedette avec représentant de l'agence, de la police, de la douane de la santé etc.)

5. Certains clandestins disposent de seaman's book (notamment des Ghanéens qui l'achètent en préparant leur expédition) et on peut toujours espérer trouver un embarquement officiel sur un navire à pavillon économique qui manque de bras, et ce, dans un port avec l'accord de la police aux frontières : cela s'est fait en Italie.

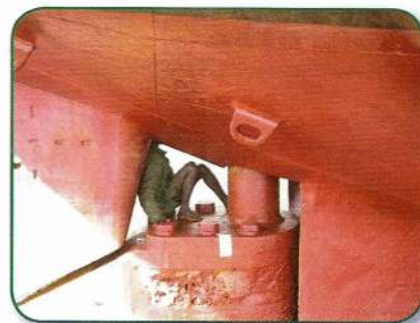
COMMENT LES ÉVITER ?

La fouille à bord avant le départ, bien sûr, mais chacun sait que ce n'est pas simple, que cela prend beaucoup de temps sans être assuré du résultat. Le chien à bord peut donner de bons résultats mais crée d'autres problèmes par ailleurs. La police ou la société de gardiennage à l'entrée du port est en général responsable du fait que des personnes circulent dans l'enceinte des ports sans autorisation. Les compagnies de navigation devraient porter plainte auprès des ports pour relâchement de la surveillance. Cela a été fait mais cela crée là encore bien des difficultés et l'on peut suspecter les autorités portuaires d'inertie bienveillante si ce n'est pas de complicité.

Pour illustrer les difficultés rencontrées : un clandestin est découvert à bord pendant la fouille avant le départ de San Pedro (Côte d'Ivoire). Assez satisfait de notre prise nous convoquons les autorités pour leur remettre le clandestin... On se voit alors accusé de l'avoir laissé monter à bord, soupçonné de l'avoir à bord depuis un port précédent, et redevable d'indemnités sérieuses pour les frais de garde (heureusement qu'en Afrique tout est négociable).

LES VŒUX DES CAPITAINES.

- A l'arrivée au port : être systématiquement libéré



de la charge de garder le clandestin, lorsque le navire est en « tournée du Nord » qu'il soit libéré du clandestin pendant cette période (le problème de convoier le clandestin d'un port à un autre proche lorsque le navire ne repasse pas exactement par les mêmes ports n'est pas insurmontable).

- Que le clandestin soit traité tout comme un immigré clandestin par voie terrestre.
- Que le clandestin soit rapatrié systématiquement vers son port d'embarquement (ou son pays dont il est national).
- Qu'une aide soit apportée pour faire les recherches en identité pour ceux qui n'ont pas de document.
- Que les coûts de rapatriement, de transfert, d'incarcération ne soient pas seulement à la charge de l'armateur mais partagés. Car tous les vœux seraient totalement utopiques si le problème financier n'évoluait pas. C'est sans doute ce problème qui est à l'origine de certaines pratiques honteuses et criminelles sur des navires où les pressions de l'armateur pour réduire les coûts font basculer dans la criminalité des équipes ayant perdu tout contrôle.
- Que des mises en garde à l'échelon international soient adressées aux ports "exportateurs".
- Que l'attitude générale des autorités à l'encontre des clandestins soit dissuasive : le "tam-tam" fonctionnant fort bien pour répandre la nouvelle dans le milieu et les zones d'émigrants.
- Que soit prévu à la construction du navire un lieu transformable aisément en cellule avec sanitaire et lavabo.
- Que les différents gouvernements soient encouragés à ratifier la Convention de Bruxelles de 1957 sur les clandestins...//...

Cdt Jacques Loiseau

Que ce soit épisodiquement, lors des « tournées du Nord », ou plusieurs fois par jour pour ceux du TransManche, tous les navigants ont, ou ont eu l'occasion d'amplement fréquenter la Manche. De ce fait, ils ont tous entendu des appels par radio VHF du genre : « vessel on my star... no... portside,

about...harr...three miles...come in on sixteen please...»

Tout naturellement, selon la qualité de la visibilité, ils ont jeté un regard vers tribord par les sabords de la passerelle, ou observé l'écran radar. Bien souvent, ils ont alors pu dénombrer plusieurs navires dans un rayon de 2 à 5 milles : ceux qui pas-

seront sur l'avant de leur propre navire, ceux qui en couperont le sillage, sans omettre les rattrapés, les rattrapés et les contrebordiers.

Duquel de ces navires émane le message VHF entendu ? Sans doute aucun, à portée de VHF il y a plusieurs dizaines de navires qui sont à environ 3 milles sur le bâbord d'un autre. En dépit de cette

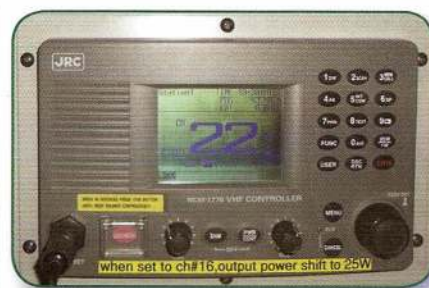
constatation de bon sens, bien souvent des conversations s'engagent au hasard jusqu'à ce que les navires entrés en contact se rendent compte qu'ils se sont trompés d'interlocuteur. Que de temps perdu et quel danger !... En outre, si l'usage du « Queen's English » n'est ni nécessaire ni même souhaitable, en la circonstance, il faut tout de même relever que les conversations se déroulent dans un anglais plus proche du « pidgin » que du « Standard Marine Navigational Vocabulary » ce qui ne fait qu'ajouter à la confusion de chacun.

Nous avons tous également pu noter que les contacts ainsi réalisés par l'intermédiaire de la VHF étaient emprunts d'un certain désarroi quant à la conduite à tenir face à une situation jugée menaçante. On a souvent le sentiment que l'un au moins des interlocuteurs, sinon les deux, se servent de leur VHF comme d'un talisman pouvant éloigner le mau-

vais sort, au travers de l'incantation qu'ils prononcent sur les ondes. La VHF serait alors comparable à ces comprimés sans principes actifs, ces placebos que l'on administre à des malades qui, persuadés qu'il s'agit de médicaments réels, voient leur état s'améliorer.

Il y a maintenant plus de dix ans, le D.O.T. britannique avait très clairement mis en garde contre le danger de l'utilisation de la VHF au détriment de l'application stricte du Règlement International pour prévenir les abordages en mer (Merchant Shipping Notice N° MP.845 reproduite en annexe)

L'AFCAN, pour sa part, estime que cette note du D.O.T. est la sagesse même et, qu'à l'heure où l'on songe – puisque la technique le permet – à équiper de systèmes du type FIFO (Friend or Foe) des navires afin qu'ils puissent mutuellement s'identifier, il serait plus judicieux d'exiger qu'à la passerelle de tout navire se trouve un officier sachant appliquer



(et respectant) le Règlement International pour prévenir les abordages en mer. La navigation, en particulier dans la Manche, le Pas-de-Calais, et la mer du Nord, y gagnerait grandement en sécurité.

Cdt Jean Troyat,
Secrétaire général adjoint.

Juin 1989

Septembre 1989

AFCAN

Informations

N° 7

Navigation à proximité de l'Antarctique

Comment faire partager les joies d'une navigation tout fait étrangère à la norme. La vie est-elle une mosaïque d'impressions qui se fixent d'autant plus que l'attente d'un évènement brutal et définitif est plus précise, que l'esprit est occupé en permanence. Et cette vie est-elle d'autant plus intense que la situation en question est plus longue dans le temps ?

Enfin, j'ai eu la chance de mener le MARION DUFRESNE, par deux fois dans les parages de l'Antarctique en 1987 et 1988 et il m'en reste de fortes impressions que je vais essayer de décrire ci-dessous.

Le Marion Dufresne, navire de 112 mètres de long, construit au Havre en 1973/1974 est le ravitailleur des Îles Australes Françaises et de ce fait, il n'a pas été renforcé de quelque manière que ce soit pour la navigation dans les glaces, entre autre, il possède une hélice à pas variable très fragile. Propriété des Messageries Maritimes, puis de la CGM, il a été destiné dès l'origine par les TAAF, à la relève des trois îles dotées d'une base permanente : l'île de la Possession dans l'archipel des Crozet, Port-aux-Français à Kerguelen et Martin de Viviers à la Nouvelle Amsterdam...//...

...//... Pour ma part, j'ai eu à mener le navire, aidé par un État-Major et un équipage hors pair courageux et compétent, aux stations qui m'étaient indiquées. Très vite, en quittant la Réunion dans la première mission, après l'île de Gough, au Sud de Tristan de Cunha, nous avons piqué au Sud-Ouest et le premier témoin d'un changement capital et définitif fut le changement de température de l'eau de mer au passage de la Convergence Antarctique. A partir de ce moment, tout se modifie. Nous ne serons plus dans un monde normal, au moins comme l'entend un marin qui a eu l'habitude de faire rimer voyages en mer avec cocotiers. La houle ne nous quitte plus, le vent qui, lui, ne se modifiera que pour se renforcer en ne venant plus que du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, le ciel bas, et les cartes météo qui montrent ce perpétuel ballet de dépressions qui tournent sans fin autour de l'anticyclone coiffant l'Antarctique. Je vous passe les grains de neige et de grêle après les brumes, les pluies et les gros temps ! ...//...

...//... Plus nous nous rapprochons de la Géorgie du Sud et surtout des Orcades du Sud, plus nous sommes environnés par les glaces flottantes, jusqu'au jour où j'ai cru ne pas pouvoir passer car il y avait trop d'icebergs échoués sur le plateau qui s'étend au Sud de ces dernières. Je me suis contenté de rester dans la ligne de sonde des 1000 mètres au Nord de l'archipel car des pâtés de roches y sont signalés par des positionnements précaires.

...//... Pour ma part, j'ai eu à mener le navire, aidé par un État-Major et un équipage hors pair courageux et compétent, aux stations qui m'étaient indiquées. Très vite, en quittant la Réunion dans la première mission, après l'île de Gough, au Sud de Tristan de Cunha, nous avons piqué au Sud-Ouest et le premier témoin d'un changement capital et définitif fut le changement de température de l'eau de mer au passage de la Convergence Antarctique. A partir de ce moment, tout se modifie. Nous ne serons plus dans un monde normal, au moins comme l'entend un marin qui a eu l'habitude de faire rimer voyages en mer avec cocotiers. La houle ne nous quitte plus, le vent qui, lui, ne se modifiera que pour se renforcer en ne venant plus que du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, le ciel bas, et les cartes météo qui montrent ce perpétuel ballet de dépressions qui tournent sans fin autour de l'anticyclone coiffant l'Antarctique. Je vous passe les grains de neige et de grêle après les brumes, les pluies et les gros temps ! ...//...

...//... Plus nous nous rapprochons de la Géorgie du Sud et surtout des Orcades du Sud, plus nous sommes environnés par les glaces flottantes, jusqu'au jour où j'ai cru ne pas pouvoir passer car il y avait trop d'icebergs échoués sur le plateau qui s'étend au Sud de ces dernières. Je me suis contenté de rester dans la ligne de sonde des 1000 mètres au Nord de l'archipel car des pâtés de roches y sont signalés par des positionnements précaires.

Sur la route, le soir même, après les Orcades, nous avons découvert sur l'écran radar, d'abord quelques points puis quelques traits, puis un trait continu enfin une véritable barrière de glace qui s'est révélée être une île de glace de 50 kilomètres par 18 au moins. Nous en sommes passés à

5 ou 6 milles. Quand on estime sa hauteur hors d'eau de 60 à 80 mètres, on imagine les millions de m3 qui dérivent ainsi...//...

...//... Puis, c'est le jour de Pâques, après avoir stoppé dans la nuit du Samedi Saint, que nous sommes passés, à pleine vitesse mais en allure de manœuvre, dans ce que nous avons appelé « un cimetière d'icebergs ». Il est impossible de dire s'il y en avait 300 ou 800 mais c'était extraordinaire. Nous bénéficions d'un temps splendide, pourtant la veille le soleil « s'était couché dans le rouge », les dépressions des cartes météo de Molodevskaïa, les cirrus n'étaient pas le moindre des signes annonciateurs, nombreuses étaient les prévisions d'un nouveau mauvais temps, aussi avais-je intérêt à aller vite pour franchir cet amoncellement de glaces. Lorsque je dis « à pleine vitesse », c'est une manière de parler car nous étions constamment en train de moduler le pas de l'hélice pour assurer la sécurité et le cap lui aussi était continuellement différent. La mer était pavée de growlers « pondus » par ces innombrables icebergs.

Nous avons donc joué les intrus dans ce décor inviolé. Le soir même, la dépression nous tombait dessus. Et là, dans la brume, la pluie, la neige, la très grosse houle, à petite vitesse, j'ai louvoyé sous le vent des icebergs que nous voyions très mal. En général, par temps maniable, il vaut mieux passer au vent des gros car les growlers sont déportés sous le vent. Mais par mauvais temps, quand la vitesse est réduite, la prudence commande de faire l'inverse pour éviter de se trouver dans une position fâcheuse si survenait une avarie...//...

...//... Deux constatations s'imposent, en ce qui concerne cette navigation à proximité du continent. Nous étions proche du cercle polaire que nous avons juste franchi pour atteindre la Terre-Adélie. Là, le vent souffle de l'Est et sauf très près du continent il est beaucoup moins fort que les vents d'Ouest des Roaring Forties.

Par ailleurs, je me suis aperçu qu'en cas de mauvais temps, les icebergs se cassent ou plutôt se fragmentent sur les hauts-fonds et produisent alors rapidement un grand nombre de glaces

qu'il vaut mieux ne pas mettre dans les hélices ou à proximité de la coque. Ces glaces sont extrêmement dures car c'est de l'eau douce qui les a formées.

Notre deuxième campagne nous a donc fait approcher le pack et nous avons stoppé trois fois à 0'5 de sa frange. Tantôt lâche, tantôt serré cela dépend du vent. Lumineux retenant de magnifiques icebergs prisonniers. Le phénomène d'Albédo est très utile pour avoir le temps de ralentir avant d'arriver à sa limite. On ne voit en effet cette frange qu'à 3 milles environ aussi bien à l'œil qu'au radar...//...

...//... En conclusion, cette navigation, qui est tout de même périlleuse, demande une attention toute particulière. Mais je voudrais insister sur le fait que, si vous regardez une carte, vous

vous en apercevez vite, c'est une région qui est loin de tout, très loin. Nous avons eu l'impression d'être ailleurs, loin, perdus mais... si bien. Barrés dans le Nord par cette machine éternelle qu'est la rotation puissante des vents d'Ouest, interdits au Sud par cette immensité de 4000 kms de glaces, nous sommes vraiment à l'intérieur d'une autre planète.

Si en venant dans ce Sud, nous nous sommes toujours sentis des intrus, j'avoue et je sais que je ne suis pas le seul à le penser, que j'en suis sorti avec une grande nostalgie. Le froid, le mauvais temps, la neige ne sont rien à côté de cette exaltante sensation d'avoir participé, dans un grand et long silence magiquement puissant, dans un manque de couleurs, dans le Rien, à un monde qui ne doit pas être différent de celui de l'Origine,



et que n'ont pas connu beaucoup de nos semblables. Mais quelle joie, depuis et pour toujours, de contempler un arbre, même un seul arbre, en été.

Cdt Soviche

AFCAN

Informations

N° 8

M. Thomas, directeur des services d'armement de la Brittany Ferries (BAI) nous a fait l'honneur de nous communiquer la trame d'un exposé qu'il a développé en Grèce le 1^{er} septembre 1989 devant l'IMO «seminar on the implementation of measures to prevent unlawful acts against passengers and crews on board ships».

À l'heure où la piraterie et le terrorisme ne sont malheureusement plus des actes isolés, il est nécessaire d'envisager, et de prévenir ce genre de crime d'autant plus facile à perpétrer qu'il est quasiment impossible de contrôler les allées et venues de plus de 3 000 personnes pendant les trois heures d'escale d'un car-ferry.

Comment peut-on appliquer aux car-ferries – dont les plus longues traversées ne durent pas plus de 24 heures – les mesures qui sont mises en place sur les navires de croisière ?

Toute la question est là. M. Thomas expose ici son sentiment, et la rédaction d'AFCAN INFORMATIONS est heureuse de l'en remercier.

NB : les textes de base déterminant les mesures de sécurité à prendre sur les navires contre le terrorisme sont :

- la Convention de Rome de mars 1988.
- Les circulaires du Marine Safety Committee N° 443 du 26 septembre 1988...//...

EXTRAITS

...//...

LES MESURES À ADOPTER

Les car-ferries, comme les autres navires, comme les trains, les gares, les hôtels, les rues peuvent être attaqués par le terrorisme international, mais pour le moment – à part, je le répète lors de guerres civiles ou autres – aucun accident n'est à déplorer.

Cependant, les armateurs de car-ferries et, indirectement leurs passagers, sont déjà victimes d'une certaine forme de terrorisme non international, que l'OMI n'a pas envisagée : les alertes à la bombe et le hooliganisme. Ces deux menaces ajoutées à celles du vol et du vandalisme ont déjà incité les armateurs de car-ferries à adopter des mesures particulières :

- formation du personnel navigant et sédentaire.
- instruction et procédure
- désignation des responsables
- contrôle et vérification des accès
- organisation de rondes
- embarquement de veilleurs de nuit spécialisés
- éclairage des navires au port
- circuit interne de surveillance par vidéo
- large utilisation des talkies walkies par le personnel de surveillance
- fermeture des garages à véhicules, inaccessibles à la mer pour les passagers
- plate-forme pour appontage d'hélicoptère

Cette liste de mesures valables pour se protéger contre les vols et les passagers clandestins n'est pas limitative et chaque armateur à la responsabilité de s'adapter à la spécificité de son exploitation propre. Cependant il n'est pas le seul à devoir adopter les mesures requises.

LES PORTS

L'opérateur portuaire doit être obligé de clôturer efficacement son port et conserver la clôture en bon état. La surveillance qu'il doit effectuer ne peut être efficace si le port n'est pas bien éclairé et bien rangé. Ces mesures de base ne sont pas toujours appliquées ou le sont imparfaitement : souvent l'accès au port est libre en dehors des heures d'escales. Trop souvent, la coopération entre le port et le navire échoue ou se termine dès que le problème financier apparaît.

L'impact des mesures de sûreté sur les car-ferries

LES ÉTATS

Ils se donnent souvent bonne conscience en se dotant d'un arsenal réglementaire qui rejette la responsabilité sur l'armateur et le port, mais, se dotent-ils de véritables moyens d'actions efficaces ?

- Les policiers en civil et en uniforme sont-ils assez nombreux pour avoir un rôle utile ?
- Peuvent-ils fouiller les passagers et leurs bagages ?
- Les services de renseignements exercent-ils une véritable surveillance sur l'activité des car-ferries en coopération avec ceux des autres pays ?
- Y a-t-il des moyens pris pour se protéger contre une attaque sous-marine de plongeurs ?
- Y a-t-il des équipes d'intervention spécialisées capables d'intervenir par hélicoptère au large pour lutter contre le hooliganisme et pour répondre à une alerte à la bombe ?

Si ces mesures de base fondamentales ne sont pas adoptées par les États, le reste ne sera que démagogie. Encore faut-il, pour que pour les armateurs et les équipages de car-ferries se sentent motivés, que les États adoptent des mesures consistantes d'une ligne à l'autre, d'un pays à l'autre, d'un moyen de transport à l'autre.

Face à une menace internationale aucune mesure unilatérale ne pourra être efficace et c'est donc dans le cadre de l'OMI que ces mesures pourront être discutées ou adoptées.



L'exemption d'installation radiotélégraphique sur les navires transManche entraînant la suppression de l'officier radio amène à quelques réflexions. En particulier, si de telles mesures devaient être prises pour les transbordeurs à passagers, certains problèmes de sécurité doivent retenir l'attention.

En prenant comme exemple la ligne Dieppe-Newhaven, nous avons une couverture VHF totale des stations anglaises et françaises compte-tenu de la distance séparant les deux côtes. Cependant, en cas d'incident mettant en cause la sécurité, le contact VHF avec le CROSS Gris-Nez n'est pas possible. Il est nécessaire d'utiliser les ondes hectométriques (MF) via Boulogne-radio. L'exercice MANCHEX de 1988 a montré l'importance de la qualité et de la quantité des informations à transmettre aux CROSS pour la mise en œuvre rapide et efficace des secours.

A bord, il sera donc nécessaire de contrôler simultanément trois réseaux :

1. Les liaisons en MF avec le CROSS
2. Les liaisons en VHF avec les moyens de secours extérieurs tels que navires sauveteurs, hélicoptères, éventuellement les Coast guards britanniques
3. Les liaisons en VHF internes au navire (équipes d'intervention, mise à l'eau d'embarcations, etc.)

De plus, elles peuvent être rendues difficiles, soit par des zones de mauvaise propagation à l'intérieur du navire, soit par la présence de bruits extérieurs nuisant à la bonne audition (présence des hélicoptères)

L'examen de cette situation, (cf. MANCHEX) montre le rôle capital de l'officier chargé des communications. Actuellement cette tâche est confiée à l'officier radio. Il est remarquable de constater que les liaisons radiotélégraphiques ne seraient pas utilisées dans cette partie de la Manche. De fait, les exemptions d'installations de radiotélégraphie sont déjà accordées à certains navires de charge pour cette raison.

Si ces exemptions doivent entraîner la disparition de la fonction d'officier radio, nous ne devons pas oublier que cet officier ne pratique déjà plus la radiotélégraphie ou tout au plus, que très occasionnellement. Il s'est adapté depuis longtemps à une nouvelle situation. Actuelle-

Sécurité et radiocommunications en Manche



ment, outre sa qualification particulière pour les transmissions, il utilise l'essentiel de son temps et de ses compétences à la maintenance de l'électronique embarquée.

Son champ d'intervention dans ce domaine est multiple. Il concerne bon nombre d'appareils du Pont et de la machine en constant développement sur les navires modernes. De plus, certains sont indispensables à la sécurité. C'est le cas des appareils de radiocommunication et de radio-navigation. Il faut être en panne totale de radar dans la brume pour apprécier le soulagement que l'officier radio peut apporter au capitaine pour une intervention rapide. Les navires transManche pouvant transporter un grand nombre de passagers sont dotés d'un état-major calculé au plus juste du service courant.

Sur ce type de navire opérant entre Dieppe et Newhaven, notre exemple, le capitaine ne peut compter pour le service Pont que sur la présence de son second et d'un seul lieutenant, outre l'officier radio. En cas de détresse et dans l'hypothèse de la suppression de l'officier radio, se pose la question de savoir qui va le suppléer. La connaissance des procédures et le maniement de la langue anglaise implique que ce soit un officier.

Le second capitaine étant occupé par sa fonction de directeur de l'équipe de sécurité telle qu'elle est prévue au «rôle de sécurité», il n'y a

pas d'autre choix que celui du lieutenant pour cette lourde tâche des communications. Dans ces conditions, le capitaine ne devra compter que sur lui-même pour assurer le suivi de la position du navire et des obstacles éventuels. Nul doute que ce travail lui sera particulièrement astreignant d'autant qu'il devra garder le souci de se tenir parfaitement informé de l'ensemble de la situation. Ainsi le risque est grand, voire inévitable pour lui de se laisser enfermer par une tâche limitant son champ d'appréciation pourtant indispensable à l'élaboration de son jugement. De mauvaises décisions peuvent être prises qui seront fatalement lourdes de conséquences.

En conclusion, les exemptions d'installations radiotélégraphiques accordées pour les navires de charge transManche ont eu pour conséquence la suppression de l'officier radio.

Avant qu'une telle mesure soit prise pour les navires à passagers, les autorités compétentes devront s'assurer que l'effectif en officiers est suffisant pour que toutes les tâches nécessaires à la sécurité de la vie humaine en mer puissent être correctement exécutées. L'exercice MANCHEX est riche d'enseignement à ce sujet. Les navires à passagers transManche ont des capacités qui dépassent souvent 1 500 personnes.

J.P. Allard

La protection de l'environnement est devenue un enjeu politique majeur. Merci aux écologistes. Une association de capitaines comme l'AFCAN ne peut que se réjouir des efforts déployés pour protéger l'environnement marin et elle invite tous ses membres à respecter scrupuleusement la réglementation en vigueur. Toutes les causes possibles de pollution réellement maîtrisables par le bord doivent être l'objet d'une vigilance de tous les instants.

Pollution des mers

L'AUTORITÉ DU CAPITAIN EN MATIÈRE DE POLLUTION.

Personne ne peut contester juridiquement l'autorité du capitaine en matière de sécurité : il dispose à cet égard de tous les pouvoirs.

En ce qui concerne la pollution, les lois violemment répressives qui le désignent sans ambiguïté comme le premier responsable confèrent du même coup au capitaine une autorité incontestable en la matière, non seulement envers son équipage pour

obtenir le respect des règles de prévention, mais aussi envers son armateur pour exiger à l'appui des textes en vigueur, les moyens techniques nécessaires pour empêcher tout rejet.

De même qu'un capitaine a le devoir de refuser d'appareiller si par exemple ses embarcations de sauvetage sont défectueuses ou ses radars en panne, de même doit-il refuser de prendre la mer avec un séparateur à eaux mazouteuses hors d'état de fonctionner ?

Pour ce qui est des matières polluantes, une pontée de fûts toxiques par exemple, le capitaine qui reste par la Loi, le responsable du bon arrimage des marchandises devrait pouvoir obtenir des acconiers le résultat qu'il souhaite. Nous savons que dans la pratique et en particulier sur les rouliers, le bord a perdu son pouvoir de contrôle. Il en est de même pour le saisissage des conteneurs et, à fortiori, pour l'arrimage des colis à l'intérieur des conteneurs. C'est justement là que la prise en considération de la française, des dispositions répressives de MARPOL, se montre irréaliste.

Nous incitons les capitaines qui n'ont pas eu les moyens, en homme et en temps, de faire vérifier le bon arrimage de la cargaison de leur navire, à refuser de signer l'habituel "certificat de bon arrimage" que l'aconnier lui présente en fin d'opérations.

MISES EN CAUSE DES AUTORITÉS LOCALES.

Les gouvernements signataires de MARPOL 73/78 s'engagent à mettre en place dans les ports des installations de réception de résidus des navires (voir par exemple la règle 12 de l'annexe I en ce qui concerne les hydrocarbures).

Les capitaines doivent se montrer intransigeants envers les autorités portuaires pour obtenir d'elles la mise à disposition de leur navire des

moyens appropriés d'évacuation de tous leurs déchets liquides ou solides. Il faut interroger systématiquement l'agent local pour connaître les moyens dont dispose le port. Nous vous conseillons de mentionner au journal de bord les difficultés rencontrées pour vous débarrasser réglementairement de vos rebuts (par exemple absence d'enlèvement des ordures ménagères). Adressez une lettre de protestation à l'autorité portuaire. Faites rapport à votre armement. Enfin, répondez aux questionnaires diffusés par l'International Chamber of Shipping. Il faut dénoncer chaque fois que possible les manquements des «Autorités» à l'égard de leurs obligations internationales.

PROTECTION JURIDIQUE.

Nous ne saurions trop vous recommander de garder une trace écrite de tous les mouvements de déchets (à l'instar du Registre des Hydrocarbures). Mentionnez toutes les évacuations au journal de bord. Conservez les bons d'enlèvement délivrés par les sociétés spécialisées ou les autorités portuaires.

Etablisiez et affichez à bord de votre navire une PROCÉDURE DE TRAITEMENT DES DÉCHETS, tout comme vous avez déjà affiché une PROCÉDURE DE SOUTAGE, qui définisse les responsabilités et les tâches de chacun dans le stockage, le traitement,



l'évacuation de ces rebuts. Il s'agit de prouver que vous avez pris toutes les précautions pour éviter une pollution.

Nous attirons votre attention sur l'obligation nouvelle d'un RAPPORT, créé par la modification de la loi 583-83 du 5 juillet 1983. Cette obligation découle du Protocole I à MARPOL dont voici un extrait...//...

...//...La Commission juridique entretient un dossier POLLUTION DES MERS, qu'elle vous invite à alimenter par vos rapports et commentaires. Elle se tient à votre disposition pour répondre à vos questions. Même adresse qu'AFCAN INFORMATIONS.

*Cdt Michel CARON,
Commission juridique*

AFCAN
Informations N° 11

Choisir ses étoiles

Faites-vous partie des privilégiés ayant navigué sur des navires qui «gagnaient de l'argent»? Telle n'a pas été ma chance. Les «miens», aux dires de mes armateurs successifs, en perdaient toujours, et constamment. Plus ils naviguaient, plus ils en perdaient. A croire qu'en les laissant le long d'un quai, ils en auraient gagné. Et pourtant, les proclamateurs de cette comptabilité sommaire commençaient à s'énerver si leurs navires n'avaient pas franchi les écluses dans le bon sens, le samedi soir

Nous, les navigants pléthoriques, étions les responsables de la gabegie économique des compagnies de navigation et de la décadence de la Marine Marchande en général. Souvenez-vous, la moindre petite grève de 24 heures déclenchait les pires menaces, appuyées des plus sombres perspectives. Les banques R. et D. allaient déposer leur bilan. Déposer où?

Tout cela est passé et dépassé. L'équipage – peut-on lui donner encore ce nom – se réduit à seize hommes et l'on espère le compresser encore, car il doit bien rester quelques inutiles, jusqu'à six. Pourquoi six, pourquoi pas sept ou trois ou deux, deux commandants naturellement, et je pense au proverbe turc : «deux capitaines sur un navire, rien de tel pour le faire couler!»

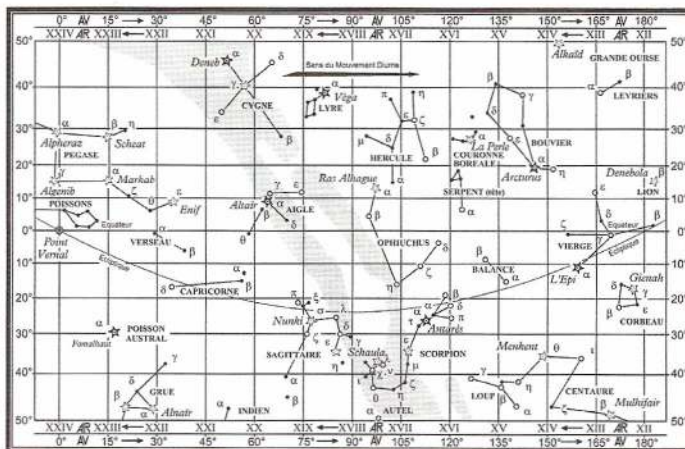
J'ai retrouvé une vieille liste d'équipage, du Liberty-ship GRANVILLE, tapée jadis à l'aide d'une machine qui ne se laissait pas apprivoiser facilement, et reproduite à quelques exemplaires baveux, à l'aide d'une pâte mi-dure, contenue dans une longue boîte en fer. Dans ma traque aux inutiles, je n'ai trouvé que l'Écrivain, dont personne, et surtout pas lui-même, ne connaissait vraiment le domaine et l'étendue des fonctions. Un intendant, un cuisinier, un boulanger et trois garçons figuraient également au rôle. On aurait sans doute pu compresser

! Mais prenez les matelots. Pour amarrer le navire, même l'initiateur du système avoue qu'on ne peut les remplacer par un appareil. On «hélicouillera» une équipe de gens compétents... et ce sera moins cher... Ah bon! Et la peinture à chaque voyage, car la mer poursuivra son œuvre d'oxydation? On remplacera les matelots par une entreprise terrestre... et ce sera moins cher? Ou alors, la vie des navires sera plus courte, et ce sera moins cher? Et pour épisser les fils d'acier, confectionner les élingues, faire des œils dans les manœuvres? On fera appel à des shipchangers, et ce sera beaucoup moins cher! Et pour toutes les autres tâches, on remplacera les matelots par des appareils.

Un appareil vaut un homme, largement. Il ne dort pas, ne boit pas et ne fait pas la grève. Et si l'on craint une défection, il suffit de le doubler ou de le tripler, c'est ce qu'on entend par la redondance. Mon dictionnaire, consulté pour combler mon ignorance, parle de «surabondance». Croyez-vous qu'une telle surabondance puisse être moins chère?

Admettons-le. On ne résiste pas au progrès! La conception du navire à six hommes est, THÉORIQUEMENT, satisfaisante... si aucun facteur n'est oublié. Mais par nuit noire, et tempête de Noroît, aux approches de la terre, alors que le vent siffle et hurle dans la mâture et secoue les portes à glissière, je crois que je me sentirais bien seul, en tête à tête avec mes appareils sur la passerelle d'un tel navire. Et si je leur dis, aux appareils : «il semble que cela fraichit!», ou «voilà un sacré grain qui va nous tomber dessus!», que me répondront-ils? Sans doute, évoquerais-je alors les dieux de la mer, et les esprits des ingénieurs : «Qu'on me change, tout de suite un appareil contre un marin breton ou marseillais!»

Ils seront donc six, dont deux commandants, et un petit troisième adjoint. Ne pensons plus au proverbe turc et ne rappelons pas cette malencontreuse aventure du navire qui se mit au sec, entre Le Havre et Dunkerque, avec trois commandants à bord. Ne pensons pas à cette barcasse de Cancale



- c'est mon ami qui me l'a conté - qui partit un jour aux Chausey, avec sept navigateurs de première classe, trois capitaines au long cours, trois capitaines Marine Marchande pour ne pas susciter de jalousie, et un pilote de la Flotte pour faire bon poids. Voilà qu'il leur tombe de l'Ouest une boucaille perverse et persistance. Les rochers familiers leur parurent soudain étrangers et inconnus, ils ne virent plus les bouées ni les amers habituels. Ils étaient simplement perdus, et l'un d'eux de dire : «pourvu qu'on se foute pas au sec...et ce serait une belle rigolade dans les journaux locaux demain matin !»

Un commandant suffit largement, mais souhaitons qu'on ne l'accable pas de tâches multiples et programmées, car s'il apparait comme l'homme le plus occupé, c'est sans doute en fait, le plus préoccupé. C'est l'homme qui voit ce que les autres ne voient pas, qui pense à ce que les autres ne pensent pas et qu'il entend, même la nuit, le petit bruit fugace et persistant, néfaste certainement, que les autres n'entendent pas. Et cette mission là on ne la remplacera jamais par un appareil.

Notez que je ne nourris aucune animosité contre les appareils. J'ai assisté et participé activement à la modernisation des passerelles et des engins de propulsion. J'ai œuvré personnellement pour obtenir une redondance de radars, même en ignorant l'existence de ce terme. Jeune lieutenant, en 1949, je me souviens d'avoir tenté de convain-

cre le Commandant du Penlan, qui affichait une moue dubitative et quasi-dégoutée en déclarant : «ils veulent nous mettre un radar !» J'applaudis au système de navigation par satellite, et à la navigation intégrée et hybride. Je «bisse» en observant l'officier de quart insérer sa pièce de monnaie dans l'appareil pour obtenir le ticket indiquant la latitude, la longitude, la vitesse, la route, les prévisions météorologiques, et pourquoi pas l'âge du capitaine, notion hautement utile lorsqu'on attend de l'avancement. Tous ces renseignements, obtenus jadis en un peu plus de temps, mais qu'importait, s'obtiennent maintenant en quelques secondes, procurant un peu plus de confort et beaucoup plus d'ennui !

Qu'on me permette de verser une larme en pensant à Arcturus, l'Épi de la Vierge ou Sirius que l'on traquait en sextant dans les petits matins blafards avant qu'ils ne s'éclipsent derrière les nuages roses du levant. Qu'on me permette de regretter l'alignement laborieux des logarithmes sur la tablette étroite de la passerelle, alors que s'insérait, par je ne sais quelle fente de porte, un mince fumet de café matinal. Le calcul studieux menait au résultat du concours...petit chapeau ou grand chapeau, apothéose ou désastre qu'il fallait réparer. Les étoiles avaient disparu, et le Commandant allait apparaître, en proférant son habituel : «où sommes-nous ?»

Déplorons que le marin ne soit plus libre de choisir ses étoiles...

...//...

Prenons garde, ce navire sera construit, trop d'armateur paraissent intéressés. On ne manquera pas d'épiloguer longuement sur les aléas que présente un tel navire pour la sécurité en mer. Ce que je crains par-dessus tout, c'est que les officiers y perdent une part de leur liberté. Un bon commandement ne peut être assuré sans une marge importante de liberté d'action. Un conducteur de navire, si chevronné soit-il, ne sera pas un vrai capitaine. Et lorsqu'on ne peut plus choisir ses étoiles ni sa route ni sa vigilance...

Restons attentifs et surveillons les hommes de la terre, qui ont trop tendance à décider sans consulter ou écouter les hommes de mer. Ne laissons pas fausser comptes et bilans pour la simple promotion d'une idée. Alignons bien tous les facteurs, tous.

On ne résiste pas au progrès certes ! A condition toutefois que cette navigation sans hommes, sans âme, constitue un progrès. Essayons, et si les appareils s'avèrent insuffisants, incompétents ou stupides, remplaçons-les bien vite par des hommes REDONDANTS !

Cdt Alain ARBEILLE

AFCAN

Informations

N° 12

Les capitaines de l'AFCAN

LEURS MOTIFS D'ADHÉSION.

L'efficacité maintenant bien connue de notre assurance de Protection juridique constitue une motivation importante de beaucoup d'actifs. Notre taux annuel d'adhésions nouvelles (35 en moyenne) est significatif à cet égard.

La solidarité professionnelle, la défense de la marine marchande, l'intérêt pour la sécurité, l'impact international de notre action grâce à l'IFSMA, l'attrait de notre revue, une certaine communion d'idée sont autant de raisons d'adhérer à une association de capitaines.

Certains témoignages reçus sont éloquentes.

- «Seule association qui défende la Mar-Mar pour faire naviguer ses adhérents alors qu'ailleurs, on ne parle que de reclassement à terre»
- «...actions menées par l'AFCAN des plus utiles et efficaces»
- «En adhérant à l'AFCAN, j'ai le sentiment de devenir membre d'une grande association»
- «Vous ayant envoyé une copie de ma protestation, les poursuites ont été interrompues»
- «Votre intervention amicale a permis un accord amiable que seul, je n'aurais pu obtenir»
- «Auparavant les armateurs soutenaient sans réserve leurs capitaines. Maintenant les capitaines doivent se défendre seuls et, parfois hélas, contre leurs armateurs»
- «Naviguer à l'étranger ou avec des étrangers souvent incompétents, parfois dangereux, c'est naviguer dans une jungle où notre seul refuge c'est l'AFCAN» Et enfin, citons ce collègue qui nous écrit en arrivant en retraite :
- «Je désire vous remercier et vous dire que depuis 1981, le fait d'être membre de l'AFCAN m'a permis de naviguer dans des coins bordilles, Nigéria

etc., l'esprit tranquille, assuré de trouver avec vous l'assistance juridique et autre qui aurait pu m'être nécessaire».

Nota : On se souvient qu'un capitaine espagnol avait été condamné à mort au Nigéria. Sous la pression des Associations de Capitaines auprès de leur gouvernement respectif, sous la pression de l'IFSMA auprès de l'OMI et de l'ONU, il avait vu sa peine d'abord commuée en prison à vie avant d'être gracié et libéré. C'est l'Association des Capitaines philippins qui, en la circonstance, avait mené les tractations directes entre les capitaines et les autorités nigériennes.

PÉRENNITÉ DE L'ASSOCIATION.

Tant qu'il y aura des capitaines, l'AFCAN aura sa raison d'être.

La crise de la Marine Marchande a évidemment entraîné ces dernières années un brusque

gonflement de nos effectifs "retraités". La stabilisation actuelle, voire le frémissement de reprise, nous vaut un renversement de la tendance. En cette fin d'année 90, 52 de nos capitaines pourront encore adhérer comme membre actif en l'an 2000 et 14 en 2010. Un sang jeune que nous envient bien des associations.

Jeunes aussi, les nouveaux retraités qui investissent beaucoup de leur temps et de leur capacité dans l'AFCAN. C'est grâce à eux que nos structures fonctionnent, mais c'est pour les actifs navigants qu'ils travaillent.

Au 15 novembre 1990, notre association compte 475 adhérents dont 208 capitaines en activité, ce qui nous assure une remarquable représentativité dans la profession.

Cdt Yves CHARLOT,
Secrétaire général



L'AFCAN invitée en qualité d'observateur.

C'est sur l'initiative de la France que les 14 signataires du M.O.U. (Memorandum Of Understanding) se réunissent à Paris le 14 mars 1991 pour donner une nouvelle impulsion à cet accord international destiné à améliorer la sécurité des navires et à la prévention de la pollution.

Les propositions de la France (en fait ce sont les «Autorités maritimes» des pays signataires du mémorandum d'entente et non les États) portent sur le développement des contrôles opérationnels qui devront vérifier les connaissances réelles de l'équi-

page et inclure des exercices, sur le renforcement du contrôle des normes sociales (prescriptions de la Convention OIT N° 147 qui concerne l'âge minimum des navigants, l'examen médical, les contrats d'engagement, la formation professionnelle, les brevets, l'alimentation et le service de table, le logement à bord, la durée du travail, les effectifs, la prévention des accidents, les prestations maladies/accidents, le rapatriement, le droit syndical), sur la formation des inspecteurs, avec la création d'un centre de formation financé par les États membres.

Les suggestions communes aux organisations



Le Mémorandum de Paris Conférence intergouvernementale de mars 1991

internationales portent sur la composition des rôles d'abandon, la constitution d'une équipe permanente de sécurité sur les navires à passagers, la formation de «spécialistes du feu», l'amélioration de la protection incendie des navires à passagers existants, le saisisage des cargaisons, l'application obligatoire de la Résolution A 647 (16) de l'OMI.

NDLR : la Résolution A 647 (16) a été émise par l'OMI le 19 octobre 1989 et donne des directives sur la GESTION POUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION". Elles incitent les compagnies à développer une véritable politique interne en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

La Conférence de Paris s'efforcera de rendre obligatoire les termes de la Résolution pour les navires à passagers, les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques et de gaz.

C'est dans ce cadre également que sera proposé un amendement imposant à tout navire de se signaler à l'entrée de la zone littorale européenne. La France, pour sa part, a déjà soumis cette proposition à l'OMI.

L'AFCAN, citée parmi les «participants à titre professionnel» à la préparation de cette conférence internationale, a été invitée comme observateur à Paris le 14 mars. Nous ne manquerons pas dans un prochain numéro de publier le résultat des travaux de cette importante rencontre internationale.

Traduction libre par le Cdt Yvonnou d'un article diffusé par un P&I Club

DONNÉES DU PROBLÈME.

Pour mieux appréhender le phénomène, rappelons pour l'exemple, les caractéristiques de deux ULCC qui naviguent actuellement :

Port en lourd	564.769 TM	516.423 TM
Longueur hors tout	458,45 M	406,60 M
Longueur entre PP	440,01 M	390,03 M
Largeur maxi	60,80 M	71,02 M
Creux maxi	29,80 M	31,22 M
Tirant d'eau maxi	24,61 M	25,29 M
Type de propulsion	2 turb. vap.	2 turb. vap.
Puissance en CV	50.000	45.000

L'augmentation de la taille des navires se traduit par la diminution de la GARDE D'EAU

Le squat des navires

AU FOND (ou clair sous quille) dans les eaux peu profondes, par exemple à l'approche d'un port ou sur des hauts-fonds (Malacca, Manche, mer du Nord). Les porte-conteneurs augmentent en taille et en vitesse, actuellement entre 18 et 23 nds pour cause d'économies d'énergie. Leur possibilité d'emport atteint 4 000 EVP...//...

QU'EST-CE QUE LE SQUAT ?

Le comportement d'un navire en route est tout à fait sensible aux effets induits par les eaux peu profondes. Ces effets sont de deux sortes :

Le comportement d'un navire en route est tout à fait sensible aux effets induits par les eaux peu profondes. Ces effets sont de deux sortes : Considérons d'abord un navire stoppé dans une eau peu profonde parcourue par un courant, l'eau qui passe sous la coque devra augmenter sa vitesse avec pour conséquence une réduction de pression, et donc de poussée, et cela d'une valeur variable tout au long de la carène.

Il en résultera à la fois, un **enfouissement** du navire et une **variation de l'assiette**. Si, de plus, le passage de l'eau est limité latéralement par les berges du canal ou de la rivière, le phénomène est notablement accru. Le second phé-

nomène est le changement qui intervient dans le WAVE PATTERN, le train d'ondes induit par le navire qui "écarte" l'eau en avançant. Selon les formes de la carène, le profil du canal, la vitesse etc., un bourrelet d'eau suivi d'un creux se produit à un certain endroit le long du navire et le fait basculer soit en avant soit en arrière. Là encore, il y a **enfouissement** et **variation d'assiette**.

L'ensemble de ces phénomènes est appelé le SHIP'S SQUAT. (Qu'on traduit en français par accullement ou accroupissement du navire). Termes impropres dans les deux langues, car il y a à la fois enfouissement et changement d'assiette soit sur le nez soit sur le cul. To squat down = s'accroupir. EFFETS DE FONDS ou EFFETS DE BERGES ne conviennent pas non plus, qui se rapportent d'avantage à l'impact des changements de profils des fonds et des berges sur la tenue de cap du navire, par effet de succion ou de renvoi (NDLR).

Les navires à "BLOCK COEFFICIENT" important, (pétroliers, vraquiers) tombent sur le nez. Les navires fins acculent. Les conséquences du squat sont loin d'être négligeables : avaries de coque, de gouvernail, d'hélice, quilles de roulis

et autres appendices, boîtes de lochs et de sondeurs. Sans compter les pertes de manœuvrabilité qui peuvent entraîner collisions, échouements, pollutions. Un phénomène de squat a largement contribué au naufrage du Herald of Free Enterprise : l'accélération a fait plonger l'avant permettant à l'eau de s'engouffrer par la porte restée ouverte...

ANALYSE DU SHIP'S SQUAT.

Trois facteurs interviennent :

- le rapport Hauteur d'eau sur Tirant d'eau = h/T
- le Block Coefficient = C_b
- la Vitesse relative navire/eau = V (en nœuds)

On dit qu'un navire navigue en eau profonde lorsqu'il ne ressent pas l'effet du fond sur sa résistance à l'avancement donc sur sa vitesse.

Le rapport Hauteur d'eau/Tirant d'eau (h/T), en dessous duquel le fond de la mer peut commencer à avoir de l'influence sur la résistance à l'avancement peut être estimé par la formule suivante :

$h/T = 4,96 + 52,68 (1 - C_w)^2$, dans laquelle :

C_w (coefficient de surface des fonds) = $\frac{\text{surface des fonds}}{L \times B}$

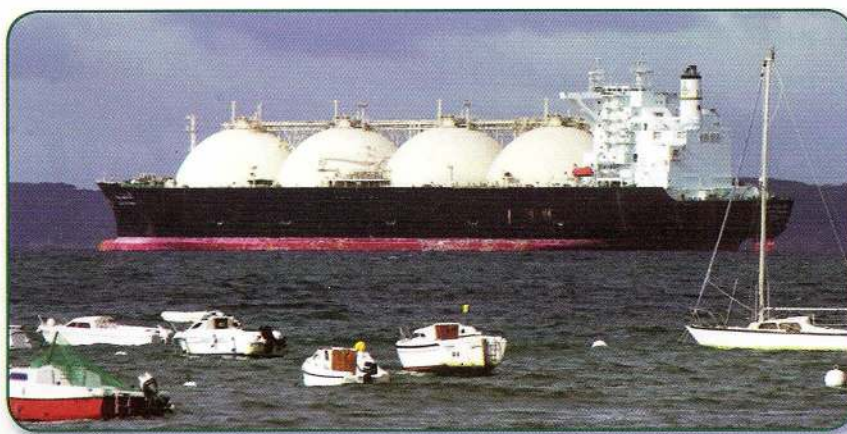
L = Longueur de la coque au tirant d'eau considéré

B = Largeur hors membre du navire.

Pour fixer les idées, cette valeur est de 5,57 pour un ULCC ou un VLCC et 7,51 pour un porte-conteneurs déplaçant 35.000T.

On estime par expérience des capitaines qu'à partir du moment où la hauteur d'eau sous la quille est inférieure à 3,5 fois la hauteur du tirant d'eau, l'influence du fond devient considérable.

Un autre facteur qui affecte directement le SHIP'S SQUAT est le Block Coefficient. Plus il est important (gros pétroliers ou minéraliers) plus l'effet de SQUAT est sensible. Il est plus élevé à



vitesse égale, que celui d'un navire aux formes plus fines. Les navires aux formes pleines et dont le Block Coefficient est supérieur à 0,7 auront tendance à augmenter leur tirant d'eau AVANT, dès que les effets du SQUAT commencent à se faire sentir. Les navires plus fins auront tendance à augmenter leur tirant d'eau ARRIÈRE dans le même cas.

Pour les navires dont le Block Coefficient se situe autour de 0,7, le premier effet sera une augmentation générale du tirant d'eau.

Le facteur déterminant du SHIP'S SQUAT est certainement la vitesse du navire par rapport à l'eau. Certains spécialistes ont déterminé que le SQUAT varie approximativement avec le carré de la vitesse. Ainsi une petite réduction de la vitesse peut avoir un effet considérable sur la réduction du SHIP'S SQUAT

...//...

REACTIONS DU NAVIRE EN EAUX PEU PROFONDES.

Les signes suivants indiquent généralement que le navire entre dans l'influence des eaux peu profondes.

- le navire répond lentement aux sollicitations du gouvernail et de l'hélice. A certains moments, sa réaction peut être contraire à celle que l'on attend.

- Il y aura une réduction considérable de vitesse et du nombre de tours d'hélice pour la même puissance d'introduction.

- les vagues formées à l'extrémité avant augmentent en hauteur.

La plupart du temps, le navire commence à vibrer à cause des forces induites par l'eau, ces vibrations peuvent entrer en résonance avec les vibrations propres du navire.

Sa manœuvrabilité est fortement diminuée. Son cercle d'évitage est considérablement augmenté. La distance et le temps nécessaires pour réaliser un CRASH STOP deviennent bien plus grands. En un mot, la tenue du cap est fortement affectée.

Les effets du manque d'eau sous la quille ne datent pas d'hier... Cependant l'accroissement considérable des dimensions des navires aggrave de façon spectaculaire les conséquences du SQUAT. Une très faible variation d'assiette sur un ULCC de 450 mètres de long entraîne bien évidemment un important changement de tirants d'eau extrêmes. Mais le SQUAT affecte tout navire se déplaçant sur des petits fonds, quel que soit son tonnage. Il est bon, pour sa propre sécurité, de bien connaître les réactions de son navire en toutes circonstances.

AFCAN

Informations

N° 15

AFCAN INFORMATIONS alimente dans ce numéro le dossier des navires OMBO (One Man Bridge Operated) en s'abstenant de tout commentaire.

Mais il est absolument nécessaire que notre association de Capitaines émette un avis sur cette pratique. D'abord parce que nous sommes bien évidemment en première ligne pour l'assurer. Ensuite, parce que ni l'administration, ni le CCAF, ni le BV n'ont éprouvé le besoin de nous le demander.

La position de la France en la matière est la suivante : elle n'est pas opposée au texte de l'OMI autorisant des essais de navigation de nuit avec un seul officier de quart sur la passerelle. Elle ne l'a pas non plus adopté. Maintenant elle propose de contrôler la vigilance de l'officier de quart... en période d'obscurité.

Editorial

Au CCAF, quelques armements sont contre, quelques autres pour, dont certains armements pétroliers, le plus grand nombre attend de voir. Globalement, les armateurs sont plus sensibles aux améliorations de productivité que permettrait l'OMBO qu'à des considérations de sécurité.

Le BV, en bon commerçant, s'efforce de vendre son produit. Et en bon technicien, fait d'avantage confiance au robot qu'à l'homme.

ET VOUS COMMANDANTS, QU'EN PENSEZ-VOUS ?

Un navire peut-il être conduit, de jour comme de nuit, par un officier non assisté d'un veilleur ?

L'article «UN SEUL HOMME A LA PAS-SERELLE» publié dans le numéro précédent

analyse clairement les problèmes posés par le quart en solo, en particulier la nuit et, dénonçant l'insuffisance du système «homme mort», préconise l'installation d'un contrôleur de vigilance.

Les documents que nous publions ci-après apportent l'information technique sans doute nécessaire pour bien appréhender l'ensemble de la question posée.

L'AFCAN se déconsidérerait à y répondre par un NON sans nuances. Certains d'entre nous ont connu des commandants opposés à l'installation du radar ! Et d'autres qui les fermaient à clé... Il faut savoir évoluer avec son temps.

C'est par contre le devoir de l'AFCAN



d'élaborer une réponse assise sur la sagesse, l'expérience, le professionnalisme de ses adhérents.

Chers collègues, manifestez-vous. Le quart effectué par le capitaine et maintenant le quart en solo de nuit ont des impacts importants sur la réalité du métier de capitaine et sur la sécurité à bord. Nous sommes les mieux placés pour en parler.

CASSURES

Un autre sujet nous préoccupe à l'AFCAN, c'est celui des cassures qui affectent les grands vraquiers et les envoient souvent par le fond, avec tout leur équipage. Plus de trois cents marins ont déjà péri de la sorte. Armateurs, assureurs, chantiers, sociétés de classification s'intéressent évidemment à la question. Les

spécifications de refonte sont définies. Reste à effectuer les travaux... et les payer.

Aucun accident n'a encore touché la flotte française de vraquiers, il est vrai fort réduite. Cependant, l'AFCAN vient d'entreprendre une série de démarches dans le but d'accélérer la réalisation des mesures nécessaires au renforcement des navires existants ou en construction. Nous en reparlerons.

Cdt Michel CARON, Président

AFCAN

Informations

N° 16

La fragilité des vraquiers

...//... Ce n'est pas l'état de la flotte vraquière française qui nous a amené à nous intéresser aux problèmes des vraquiers, mais le sentiment que peut-être des pertes de vraquiers révèlent un abaissement significatif de la longévité des navires, lié à leur taille et par corollaire à leur entretien. Le travail pénible supporté leur vie durant par ces navires les a vieilliss prématurément et ils sont les premiers des navires géants à souffrir de «décalkification» de leur squelette, déjà chétif à la naissance. Nous craignons que les pétroliers, bien vieux eux aussi mais peut-être moins usés par la vie, ne soient victimes à leur tour de fractures invalidantes. Puis viendrait le tour des grands porte-conteneurs.

Espérance de vie encore amoindrie par un manque de soins élémentaires : ces grands navires n'ont plus la taille humaine pour être suivis et entretenus par leurs équipages, d'autant moins qu'on en a réduit les effectifs. On a allongé la période entre deux carénages au prétexte que les peintures anticorrosives étaient de meilleure tenue; c'est sans doute vrai mais les aciers HT sont plus sensibles à la corrosion.

Les inspections détaillées indispensables pour suivre l'évolution d'un navire, qu'elles soient faites par l'armement ou par une société de classification se sont espacées elles aussi et les visites périodiques obligatoires ont tourné en visite de politesse. De toute manière que signifie «visite de coque à flot» ou «inspection de classi-

fication continue» d'une capacité effectuée par un expert sur un vraquier de 150.000 tonnes EN OPÉRATIONS COMMERCIALES ? Que peut-il voir à 25 mètres au-dessus de sa tête, lorsqu'il est au fond d'une cale pas même balayée ? Une visite sérieuse et rapprochée nécessite des hommes, des moyens et du temps. Les vraquiers ont pourri sans que personne ne s'en aperçoive.

Forts de ce constat, et en nous cantonnant dans le domaine des responsabilités du capitaine, qui a le devoir de s'assurer que son navire est en permanence en état de naviguer, nous nous sommes efforcés de promouvoir la nécessité d'inspection de meilleure qualité et d'une surveillance constante des opérations commerciales des vraquiers.

C'est dans ce sens que nous sommes intervenus en Commission Centrale de Sécurité d'une part, puis que nous avons travaillé avec les services de la Sécurité des Navires au Secrétariat d'État à la Mer pour la préparation de l'intervention de la France à la 17ème Assemblée générale de l'OMI. Les mesures de l'OMI nous satisfont à beaucoup d'égards puisqu'elles renforcent notamment les INSPECTIONS de vraquiers, en nombre et qualité.

Les commandants de vraquiers doivent porter leur attention sur les dispositions du § 1a (inspections de routine par le bord), 1f (visites rapprochées) 1g et sur le § 2 qui interpelle notamment les capitaines. En outre, ils feraient bien de presser leurs armateurs pour obtenir les équipements du § 4. Nous avons également suggéré l'installation d'indicateurs de torsion : pas un

simple «gîtomètre» mais deux inclinomètres, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, qui permettent aux manutentionnaires, au chargement et au déchargement, d'éviter de tordre la coque en surveillant la gîte de l'avant et la gîte de l'arrière et en les maintenant égales. Quant aux «boîtes noires», elles devraient venir assez rapidement puisque le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI accorde une haute priorité à une «étude de faisabilité sur les enregistreurs de données de voyage».

Il faut bien comprendre que ce sont là des mesures INTÉRIMAIRES, prises pour faire face à l'urgence. D'autres prescriptions sont en cours d'élaboration par l'OMI et les sociétés de classification. L'AFCAN participe à ces travaux : nous désirons aller plus loin dans le renforcement du contrôle des navires en général, et voir s'instituer, en ce qui concerne les vraquiers, une SURVEILLANCE des transports en vrac analogue à celle qui s'exerce en matière de transport de grain (Ch. VI de SOLAS)

Cdt Michel CARON, Président



Tous les P&I Clubs ont vu croître de manière importante depuis 1987 le montant des indemnités destinées à couvrir les sinistres dont ont été victimes leurs membres.

Le «UK P&I Club» (The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association - Bermuda limited) a publié une longue analyse des principales demandes de remboursement auxquelles il a dû faire face en quatre ans. Les données suivantes sont extraites de ce rapport. L'analyse porte sur 918 cas supérieurs chacun à 100.000 dollars pour un total de 543 millions de dollars.

L'ERREUR HUMAINE.

58% de toutes les réclamations sont imputables à des erreurs humaines.

Erreurs des officiers	25%
Erreurs de l'équipage	12%
Erreurs des mécaniciens	2%
Erreur des pilotes	7%
Erreurs des gens de terre	12%

AVARIES A LA CARGAISON.

Les demandes pour avarie à la marchandise représentent 30% de la valeur totale des demandes de remboursement. Défauts d'arrimage, mauvais saisissage, fautes de manutention, défectuosité des panneaux de cales provoquent la moitié des dommages.

ACCIDENTS CORPORELS.

Un accident sur trois est une chute :

Par glissement	16%
D'une échelle	8%
Sur la coupée	3%
D'un échafaudage	3%
Autres chutes	10%

Les autres accidents sont provoqués par :

La chute d'objets	32%
Effort pour lever ou porter une charge	13%
Des brûlures	6%
Des causes diverses	6%
Par machine-outil	3%

Cause des accidents corporels :

Erreurs humaines	48%
Rupture mécanique	22%
Absence d'aide	30%

Analyse des sinistres

«Absence d'aide» comprend les accidents survenus du fait qu'une personne seule a tenté d'accomplir une tâche qui nécessite l'aide d'une deuxième personne.

DOMMAGES AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES.

Principales causes :

Erreurs du pilote	35%
Erreurs des officiers	32%
Erreurs de l'équipage	4%
Erreurs des mécaniciens	1%
Erreurs de terre	8%
Pannes et avaries	18%
Indéterminées	2%

80% de ce type de dommages sont donc dus à l'erreur humaine.

Navire concernés :
Pétroliers 30%, vraquiers 30% du nombre d'accidents.

En valeur des réclamations, les pétroliers totalisent 55% du total.

POLLUTIONS.

Principales causes (en nombre de cas).

Echouements	20%
Rupture du bordé de coque	20%
Abordages	14%
Incidents de soutage	14%
Ruptures de vannes	12%
Confusions de vannes	8%
Autre causes	12%

La valeur des réclamations pour échouements atteint 44% du total.

L'erreur humaine est présente dans 50% des

cas de pollutions (soutages, abordages, échouements).

La moitié des cas concernent les pétroliers.

ABORDAGES.

Situations des navires en cause :

Font route	84%
S'apprêtent à mouiller	5%
En train d'accoster	5%
Autres cas	6%

Lieux d'abordage :

Eaux côtières	33%
Eaux libres	23%
Zone portuaire	12,5%
Zone de séparation	11%
Rivière/canal	9%
Autres lieux	11,5%

Types d'abordages :

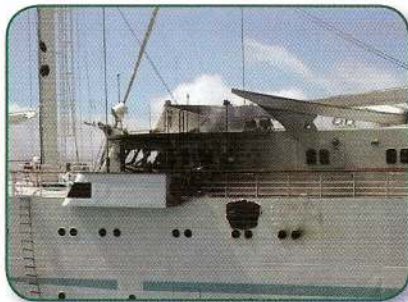
Traversiers	47%
Contrebordiers	17%
Rattrapants	13%
Autres ou indéterminés	23%

Le rapport du UK P&I Club commente ces chiffres de la manière suivante :

«Comme le montrent les chiffres, ce sont les navires faisant des routes qui se croisent qui provoquent le plus grand nombre d'abordage (47% du total). Là encore l'ancienneté (l'expérience) de l'officier de passerelle est un facteur déterminant. Le Commandant était sur la passerelle dans seulement 1/3 des cas d'abordages de traversiers. Les 2èmes Lieutenants sont impliqués dans des abordages TROIS FOIS plus souvent que les autres officiers de quart. Le fait que 60% des abordages de traversiers se produisent de nuit amène à penser que c'est pendant le quart de nuit du 2ème Lieutenant que les abordages les plus graves risquent de se produire...»

Dans la conclusion du chapitre consacré aux abordages, le Club écrit :

«L'erreur humaine intervient en tout ou partie dans presque tous les cas d'abordage. Le risque d'abordage est plus grand la nuit, surtout pendant le quart du plus jeune officier. Le manque d'expérience (ou d'entraînement) et la fatigue de l'officier ont contribué de manière importante à provoquer les abordages que nous avons analysés.»



Extraits de l'Assemblée générale Paimpol, 6 et 7 mai 1992

FORMATION SUR SIMULATEURS.

Ce sont les armateurs par l'intervention de l'ISF qui sont demandeurs de la formation sur simulateurs et qui voudraient que l'OMI reconnaisse la valeur de cette formation dans l'évaluation du temps de service à la mer avant la délivrance d'un brevet. Les arguments de l'ISF sont les suivants :

1. Les simulateurs permettent de reproduire de nombreuses fois des situations difficiles et de

faire exécuter des manœuvres délicates, ce qui n'est pas le cas lors des embarquements des élèves.

2. Le recours aux simulateurs est largement utilisé dans l'industrie.

Au mois de mars, une délégation de l'AFCAN a visité le simulateur de passerelle de l'ENMM de Saint Malo. Le Cdt J-D TROYAT nous rend compte de cette démonstration.

L'AFCAN S'ESSAIE AU SIMULATEUR DE PASSERELLE. J-D TROYAT.

Le professeur de 1ère classe de l'enseignement maritime LE CHAFFOTEC a bien voulu accueillir le 20 mars dernier un groupe «d'élèves» un peu particulier afin qu'ils apprécient les qualités du simulateur de passerelle de l'ENMM de Saint Malo. Les membres de ce groupe (8 commandants de navires et un pilote) ont ainsi pu

alternativement tenir le rôle d'officier de quart, de timonier et bien entendu, de commandant.

Après avoir jugé de la technicité de l'installation, ils ont pu apprécier les qualités et les limites du simulateur de passerelle.

A Saint Malo, l'ensemble simulateur comporte 2 cabines aveugles (navigation aux instruments, radars entre autres) et une cabine visuelle, véritable passerelle avec vue panoramique sur 235°, au travers de 5 sabords. Grâce à des logiciels permettant de simuler les effets de berge et de faible profondeur d'eau, les réactions des 9 types de navires simulables (du pétrolier de 250 000 tonnes chargé et ballasté, au ferry de

2 700 Tx) lors d'une navigation en eau restreinte sont très réalistes.

C'est peut-être le visuel qui manque de réalisme, mais la navigation de nuit donne d'avantage une impression de vécu.

L'équivalence adoptée de 1,25 mois de navigation pour une semaine de simulateur de passerelle paraît être un grand maximum, mais il est certain que de tels stages constituent un « débouillage » tout à fait appréciable pour un futur officier de quart. Toutefois, il faudra veiller à ce que la navigation effective vienne bien parfaire ces premiers pas assistés par ordinateur.



AFCAN

Informations

N° 19

Propos maritimes, pirates

On croyait que la piraterie avait disparu, mais il n'en est rien : elle sévit spécialement dans le détroit de Malacca et dans le Sud de la mer de Chine. Même les grands navires sont attaqués. Les pirates se hissent à bord avec des grappins, à la faveur de la nuit. Ils cherchent la caisse du commandant et de l'alcool, et si on leur résiste, ils tuent. Tout recommence : nous reverrons un jour les navires de commerce armés comme autrefois.

Les plaisanciers qui avaient l'habitude de naviguer paisiblement partout, évitent maintenant certaines zones. On retrouve ainsi la même situation qu'au siècle dernier. L'Américain Joshua Slocum, qui a été le premier navigateur solitaire autour du monde, de 1894 à 1898, raconte dans ses souvenirs qu'il renonça, sur des conseils reçus à Gibraltar, à s'aventurer en mer Rouge. Au large



du Maroc, il échappe par miracle à une felouque armée. Dans les parages de la Terre de Feu, il est sans cesse menacé par des pirates fuégiens, qui, heureusement, n'avaient que des arcs et des flèches. Il les tenait à distance avec sa carabine. Au mouillage, il répandait sur le pont de son SPRAY des semences de tapisserie, et une nuit, cette précaution lui sauva la vie.

En Angleterre, la piraterie est encore aujourd'hui le seul crime (avec la haute trahison) que la loi punisse de mort. Autrefois on y exécutait les pirates en les enchaînant au sol, à Wapping, à marée basse. La marée montante les noyait, en leur laissant largement le temps de la réflexion et du repentir.

Signé Triton.

AFCAN

Informations

N° 20

Assistance à la conduite du navire à partir de la terre



La pratique n'est pas nouvelle mais elle se développe et cherche ses marques légales. L'IMPA (International Maritime Pilots Association) à la suite d'un symposium sur les VST (Vessels Traffic Services) tenu à Vancouver en juin 1992, a proposé d'incorporer le texte ci-contre au chapitre "Considérations juridiques" du VST Manual actuellement en cours de rédaction par l'IALA (International Association of Lighthouse Authorities), l'IAPH (International Association of Ports and Harbours) et l'IMPA.

Réunis au Havre le 5 novembre, treize capitaines de l'AFCAN ont planché sur le sujet et émis les idées suivantes :

- Le pilotage à distance peut être considéré comme un véritable pilotage mais doit rester une exception (lorsque le mauvais temps ne permet pas d'embarquer le pilote à la station normale).
- Ce pilotage à distance doit impérativement être effectué par un pilote qualifié.

- La limite entre l'activité VTS et le pilotage dans une zone déterminée doit être très bien définie.
- Il est souhaitable qu'un texte établisse clairement que le capitaine remplit son obligation légale de pilotage en se contentant d'un pilotage à distance.
- Il est bien entendu que le capitaine demeure responsable.

DECLERCQ, dans une note adressée à l'AFCAN, signale que Singapour prévoit la suppression totale des pilotes pour les remplacer par un guidage.

Il est à noter que la généralisation de ce genre de pilotage aura tendance à créer une certaine sélection entre capitaines capables d'utiliser sans problème ce genre de service et les autres. L'enregistrement des conversations et des plottings radar devront rester à la disposition des capitaines qui voudront les consulter.

Cdt A. Trocheris

Je suis un pratiquant assidu des Bouches de Bonifacio et je me demande si les ÉCOMANIAQUES ne sont pas tombés sur la tête.

Je fréquente les Bouches pratiquement du début juin à la fin septembre, les traversant en tous sens et mouillant souvent dans les baies et près des îles. J'ai constaté qu'on y voit un navire de commerce trois ou quatre fois par jour tout au plus et presque toujours en plein milieu du détroit.

On ne peut pas dire la même chose des plaisanciers qui pratiquent le rase-cailloux sur toutes les côtes, françaises et italiennes, de la Corse et de la Sardaigne. C'en est fini des petites criques désertes ; on ne peut plus dormir au mouillage tellement il y a de monde et de bruit !

Tous ces voiliers et autres «cabin-cruisers» respectent-ils l'environnement... et les obligations de MARPOL ? La gent féminine grande épandeuse de crème solaire sait-elle qu'elle pollue davantage que toute la flotte marchande de Méditerranée !

Quand elle s'enduit de 10 grammes de crème

solaire (produite autrefois, soit-dit en passant, à partir de la graisse de baleine et aujourd'hui tirée du pétrole – pouah ! que nous, «capitaines pollueurs», transportons pour notre seul plaisir et pour le plus grand risque de l'humanité), la baigneuse qui pénètre dans l'eau répand cet hydrocarbure dans cette zone de faible profondeur où la vie aquatique du plancton et des alevins est la plus intense ... Si 15 millions de baigneuses en 100 jours d'été se livrent à ces dégraissages sauvages, ce sont 15 000 tonnes de polluants qui viennent mettre en danger la vie des animaux marins.

IL FAUT FAIRE CAMPAGNE CONTRE LA CRÈME SOLAIRE !!!

Exigeons aussi que tous ces bateaux possèdent une fosse septique et des compacteurs d'ordures ; que celles-ci soient surgelées pour éviter les écoulements et en assurer le stockage ; qu'elles soient débarquées dans des ports équipés pour les recevoir et les traiter, contre délivrance



d'un certificat au plaisancier. Les alevins, les oursins, les arapèdes vivront enfin en paix.

Que l'on crée des «réserves», d'accord. Mais qu'on n'interdise pas le boulevard des Bouches de Bonifacio ! Ou alors il faut aussi interdire Messine, Gibraltar, la Manche, les Détroits danois, bref tous les détroits...

Cdt Albert ABELANET

CATAMAR

Le Cdt ERNAULT a apporté le témoignage d'un capitaine de navire au colloque organisé le 6 avril par le SAMU du Havre sur les secours médicaux en Manche. Que faire sur un gros porte-conteneurs à équipage réduit ? Comment évacuer un malade par hélicoptère, au sommet de cinq plans de conteneurs ? Notre collègue a regretté l'absence de certaines autorités maritimes.

CLIAMA

Le Cdt CHARLOT représentait l'AFCAN le 7 avril au Comité de Liaison et d'Information des Associations de la Marine. On note une féminisation significative des personnels dans la Marine. Par ailleurs, la réduction du nombre de bâtiments a amené l'État-Major à ne plus faire commander systématiquement pour l'avancement.

EQUIPORT-93

Le Cdt TROCHERIS a visité cette importante exposition au Havre et a participé le 13 mai à la journée «Gestion de la qualité portuaire».

ATMA-93

Le Cdt LE PIVERT a répondu pour l'AFCAN à l'invitation de M. TROUSSE, du BV, qui prononçait une conférence à la 93ème session de l'ATMA.

BREST-94

La section OUEST-3 (BREST) de l'AFCAN organisera l'Assemblée Générale de notre association au printemps prochain. En ce qui concerne

Diverses en vrac



l'AG de 1993 qui s'est tenue à Hyères les 11 et 12 mai, un compte-rendu par le Secrétaire Général en a été fait dans la lettre mensuelle interne de juin. A noter la constante augmentation du nombre de capitaines en activité (217 début mai sur 483 adhérents) malgré la stagnation de la flotte. Nos finances sont saines, malgré un léger déficit dû surtout à l'augmentation des frais de missions (Londres, Paris). Il a été décidé, pour 1994, de porter nos cotisations à 1200, 840 et 220 francs. Nous rappelons aux personnes non adhérentes à l'AFCAN qu'elles peuvent recevoir régulièrement notre revue en devenant «membres associés».

BONIFACIO : BOUCHE BÉE

Lorsqu'un navire français énumère sa liste de substances novices au sémaphore de Pertusato, il le fait évidemment en se référant aux Instructions Nautiques de la zone. Le veilleur du sémaphore se réfère quant à lui à l'Arrêté 1/93 du Préfet Maritime de Méditerranée.

Dialogue de sourds ... car les listes de substances auxquelles les IN renvoient ne sont pas les mêmes que celles annexées à l'Arrêté. Les IN renvoient aux listes de l'Arrêté du 8 mai 1983 régle-

mentant la circulation maritime dans la Troisième Région Maritime, alors que les listes annexées à l'Arrêté 1/93 sont nouvelles et surtout comportent une liste de substances en colis. Une preuve de plus de la précipitation et du manque de préparation sérieuse de ces mesures d'interdiction de passage faites aux navires français et italiens dans les Bouches de Bonifacio.

DOVER STRAIT : Pas-de-Calais

Par application stricte de la règle 10 de COLREG amendée, l'autorité maritime française n'autorise plus les navires allant de Dunkerque ou Calais vers la baie de Seine à emprunter la zone de navigation côtière. Ces navires doivent donc couper le trafic montant pour aller prendre la voie descendante puis recouper le trafic pour

rejoindre Le Havre ou La Carosse. Y a-t-il encore un marin à l'OMI ? Place de Fontenoy, la réponse est NON ...

RADE DE BREST : refuge

L'arrêté 7/93 du PREMAR de l'Atlantique en date du 29 mars 1993 accroît la liberté d'accès à la rade de Brest, que la Marine avait un peu trop tendance à confisquer à son profit. Désormais « les navires battant pavillon français ou pavillon d'un autre État membre de la CRR peuvent, en tout temps, stationner et mouiller sur tous les postes de la rade de Brest, des baies de Douarenez et Camaret et de l'anse de Bertheaume définis dans l'annexe ...

En ce qui concerne les navires d'autres pa-

villons, des restrictions d'usage pourront leur être imposées sur les postes du centre de la rade.

COUSTEAU, UNE BIOGRAPHIE par Bernard Violet, Fayard édit.

A lire absolument pour connaître la vraie personnalité de Monsieur COUSTEAU, sa vie, ses œuvres, ses bluffs et ses échecs. L'homme qui n'a rencontré que des marins soûls en prend pour son ... grade.

TRAMP : LE PIÈGE

Une BD de Jusseume et Kraehn chez Dargaud. Un policier maritime sur un vieux liberty qui réarme dans le port de Rouen sous les ordres d'un jeune commandant, Yann CALEC.

AFCAN
Informations N° 23

Navire :

Pétrolier – Butanier construit en 1990
Longueur 111.30 m – Largeur 16.50 m
Port en lourd 6608 T
Déplacement été 8810 T – Tirant d'eau 6.44 m

Embarcation Watercraft montée sur bossoirs Schat Davit, la disparité de ces équipements est due à la non homologation de l'embarcation Schat Davit lors du neuveage mais n'a pas entraîné de problèmes d'adaptation particuliers. L'alimentation électrique, démarrage du moteur et éclairage, est fournie par deux batteries indépendantes avec chargeur automatique.

Dans le but de traverser une nappe d'hydrocarbures en feu, l'embarcation est équipée de deux systèmes complémentaires :

1. Un dispositif de pulvérisation à l'eau de mer arrose toute la coque ; la pompe est entraînée en permanence par le moteur de l'embarcation au moyen d'une courroie, une vanne quart de tour située sous le plancher de la travée centrale et d'accès aisé permet d'aspirer à la mer. L'aspiration se fait sous la coque de façon à éviter des entraînements éventuels d'hydrocarbures.
2. Deux bouteilles d'air sous pression à 300 bars permettent de garder l'habitacle en légère surpression pendant 10 minutes (convention SOLAS), moteur en service et équipage au complet. La mise en service de ces bouteilles est manuelle et se fait directement sur les têtes au moyen d'une clef spéciale, l'accès se trouve également sous le plancher de la travée centrale.

Chaque nouvel embarquant doit repérer sa place à bord et régler les sangles de son siège. Son rôle lui est détaillé ainsi que les principes de fonctionnement.

Mise à l'eau :

1. En chute libre.
Pour des raisons de sécurité, le constructeur impose une distance minimale de 80 mètres sur l'arrière et une profondeur d'eau de 6 mètres.

Embarcations de sauvetage en chute libre (Freefall lifeboat)

Mise à l'eau : l'équipage embarque en gardant sa brassière à la main et rejoint son siège repéré à l'avance. Les vérifications suivantes sont effectuées : débranchement du fil d'alimentation du chargeur de batteries, enclenchement du contacteur de batterie 1 ou 2, fermeture des aérateurs et de la porte, essai du moteur, mise en service si besoin de la pulvérisation et des bouteilles d'air, bouclage des sangles. Cette « checklist » est lue par le pilote de l'embarcation qui, une fois tout en ordre, enclenche le levier de la pompe hydraulique, ferme la purge et en actionnant le levier (2 ou 3 coups de pompe suffisent) fait pivoter le support, ce dernier bascule et libère l'embarcation. En cas d'avarie hydraulique, il existe un dispositif de largage manuel : une vis montée sur un volant accessible depuis l'un des sièges de l'embarcation, actionne mécaniquement le même support libérant le croc.

2. Sous bossoirs

Compte tenu de la disposition prioritaire de mise à l'eau en chute libre, la mise à l'eau sous bossoirs demande un peu plus de temps mais peut être rendue nécessaire par la présence de débris dans l'eau ou une profondeur insuffisante. Mise à l'eau sous bossoirs de l'embarcation :

- Larguer les ridoirs de saisissage des bossoirs au poste de mer.
- Abaisser les dispositifs d'arrêt du portique (croc permettant le positionnement du portique pour l'accrochage des pattes d'oie de l'embarcation).
- Libérer le frein en tirant sur la poignée de commande depuis la plage arrière de l'embarcation ou directement depuis le treuil.
- Le portique glisse et vient en butée sur les deux crocs d'arrêt.
- Les anneaux des pattes d'oie peuvent alors être engagés dans les crochets des chaînes de suspension.
- Remonter le bossoir depuis le tableau de



commande du treuil pour mettre les suspentes sous tension.

- Relever les deux crocs de blocage, larguer le croc de mise à l'eau comme indiqué pour le largage en chute libre.
- Faire embarquer l'équipage, une personne se tient sur la plage arrière de l'embarcation et en tirant la poignée du frein dévire jusqu'à la mise à l'eau, le câble actionnant le frein se déroulant à mesure. Il est ainsi possible de mettre à l'eau l'embarcation sans l'aide d'une personne extérieure.

Avantages :

Mise à l'eau rapide en chute libre.
Protection contre les flammes et les gaz par pulvérisation et air comprimé.

Inconvénients :

Le manque de place pour le rangement du matériel dans les caissons sous le plancher oblige à saisir une partie du matériel contre le dossier des sièges avant.

L'accès au moteur est relativement aisé, par contre l'accès aux batteries pour entretien et aux bouteilles d'air pour le remplissage est plus difficile. Sortir les bouteilles pour éprouve demande le démontage d'une bonne partie des aménagements.

Avaries :

près les premières utilisations, nous nous sommes aperçus que la boulonnerie reliant les parties supérieure et inférieure avait pris du jeu, un resserrement a suffi.

Quelques fixations de siège ont été refaites également avec mise en place de renforts, à l'origine les vis étant uniquement chevillées dans la résine. Vérifier régulièrement toutes les fixations, le choc des essais en chute libre entraîne des contraintes importantes.

Exercices :

Conformément à SOLAS, une mise à l'eau est faite tous les trois mois, alternativement sous bossoirs et en chute libre. A long terme, davantage d'essais en chute libre risqueraient de fatiguer

la structure de l'embarcation qui, dans le cas de ce navire, tombe d'une hauteur de 10 à 12 mètres (distance comprise entre l'avant de l'embarcation et le niveau de la mer). A noter que l'embarcation a été certifiée pour une hauteur de chute de 18 mètres.

La mise à l'eau ne pose pas de problèmes particuliers. De l'avis de tous, les installations sont plus simples et d'un maniement plus aisé que les embarcations sous bossoirs classiques.

De plus – cette réaction est également unanime – l'impression de sécurité et de « chance de s'en tirer » est beaucoup plus forte que sur une embarcation classique : rapidité de mise en œuvre, protection d'une embarcation fermée et dispositifs de sauvegarde.

La remontée de l'embarcation est également simple mais ne peut se faire que dans des zones abritées ou par très beau temps : compte tenu du poids de l'embarcation, l'accrochage des suspentes s'avère dangereux dans le clapot et peut provoquer des efforts trop importants sur les bossoirs. Il est donc nécessaire de posséder un canot

de secours (rescue boat) pour une mise à l'eau même par mer formée : à vitesse réduite en abritant le bord de mise à l'eau, le largage pouvant se faire depuis l'embarcation par croc largable dès le contact avec l'eau.

Ce dispositif nous a permis de récupérer l'équipage du catamaran RMO après son chavirage près de la Dominique par mer forte avec des creux sur houle de 5 à 6 mètres. Neuf personnes ont ainsi été évacuées du RMO en deux voyages dans des conditions très difficiles mais sans doute irréalisables avec des embarcations classiques au niveau de la mise à l'eau et de la récupération.

Le canot de secours de marque Watercraft est un pneumatique à coque rigide monté sur un bossoir à bras unique. Il me semble qu'actuellement le couple embarcation en chute libre et canot de secours représente une amélioration non négligeable pour la sécurité des marins dans la mesure où les ensembles bossoirs-embarcations sont bien étudiés.

Cdt A. PIETTE

Décembre 1993

AFCAN

Informations

N° 24

Editorial -
Exploiter en toute sécurité

L'adoption par l'OMI, le 4 novembre 1993, du **CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION** (CODE ISM, Résolution A.741 (18)) marque-t-elle la Renaissance de la qualité du transport maritime et de son image de marque ?

Pour l'instant, il ne s'agit encore que de gérer la SÉCURITÉ et la PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT. Mais la QUALITÉ suivra car de l'une dépend l'autre, et réciproquement ... Le calendrier projeté – qui risque hélas ! d'être marqué par la sage lenteur de l'Organisation Maritime Internationale – vise en priorité les navires à passagers, les pétroliers, gaziers, chimiquiers et vraquiers qui ont jusqu'au 1er juin 1998 pour appliquer le Code.

Les navires de charge de plus de 500tjb auraient jusqu'en 2002 pour effectuer leur révolution culturelle. Trop long ...

Les navires à passagers ont vu leur sécurité renforcée après la catastrophe du Herald-of-Free-Enterprise puis du Scandinavian Star. Les pétroliers et vraquiers sont l'objet de règles strictes et de surveillances renforcées depuis les grands accidents qui ont marqué ces secteurs. L'industrie chimique a pris ses responsabilités pour couvrir les transports en vrac de ses produits. Le transport de gaz, grâce à la haute technologie à laquelle il doit faire appel, est un exemple de gestion rigoureuse de la qualité de ses services.

Ainsi, les armateurs de ces navires ont déjà fait d'importants efforts pour améliorer la gestion de leurs flottes. Il n'est pas étonnant que les premiers « certifiés », en France, soient la B.A.I., V.O.T. (Soflumar), SOCATRA et bientôt la C.N.N. Mais qu'en est-il des « cargos » ? Certes, la sécurité comme on l'entend généralement, c'est-à-dire conduite nautique, incendie, évacuation, peut y être assurée normalement. Par contre, les menaces que font peser les cargaisons sur le navire et sur l'environnement posent problème. Le transport de « DANGEREUX » ne cesse de croître



et les conteneurs renfermant des matières toxiques sont de plus en plus nombreux. Les pertes de pontées, que l'on croyait peut-être réservées aux petits navires, affectent également les navires de fort tonnage ...

Il est donc souhaitable que soit réétudiée la tenue des pontées de conteneurs. L'état de la mer ne saurait justifier un enlèvement de pontée. Blocage et saisissage sont-ils suffisants ? En particulier pour les 40 pieds ? Faut-il réviser, à la baisse, le nombre de plans en pontée ? Faut-il exiger un arrimage en cellules ? D'autre part ne faudrait-il pas que les armements, du fait du nombre important de substances polluantes transportées, se dotent d'un Plan d'Intervention d'Urgence contre une Pollution, analogue à l'Oil Pollution

Emergency Plan prévu par MARPOL ? Un tel plan permettrait à la compagnie de déployer, dès que besoin, une cellule de crise capable de réagir 24h/24, tous les jours de la semaine.

Ces mesures peuvent découler tout naturellement des principes et des objectifs généraux du Code ISM qui ne manque pas de remarquer dans son préambule que « LA PIERRE ANGULAIRE D'UNE BONNE GESTION DE LA SÉCURITÉ EST L'ENGAGEMENT AU PLUS HAUT NIVEAU DE LA DIRECTION ». Il serait dommage d'attendre le prochain millénaire pour poser cette première pierre.

Cdt Michel CARON, Président

Chaque nouvelle pollution marine engendre désormais un flot parallèle de pollution politico-médiatique. Chaque habitué, responsable ou non, revient avec ses solutions miracles éculées et répétées avec une conviction variant en fonction inverse de son incompétence en la matière.

Les professionnels directement concernés (les vrais, pas ceux qui ne voient les navires que lorsqu'ils sont bien amarrés à quai) en ont assez d'être les boucs émissaires d'une société d'ir-responsabilité. Car les marins de tout poil doivent se battre quotidiennement, non seulement contre les éléments naturels mais aussi contre des carences, des absurdités, administratives ou autres, des pressions de tous ordres pour assurer, à l'instar de tout travailleur honnête, leur existence et celle de leurs familles, dont ils sont séparés d'ailleurs, plus souvent que bien d'autres.

Il est donc inutile d'en rajouter ; s'ils cessaient la lutte et mettaient tous ensemble, sac à terre, je crois que les pendules seraient rapidement remises à l'heure. Les solutions techniques et économiques sont simples et bien connues ; mais comme pour la drogue, qui a vraiment intérêt à ce que cela cesse, à part les marins pris en otage ? Et ce n'est pas du monde politique que l'on peut attendre des miracles.

En réalité la responsabilité de la pollution des mers incombe à chacun d'entre nous : c'est à chacun, à son niveau, d'y réfléchir et d'agir en conséquence, que l'on soit :

- SKIEURS ou VÉLIPLANCHISTES dont vêtements et engins demandent un transport maritime de produits polluants.

Tous responsables, tous coupables.

- AUTOMOBILISTES évidemment, qui roulez dans un engin utilisé à peine à 20% de sa capacité et qui demandez toujours plus d'asphalte.
- PAYSANS, condamnés à la jachère aujourd'hui après avoir nitraté au maximum, la terre nourricière.
- CONSOMMATEURS qui achetez n'importe quoi, fabriqué n'importe où, n'importe comment, sans même vous demander si c'est réellement nécessaire.

Tout ce mouvement Brownien inutile restera entrete nu, avec sa pollution parallèle, tant que le monde n'aura pas trouvé de système étalon, simple et fixe pour comptabiliser les richesses.

Alors, comme on peut supposer que person-

ne n'acceptera de payer dès demain, gasoil ou essence à 35F le litre, cessons de nous plaindre et de maudire les autres. Attendons sagement la prochaine interdiction des plages cet été, de la montagne l'hiver prochain, et, dès la prochaine pollution radioactive, celle de respirer tout simplement.

On peut encore espérer que les peuples, las d'un tel style de vie restreignant leur petite liberté individuelle, n'aillent pas jusqu'à supplier un jour leur chef d'appuyer sur le bouton fatal, afin de pouvoir enfin mettre fin à toutes ces contraintes de la vie.

Cdt Paul MASSEIN



RÉADAPTATION DES SERVICES.

Plusieurs facteurs ont amené les Services Extérieurs de la Marine Marchande, à partir de 1982/83, à évoluer :

- la fonte de la flotte de commerce ;
- l'information qui a réduit considérablement les tâches administratives des quartiers ;
- la montée en puissance des corps techniques (CROSS, Centre de Sécurité) ;
- la déflation générale des effectifs dans l'administration française ;
- la décentralisation qui déconcentre l'administration vers les départements et les régions.

Pas de quartier pour les Aff. Mar. !!

Les Affaires Maritimes (AM) se retrouvent alors avec trop d'échelons : national, régional, départemental, quartiers, stations.

Première étape : en 84/85, création des Directions départementales.

Deuxième phase, toujours en cours d'évolution : création en 1985 d'un Corps d'Attachés des AM, au même niveau que celui des OCTAM. On a alors un Corps de Direction (les Administrateurs) et deux Corps d'encadrement, un Corps civil (les Attachés) et un Corps militaire (les OCTAM). Parce qu'il n'y a pas de place pour deux Corps d'encadrement, et sous la pression des « civils » qui depuis toujours réclament la délimitation des AM et l'accès au Corps de Direction, le principe de la suppression ou de l'adapt-

tation des OCTAM a été retenu récemment. Pour l'instant il est question d'affecter principalement les OCTAM dans les CROSS.

Par ailleurs, était créé en 1992 le Corps des Inspecteurs des AM (les IAM) qui regroupe les anciens Attachés, le personnel civil de catégorie A du ministère et un certain nombre de Techniciens-Experts contractuels qui ont été intégrés aux IAM après examen. La Direction départementale étant en place, il faut maintenant réorganiser les quartiers en se calquant sur l'échelon administratif des sous-préfectures. C'est ainsi qu'en 1995 seront créés, à titre expérimental, quatre ARRONDISSEMENTS confiés, l'un à un Administrateur, l'autre à un OCTAM, et deux à des IAM.

Ainsi se dessine la future administration des AM : sous la Direction régionale, un Administrateur Directeur départemental, qui délèguera une partie de ses attributions aux « Chefs d'arrondissements », dont la plupart, dans un avenir plus ou moins lointain, seraient des IAM.

DÉMANTELEMENT

A cette réforme de longue haleine est venue se superposer l'évolution politique récente, qui a attaché la Marine Marchande aux Transports et la Pêche à l'Agriculture.

Le risque est donc réel de voir les différents services rendus aux populations maritimes par les Affaires Maritimes tomber dans les attributions de l'Équipement, de l'Agriculture, de l'Environnement, de l'Inspection du Travail, etc. Nous risquons d'y perdre la qualité de « généralistes » des Administrateurs, capables d'avoir une vision globale des problèmes « MER ».

Autre effet de la normalisation : perte de la connotation maritime des fonctionnaires des AM qui seront recrutés par les concours administratifs généraux. Même problème pour les IAM dont le recrutement sur concours administratif rend difficile la candidature des navigants.

Ce remaniement va manifestement diminuer la présence des AM sur le littoral, par suppression des « stations », comme montre la création des « Unités de Surveillance Littorale » (USL), au niveau départemental. La situation est évidemment beaucoup plus préoccupante pour la Pêche que pour le Commerce. En particulier, le système des visites annuelles de sécurité des navires de pêche est appelé à disparaître au profit de contrôles inopinés par les USL.

L'excédent actuel des effectifs dans les quartiers va être réaffecté à la plaisance, à l'environnement, à l'inspection du travail.

LES TMC

C'est désormais un juge professionnel qui préside le Tribunal Maritime Commercial, assisté d'un Administrateur, d'un IAM et d'un marin. Il en résultera sans doute un durcissement des jugements rendus. Faut-il s'en plaindre ? Sans doute pas, car l'important était de conserver notre tribunal pour y être jugés par des gens capables d'apprécier les circonstances de l'évènement maritime et les actes de chacun des intervenants. Les capitaines et les marins français ne peuvent pas à la fois réclamer davantage de sécurité, de qualification des personnels, de qualité et souhaiter une grande indulgence pour leurs fautes. Rappelons que la répression de la pollution est traitée par les Tribunaux de Grande Instance selon une loi extrêmement sévère pour les capitaines français.

Ce toilettage du TMC lui a rendu sa crédibilité mais ne risque-t-il pas d'être à nouveau menacé par la fonte des effectifs des AM ?

En effet, une enquête nautique demande beaucoup de travail et de soins, qui viennent s'ajouter aux tâches habituelles... et un Administrateur peut hésiter à l'ouvrir d'autant que les procédures (Code DPMM, 1926) en sont extrêmement lourdes. A noter que le Nouveau Code Pénal n'affecte pas le CDPMM qui en est indépendant.

De même, comme l'a rappelé un récent arrêt de la Cour de Cassation, le Code du Tra-



Juin 1994

vail Maritime se suffit à lui-même, c'est-à-dire que si le CTM ne prévoit rien, il ne faut pas se référer au Code du Travail terrestre. Un toilettage s'impose si l'on ne veut pas voir des marins dans des situations exorbitantes.

CDPM et CTM : beaucoup de capitaines actuellement s'interrogent sur les moyens disciplinaires dont ils disposent encore et sur les procédures qu'ils peuvent entamer vis-à-vis des marins étrangers embarqués sur les navires français immatriculés aux TAAF. En théorie, c'est évidemment la Loi du pavillon – donc la loi française – qui s'applique. Mais en pratique de quels pouvoirs dispose le capitaine face à la société étrangère qui fournit la main d'œuvre suivant un contrat passé avec l'armateur du navire ? Pour l'instant, il navigue en plein flou juridique.

Cdt Michel CARON

Septembre 1994

AFCAN

Informations

N° 27

SS Jeremiah O'Brien

Type : Liberty ship
En service : depuis 1943
Construction : New England Ship Building Corporation, South Portland, Maine
Propriétaire : National Liberty Ship Memorial
Port d'attache : San Francisco
Dimensions : longueur 135 m

Construit en seulement 57 jours, le Jeremiah O'Brien est le seul liberty ship encore opérationnel dans le monde. Il est le seul survivant des 5 000 navires de l'armada de la liberté qui débarquèrent les troupes du jour « J » de 1944. En tout, il fit onze voyages entre l'Angleterre et la Normandie. En 1946, il fut désarmé et affecté à la flotte de réserve de la Défense nationale, dans la baie de Suisun en Californie. En 1979, il fut restauré par des mécènes pour servir d'exemple aux générations futures et déclaré Témoin de l'Histoire Nationale par le Congrès en 1980.

Il porte le nom de O'Brien, le premier commandant de vaisseau à s'engager dans la guerre d'indépendance américaine.



L'ARMADA DE LA LIBERTÉ.

La plus grande manifestation du genre au monde, qui s'est déroulée à Rouen et un peu au Havre, a attiré 9 à 10 millions de personnes ; la France deviendrait-elle un pays maritime ?

Grands et petits voiliers, vieux gréements, navires de guerre, et puis le «JEREMIAH O'BRIEN», le dernier Liberty Ship au monde, armé d'une cinquantaine de vétérans, âge moyen 71 ans ; entre l'Angleterre et la France, ce navire qui était déjà présent en 1944, a passé 2 mois d'une fantastique tournée.

A Rouen, c'est notre collègue COLE qui a fait toute l'escale à bord pour aider l'équipage à organiser les visites ; il a effectué un travail formidable que m'a rapporté M. CURTIS, membre de l'Équipage chargé des relations extérieures. Pendant les visites au Havre, il y a eu en permanence 3 ou 4 Capitaines AFCAN à bord, plutôt à la passerelle pour assurer les explications et guider les visiteurs.

Nous avons eu confirmation de l'excellent travail du Commandant COLE à Rouen, lorsque M. CURTIS m'a dit : «Ce matin, lorsque j'ai vu arriver des gens avec la même cravate (AFCAN) que M. COLE, j'ai su que tout marcherait bien».

Choquée par les difficultés financières de l'Équipage pour acheter le combustible du retour aux USA, notre Association informait, dès le 15 juillet, la CGM, consignataire du navire au Havre, qu'elle participerait pour 2 500 F aux frais de soutage ; somme modeste, mais représentant tout de même 1% de budget annuel ; beaucoup d'entre nous ont débuté leur carrière sur ce genre de navire, c'est le musée qui est venu à nous et nous nous sommes sentis solidaires de ces vétérans bénévoles.

Le 20 juillet, la CGM donnait un cocktail à bord du «JEREMIAH O'BRIEN» et offrait à l'Amiral PETERSON, une maquette du dernier Liberty exploité par la Compagnie : le DOM-FRONT.

Invités à ce cocktail, les Commandants CHARLOT, CHENNEVIÈRE, ERNAULT et KEROUANTON, après avoir félicité l'Amiral PETERSON pour la sauvegarde de ce navire et nous avoir fait rajeunir, offraient en remerciement à l'Amiral et au Capitaine du navire la cravate de notre Association et à l'invitation de la CGM, remettaient officiellement le chèque de l'AFCAN. Notre association était reçue le lendemain par l'Amiral PETERSON avec les personnes qu'il souhaitait remercier, en les réunissant avec l'Équipage au complet pour une photo souvenir.

Ce navire est magnifiquement entretenu à San Francisco, peut-on suivre cet exemple en France ?

Commandant Y. CHARLOT

Nota : Les difficultés financières pour le soutage ont été résolues par la participation de la CGM et de la ville du Havre.

AFCAN

Informations

N° 28

**Vous avez dit :
erreur humaine ?****QUELLE ERREUR HUMAINE ?**

Celle du cadre ou de l'employé d'exécution totalement submergé par des conditions de travail mises en place par des individus certainement très estimables mais qui se gardent bien d'embarquer longtemps à bord des mobiles conçus et organisés par leur imagination ? Il existe maintenant, en matière maritime commerciale, une faille trop importante entre le monde des créatifs et celui des usagers ...

Nos grands anciens, grâce à la confiance de leurs armements (qui ne pouvaient alors guère faire autrement) pouvaient se permettre un certain parler franc face à tous ces beaux messieurs en costume.

Les générations suivantes ont dû progressivement assouplir leur échine, châtier leur langage et apprendre la langue de bois quand l'évolution des temps a éloigné l'armateur de son navire, le capitaine ne devenant plus qu'un rouage éloigné mais, très malheureusement encore obligatoire ... Alors, c'est maintenant la prolifération des expertises et des commissions de contrôle aux prérogatives finalement bien anodines. Je propose une solution, pratiquement gratuite, pour renforcer la crédibilité de toute cette surveillance : que tous ces contrôleurs et experts soient dans l'obligation réelle de retourner périodiquement, et pour un certain temps, à bord des engins qu'ils ont le pouvoir de contrôler ...

J'ai la faiblesse de croire que bien des choses pourraient alors évoluer et que nos jeunes collègues seraient un peu plus écoutés. Quant à l'erreur humaine, est-elle du fait de celui qui la commet directement ou du fait des esprits supérieurs qui ont mal fait leur travail en la rendant possible ?

Contrairement à bien d'autres, les capitaines admettent encore le binôme « responsable et coupable » mais ne peuvent évidemment accepter de prendre à leur compte les erreurs humaines des tenants du « responsable mais pas coupable ».

Une anecdote ...

Pour illustrer mon propos et détendre l'atmosphère j'évoquerai une des premières visites réglementaires de la marque AUT effectuées à la mer ... il y a maintenant bien plus de dix ans déjà ...

Le pourtant jeune expert embarqué pour la traversée requise n'y croyait manifestement pas à cette marque AUT... Quant à nous, l'effectif alloué nous obligeait à jouer le jeu et nous devons avouer (hélas, hélas !!!) que nous éprouvions un certain contentement à montrer que ça fonctionnait.

Aux postes d'appareillage, guidé par le chef et le second mécanicien, notre passager fut d'abord surpris de sentir l'ascenseur s'élever vers la passerelle au lieu de la descente imaginée vers les machines ... mais tout au long de la manœuvre un léger sourire incrédule figea son visage, montrant sans doute par-là que la présence du chef et de son adjoint à la passerelle le laissait bien de glace car il restait à bord bien d'autres compétences en matière électronique, électrique et mécanique ...

La conscience professionnelle restant la plus forte, notre passager, au cours de la traversée noc-

turne, se réveilla discrètement, décida d'en avoir le cœur net et d'y aller voir ... Ne trouvant définitivement personne au milieu de toutes ces machines tournantes, il rejoignit la passerelle. A l'époque, il s'y trouvait encore un veilleur en compagnie de l'officier de quart et c'était effectivement l'endroit où chacun pouvait libérer ses angoisses avec un peu de présence humaine autour d'une boisson chaude confectionnée sur place et volée à la réglementation puisqu'en principe le veilleur ne doit pas être détourné de sa veille.

Au moment de son départ il avoua ne pas s'être rendormi, nous délivra les visas requis, mais nous fit comprendre, tout problème de courtoisie vis-à-vis de lui-même mis à part, qu'il était bien léger et imprudent de notre part d'avoir eu une telle attitude parce qu'un expert était embarqué ...

J'en ai conservé le souvenir car nous fûmes bien évidemment plongés dans un abîme de perplexité jusqu'à ce qu'un nouvel évènement ... (mais ceci est une autre histoire).

Cdt P. MASSEIN



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

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

.../...

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

Ont été destinataires, outre le Garde des Sceaux,

- Les parlementaires signalés par nos correspondants régionaux ;
- Les membres de l'ANEL (association des Élus du Littoral) élus d'une circonscription proche d'un port de commerce.

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

Ceux-ci ont été amenés à rédiger des réponses indiquant que notre problème était pris en compte. Nous avons donc un résultat qui est que nous sommes sortis de la « confidentialité ». Plusieurs de ces parlementaires ont en outre saisi le porte-parole de leur Groupe.

UNE NOUVELLE LOI

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

Ce projet de loi présentait à nos yeux une avancée qui ne pouvait que nous satisfaire mais nous avons craint aussitôt que, dans sa forme ori-

ginale, il laisse la possibilité qu'un capitaine se voit refuser le débarquement de clandestins à la suite de décisions plus ou moins arbitraires de l'autorité administrative.

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

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

AMENDEMENT – Article 2 ter
TOUT ÉTRANGER QUI AURA UTILISÉ A L'INSU DE SON PROPRIÉTAIRE OU DE SON GESTIONNAIRE UN MOYEN DE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL SOUS PAVILLON FRANÇAIS POURRA ÊTRE PLACÉ D'OFFICE, A L'INITIATIVE DU COMMANDANT DU NAVIRE ET AUX FRAIS DU TRANSPORTEUR, DANS UNE ZONE D'ATTENTE PRÉVUE A L'ARTICLE 2.

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

Le problème reste donc entier et l'on voit bien, au travers d'affaires récentes de clandestins dans des ports français, que les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur tiennent le même langage qu'avant la loi instituant des zones d'attente. Pour eux : premièrement, c'est la faute du navire s'il a des clandestins à bord ; deuxièmement, tant que le clandestin est à bord il n'est pas sur le territoire français et l'administration n'a donc pas à le prendre en charge ; troisièmement, l'entreprise de transport est passible d'une amende de 10 000 francs si elle débarque un étranger non autorisé (art. 3 d'une loi du 26/02/92 créant un article 20 dans l'Ordonnance du 2 novembre 1945). Enfin quatrièmement, ni la sécurité du navire et celle de son équipage, ni les conditions souvent inhumaines de détention des clandestins à bord d'un navire ne préoccupent l'administration française.

Clandestins - Les actions de l'AFCAN (1994-1995)



Une affaire récente rapportée par la presse a attiré notre attention : le tribunal de Grande Instance de Paris a ordonné, en référé, au ministre de l'Intérieur d'autoriser le débarquement de deux Nigériens passagers clandestins du « Véronique Delmas », en escale à Rouen : « la mesure de consignation d'étranger à bord d'un navire n'est prévue par aucun texte » précise le tribunal. Les deux hommes ont été transférés vers la zone d'attente de Roissy. Mais ce n'est pas le capitaine ni même l'armement qui sont à l'origine de la saisine du tribunal, mais une Association humanitaire pour appuyer une demande d'asile des deux clandestins. Faudra-t-il, comme nous le laissons entendre dans notre dossier sur ce douloureux problème publié dans AFCAN-INFORMATIONS n° 20 de décembre 1992, faire appel aux organisations humanitaires pour faire bouger les choses ?

CONTINUATION DE L'ACTION

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

Cdt Jean CHENNEVIÈRE

O.M.I - Comité de la sécurité maritime

La 65^{ème} session du Comité de la Sécurité Maritime (MSC 65 en anglais et en abrégé) s'est tenue à Londres, au siège de l'O.M.I., du mardi 9 au mercredi 17 mai 1995.

Le programme de travail était dense avec 25 points inscrits à l'ordre du jour ; parmi ceux-ci, les deux principaux étaient la sécurité des transbor-

deurs rouliers et celle des vraquiers. Trois groupes de travail étaient prévus :

- Sécurité des transbordeurs rouliers,
- Sécurité des vraquiers,
- Rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes.

Une réunion préparatoire avait eu lieu à Paris,

Place Fontenoy. Etant empêché ce jour-là, André TROCHERIS avait accepté de me remplacer, et il avait été alors convenu que je participerais comme représentant de la délégation française au groupe de travail n°2 (vraquiers).

TRANSBORDEURS ROULIERS

Le groupe de travail sur la sécurité des transbordeurs rouliers avait à sa disposition le rapport de l'équipe d'experts mis en place par l'O.M.I. à la suite de la catastrophe de l'ESTONIA. Ce rapport d'une centaine de pages présente tout un catalogue de propositions. Pour aucune d'entre elles il n'a été réalisé une étude d'impact économique. Pour ceux qui naviguent ou ont navigué dans des armements sérieux où l'on tient les car-ferries pour des navires délicats (mais non dangereux, comme certains veulent le faire croire) et où la sécurité, les procédures et l'entraînement sont des préoccupations quotidiennes, bien des propositions du groupe d'experts sont déjà mises en œuvre depuis de nombreuses années. Il n'en demeure pas moins que, si certaines propositions étaient immédiatement appliquées, elles entraîneraient la mise à la retraite anticipée de nombreux navires de ce type et des transformations considérablement coûteuses pour les autres. Il est donc probable que ces préconisations ne seront pas toutes suivies.

Il faut d'ailleurs rappeler à ce sujet que la commission d'enquête sur le naufrage de l'ESTONIA ne rendra son rapport qu'à la fin de cette année et que seul un rapport intermédiaire traitant des seuls aspects techniques a été publié. Or, selon des informations concordantes que j'ai recueillies auprès de membres des délégations d'Allemagne et de Norvège, le facteur humain semble avoir eu un rôle déterminant dans la survenance de l'avarie, puis dans la gestion de la situation lorsque celle-ci s'est produite.

VRAQUIERS

Rappelons tout d'abord que selon l'O.M.I., entre 1990 et 1994, 97 vraquiers ont été accidentés ou perdus, entraînant la mort de 532 marins.

Le groupe de travail ayant à traiter de leur sécurité – tout spécialement pour ceux transportant des cargaisons à haute densité – était composé de 45 participants représentant 21 pays membres et 7 ONG. Il était présidé par un représentant de l'Australie.

Le groupe de travail a préparé un rapport de 17 pages (dont 8 annexes). Ce document a été mis au point à partir de celui établi par le groupe de



travail intersession par correspondance. Il y a eu des discussions parfois assez longues, compte tenu de l'opposition des représentants de certains pays aux propositions risquant de rendre « hors-normes » tout ou partie de leur flotte.

Toutefois de nombreux pays, dont les Philippines (qui payent un lourd tribut en marins lors des naufrages de vraquiers), ont souhaité aller plus loin. La Norvège a alors proposé que le groupe de travail établisse également un texte, destiné à être adopté par le présent Comité de la Sécurité Maritime, afin d'obtenir une protection plus rapide des vraquiers existants. Cette approche a été vigoureusement soutenue par plusieurs pays, dont la France.

Compte tenu du programme chargé du groupe de travail, le texte a été mis au point durant les interruptions de séances et est reproduit ci-dessous :

SÉCURITÉ DES VRAQUIERS A SIMPLE COQUE TRANSPORTANT DES CARGAISONS SOLIDES DE FORTE DENSITÉ EN VRAC.

Sauf à satisfaire les conditions ci-après, les vraquiers à simple coque de 20 000 tonnes de port en lourd et au-dessus ne sont pas autorisés à transporter des cargaisons solides de forte densité en vrac (minéral, par exemple) ;

1. ils peuvent être au moins en mesure de satisfaire des critères des navires à un compartiment

envahissable pour n'importe quelle cale et dans toutes les conditions appropriées de chargement d'une cargaison à forte densité ;

2. ils peuvent attester, document à l'appui, que l'état de toutes les cloisons transversales – tel que constaté lors de la plus récente visite périodique – est suffisant pour leur permettre de résister à l'envahissement d'une cale à marchandise ; et

3. les navires de plus de 10 ans d'âge, devraient avoir subi avec succès une visite de l'ensemble de leurs cales à marchandise suivant le minimum requis par le programme de contrôle approfondi des visites quinquennales.

4. Le certificat de sécurité de la construction devrait être endossé pour confirmer que les trois conditions ci-dessus sont satisfaites.

Ce texte, largement soutenu, a donc été présenté en séance plénière, malgré l'opposition de la Chine et de la Grèce. Le représentant de l'Union Européenne a pour sa part fait savoir que dans le cadre du contrôle par l'État du port, les pays membres de l'Union étaient convenus d'inspecter annuellement et de manière approfondie tout vraquier de plus de 12 ans d'âge faisant escale dans un port d'un pays de l'Union. Cette mesure entrera en vigueur le 1er juillet 1996.

Cdt J.D. TROYAT

AFCAN

Informations

N° 31

Notre ami Yves CHARLOT, dont certains collègues connaissent les talents culinaires, nous promet de tenir ici une rubrique gastronomique, éminemment maritime et internationale.

EL PISCO Y LA CEVICHE.

Les collègues qui ont fréquenté les côtes du Pacifique, de l'Amérique du Sud, en particulier le Pérou et le Chili, ont pu goûter à l'alcool local : « le pisco ». Il faut bien le dire, un alcool blanc de raisin sans aucun génie.

Par contre, on atteint des sommets avec le « pisco sour », l'apéritif local qui détrône nos apéritifs traditionnels. Cet alcool se trouvant maintenant en France à des prix raisonnables, en voici la recette, celle qui ravit mes amis péruviens et chiliens.

Prendre une théière ou une cafetière, y met-

tre un tiers de verre à moutarde (plus parlant que des centilitres) de pisco par personne, ajouter le jus d'un demi-citron vert par personne. Battre en neige 1 blanc d'œuf, 3 cuillères à café assez bombées de sucre pour obtenir de la meringue (pour 3 personnes). Dans la théière où se trouvent le pisco et le jus de citron, ajouter 3 ou 4 cubes de glace par personne et aussitôt ajouter le blanc d'œuf, remuer rapidement avec une cuillère et verser sans attendre dans les verres où l'on ajoutera sur la mousse une bonne pincée de cannelle en poudre. Salute !...

Profitons de notre incursion dans cette région pour parler de la ceviche, c'est-à-dire du poisson cru, cuit au jus de citron. Prendre, en France, de la dorade (bien sûr très fraîche) la détailler en dés, ajouter de l'oignon, de l'ail, du persil, quelques petits morceaux de piment ou de poivre de Cayenne et mettre à mariner dans du jus de citron vert pendant 20 minutes pour les puristes, mais chez nous compter facilement 1 heure.

Ce plat s'accompagne en principe de patates douces bouillies. On peut les remplacer par des bananes plantain (ou vertes) grillées ou bouillies. On peut aussi traiter de cette manière les noix de pétoncle qui peuvent être servies dans leur coquille en guise de « tapas » (en français : zakouski !) pour l'apéritif. On pourra aussi traiter de la sorte les coquilles St Jacques qui méritent un peu moins de piment, d'oignon et de persil et que l'on pourra franciser un peu en ajoutant un filet d'huile d'olive.

Cette méthode d'accommoder le poisson se retrouve en Océanie avec le poisson tahitien, généralement à base de thon, mais avec une recette toute différente.

L'TI PUNCH

Un « ti-punch », ce sont les Antilles sur la table. On trouve généralement les recettes de punch sur les bouteilles de sirop de sucre ou dans des rubriques gastronomiques.



La proportion de sirop étant souvent de 1/3 pour 2/3 de rhum, proportion qui rend le punch liquoreux et je dirais presque imbuvable. La tradition aux Antilles, dans les bars, était de vous mettre sur la table une bouteille de rhum (blanc ou vieux), la bouteille de sirop de sucre, une soucoupe avec quelques zestes de citron vert ou même le citron et le couteau, et souvent de la glace, ainsi chacun faisait son punch à son goût, tout comme en Normandie en prenant votre café, votre hôte met la bouteille de Calvados sur la table en vous invitant «à faire votre café».

Le punch se fait avec quelques gouttes de sirop de sucre ou une cuillère à café de sirop ou même 2 selon que l'on aime plus ou moins sucré. Ajouter alors le zeste de citron vert en le pliant et l'écrasant pour extraire le parfum du zeste, puis mettre le rhum, plus ou moins, selon votre goût.

Si vous mettez du rhum blanc, on peut ajouter 2 ou 3 gouttes d'Angustura. Remuer et ajouter 2 ou 3 glaçons. Les Antillais prennent souvent le punch sans glace ou alors on met de la glace, on remue quelques secondes et on jette la glace. Après le punch, il est de coutume de boire un verre d'eau, de préférence de l'eau Didier, eau légèrement gazeuse de Martinique. Et pendant le punch ? Il s'accompagne parfois de boudin créole, ce qui relève de la charcuterie, mais aussi d'acras de morue que l'on peut faire chez soi.

L'ACRA DE MORUE

Délayer 250 grammes de farine avec un verre d'eau et de lait. Ajouter le même poids de morue salée que l'on aura fait dessaler pendant 5 ou 6 heures, puis épluchée, pelée. L'écraser au pilon avec oignon, thym, persil, ail et piment lanterne (ou Martinique) coupé en très petits morceaux. Attention ce piment est fort, et pour cette quantité le dixième du

piment suffit. Ensuite mélanger la pâte, ajouter un œuf battu pour obtenir une pâte de la consistance d'une pâte à beignets.

Prendre cette pâte avec une petite cuillère, la faire tomber dans la friture et faire dorer. Après un premier essai, vous pourrez doser le piment selon votre goût.

GRANDES OREILLES ET POMMES RIDÉES

L'on parle souvent des différentes cuisines du monde mais il en est une dont on parle peu et même pas du tout, c'est la cuisine canadienne.

Pourtant voici une recette de lapin assez originale :

Prendre un lapin et le couper en morceaux. Le mettre dans un récipient qui ne soit pas en aluminium. Dans un mortier, écraser 7 ou 8 gousses d'ail avec 1 cuillère à café de cumin, quelques grains de poivre noir et 2 ou 3 fleurs de marjolaine puis ajouter un petit verre de vin blanc, un trait de vinaig-

re, un petit verre d'huile, thym, laurier et quelques branches de persil, verser sur le lapin avec un peu de gros sel. Mettre au frais. Le lendemain, cuire doucement à couvert.

Pour accompagner ce plat, pourquoi ne pas mettre des «papas arrugadas» (pomme de terre ridées). Les pommes de terre cuites à l'eau de mer sont une spécialité canadienne, mais là, on va plus loin, elles sont cuites à l'eau salée, le poids de sel pouvant atteindre le 1/4 du poids des pommes de terre. Pratiquement, mettre les pommes de terre dans une casserole, les couvrir, à demi remplie d'eau, ajouter une poignée de sel et faire bouillir doucement jusqu'à évaporation complète de l'eau, vous avez alors des pommes de terre ridées. Il est évidemment recommandé d'utiliser des pommes de terre dont la peau est assez épaisse pour les préserver du sel.

Cdt Y. CHARLOT

AFCAN
Informations
N° 32

Union européenne et CESMA

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

- le Parlement Européen, démocratiquement élu ;
- le Conseil Européen, représentant des États Membres au niveau des Chefs d'État ou de Gouvernement ;
- le Conseil de l'Union Européenne représentant chaque État Membre au niveau ministériel ;
- la Commission Européenne, gardienne des traités et dotée de pouvoirs d'initiative législative et d'exécution ;
- la Cour de Justice des Communautés Européennes, chargée de dire le droit ;
- la Cour des Comptes Européens, qui contrôle les finances.

CESMA peut agir :

- auprès des 626 députés, dont 87 français, du Parlement Européen en leur apportant des informations sur les problèmes intéressant les transports maritimes en général, voire sur des projets précis en cours d'élaboration,
- auprès de certaines Directions Générales et Directions de la Commission Européenne ayant à connaître du transport maritime. Il s'agit, entre autres, de la Direction Générale Transport (plus connue sous le signe DG VII), et de sa Direction Transports Maritimes (Direction D).

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

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

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

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

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

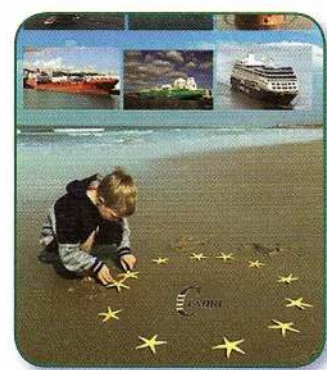
D'autres rendez-vous de présentation de CESMA sont prévus au niveau de DG VII, dont l'organisation vient d'être remaniée au 1er novembre, et avec des députés européens intéressés par les problèmes du transport maritime.

Si bien des personnes rencontrées se sont étonnées que les Capitaines de navires ne se soient pas organisés plus tôt à l'échelon de l'Union Euro-

péenne, toutes ont accueilli avec intérêt la nouvelle de la création de CESMA et souhaité que des échanges de vues réguliers s'établissent avec les organismes qu'elles représentent. C'est bien notre intention dans les mois qui viennent.

Commandant J.D. TROYAT
President of CESMA

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



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

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

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

Nous affirmons par ailleurs qu'une Association de Capitaines de Navires ne peut que condamner fermement les actes qui ont été commis et par lesquels tout marin, quelque soit sa fonction à bord, ne peut qu'être horrifié.

Notre propos sera donc de tenter d'apporter des éléments d'information et de réflexion d'une part sur certaines stipulations des lois qui, à la lecture des comptes rendus d'audiences, ne semblent pas avoir été suffisamment connues, ou peut-être mises en avant, par les parties au procès, et d'autre part, sur un plan plus international, sur des dispositions réglementaires qui peuvent avoir un effet pervers sur le comportement de certains équipages travaillant dans un contexte qui peut fragiliser leur capacité à prendre des décisions judiciaires, et légales.

Stipulations légales

Comme il est fait référence au procès MC RUBY il convient de partir du postulat que celui-ci, depuis les mises en examen, a été conduit par les autorités judiciaires sur la base du droit français et des lois qui permettent son application. Avant d'aller plus avant il nous faut rappeler quels sont les textes qui régissent les personnes s'étant embarquées clandestinement à bord d'un navire français.

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

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

L'article 74 de la loi précitée prévoit que :

«Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au long-cours ou de cabotage international, est punie d'une amende de FF 60 à 1 800 et d'un emprisonnement de six



jours à six mois ou d'une de ces deux peines seulement». Cet article prend place parmi ceux couvrant les délits.

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

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

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

Séquestration ?

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

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

Il va sans dire qu'enquête et rétention doivent être effectuées dans le respect tant des dispositions légales que des droits de la personne humaine. Or nous avons cru comprendre que, outre le chef d'assassinat, les inculpés du MC RUBY auraient été condamnés pour «séquestration», celle-ci étant qualifiée dès la découverte des clandestins.

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

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

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

Il est donc très important qu'il soit bien perçu qu'en cas de présence de clandestins c'est le navire et donc au premier chef son capitaine qui sont les victimes. Or

du fait de certaines dispositions réglementaires, ou de non application des lois, ils sont souvent traités en coupables.

Dispositions réglementaires

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

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

D'ailleurs si l'on étendait ce principe de responsabilité financière à tous ceux qui peuvent laisser passer des clandestins aux frontières, il semble que le ministère en charge de la surveillance de celles-ci serait rapidement en dépôt de bilan ! Il est vrai qu'une loi de décembre 1994 a prévu, pour se mettre en conformité avec la Convention de Schengen, la création de zones d'attente pour les passagers non admis à pénétrer en France. Or on attend toujours la création d'une telle zone dans un port comme Le Havre. Cependant nombreux sont les navires y escalant qui ont des clandestins à bord et voudraient bien pouvoir s'en débarrasser légalement et humainement ! Mais notre pays n'est pas le seul qui puisse être soumis à la critique.

On peut s'interroger sur l'effet que des dispositions réglementaires prévues dans de nombreux pays peuvent avoir sur certains équipages et sur leur façon d'agir, ceci sans les excuser. Il en est plusieurs qui infligent des amendes de l'ordre de FF 20 000 par tête de clandestin. Parfois sont visés non seulement les clandestins «évadés» mais même ceux déclarés aux autorités de l'immigration. Dans ces conditions d'aucuns peuvent être tentés de ne pas les signaler, au risque certes d'une amende bien plus élevée. D'autres même, employés dans des conditions précaires, ne peuvent-ils pas être tentés par des solutions extrêmes ? Un tel type de réaction peut même être amplifié par une culture antérieure peu propice à la prise de décisions dans certaines situations. Il serait donc grand temps que l'on rétablisse l'ordre des valeurs. Il faut cesser de considérer le clandestin comme une victime et le capitaine comme un coupable.

Que l'on arrête de présenter les passagers clandestins comme des «réfugiés politiques». De notre expérience à tous, qui avons malheureusement été obligés d'en interroger de nombreux, la plupart ne sont qu'à la recherche d'un faux eldorado économique. Ils sont peut-être à plaindre mais bien moins que le SDF qui grappillera quelques vivres aux étalages pour pouvoir subsister. Nous sommes donc persuadés qu'il est grand temps de mettre en œuvre une réglementation internationale, la Convention de Bruxelles de 1957 n'ayant jamais pu être ratifiée, ou pour le moins européenne, qui permette d'appréhender d'une façon sécurisante pour les navires le problème des passagers clandestins, tout en restant humaine pour ceux-ci.

Commandant Jean CHENNEVIÈRE
Commandant André TROCHERIS

Une vérification de la conformité à la Convention STCW 95 des formations, des procédures de délivrance et des prérogatives des brevets et certificats, ainsi que de toutes mesures afférentes (légales et administratives) de chaque État doit être effectuée par un audit ou un « panel » d'experts (de « personnes compétentes ») désigné par l'OMI.

Cette vérification est sanctionnée par la rédaction d'un rapport au Secrétaire général de l'OMI qui décidera de la mise du pays sur la « Liste Blanche » (des États se conformant à STCW 95). Cette procédure est indispensable pour l'émission et la reconnaissance des brevets (que ce soit par l'État du Pavillon ou par l'État du Port). Les « Personnes compétentes » sont choisies par le Secrétaire général de l'OMI sur une liste établie à partir des personnes recommandées par les administrations des États membres.

Afin d'éviter des « panels » totalement Anglo-Saxons (en principe peu favorables à notre système national de polyvalence), il y a tout intérêt à ce que la France présente une liste importante de telles personnes. Notre administration maritime en est très consciente et fait appel à toutes les candidatures.

Les modalités de fonctionnement de ces panels restent encore à déterminer.

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

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

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

Prescription de la Convention – système de formation et de certification du ou des pays sui-

STCW 95 - La mise en conformité - Personnes compétentes et liste blanche

vants (...) – formation maritime – méthodes d'évaluation – utilisation de simulateurs – exploitation du navire (pont et/ou machine et/ou radio et/ou gestion commerciale et/ou organisation du travail) – type de navires (citernes, vraquiers, roro passagers, passager(s) – systèmes de normes de qualité – droit maritime – autres ...

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

LES MEMBRES DE L'ASSOCIATION QUI PENSENT RÉPONDRE A CERTAINS CRITÈRES DE LA CIRCULAIRE 1882 – MAIS PAS NÉCESSAIREMENT A TOUS – SONT INVITÉS A FAIRE ACTE DE CANDIDATURE. NOS ADHÉRENTS PEUVENT ÉGALEMENT TRANSMETTRE CET APPEL A TOUTE PERSONNE SUSCEPTIBLE D'Y RÉPONDRE.

MENACES SUR LES BREVETS FRANÇAIS

La Convention prévoit que toute formation ou tout brevet ou certificat non existant dans STCW 78 est exigible dès le 1er février 1997. Elle prévoit aussi que les renseignements relatifs à ces nouveaux brevets ou certificats ou formations doivent être soumis à l'OMI avant le 1er août 1997.

Par contre les brevets correspondant à une formation expressément prévue dans la Convention de 1978 (Chapitre II pour le PONT ; Chapitre III pour la MACHINE) restent valables jusqu'au 1er février 2002 (sous réserve bien entendu de revalidation entre 1997 et 2002). Or, les brevets POLYVALENTS français sont délivrés en fonction :

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

Donc après cette date du 1^{er} février 1997, le ti-



tulaire d'un brevet polyvalent doit avoir un nouveau brevet conforme à STCW 95 et la France doit avoir transmis à l'OMI les « renseignements » nécessaires pour qu'elle figure sur la « LISTE BLANCHE ». Ainsi après le 1.2.97 son brevet de C1NM, par exemple, sera « hors-la-loi ». Il ne pourra pas être reconnu par d'autres États pour naviguer sous leur pavillon et il ne pourra pas être visé (endorsed).

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

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

Jean Marc BILLOT

Contrôle par l'État du port

Le type de situation décrit dans ce rapport est préoccupant, d'autant plus qu'il n'est manifestement pas isolé, ce qui montre les risques présentés dans certains pays par le développement du Port State Control.

Encore heureux que les officiers n'aient pas été tenus de justifier des connaissances prévues par leurs brevets, justification sans doute possible sous forme d'espèces !

Rapport sur les incidents survenus durant l'escale du M/V « X » dans le port de « Y » ou Les surprises du « Port State Control ». Il s'agit du rapport d'un capitaine exposant les problèmes qu'il a rencontrés au cours d'une escale dans un port « exotique ». Afin de conserver anonyme et discrétion, le texte anglais a été traduit librement

en français et les noms, tant de lieux que de personnes, ont été changés et remplacés par des initiales.

La première partie du rapport traite des difficultés nautiques et quoique fort instructive n'a pas directement sa place dans cette rubrique. Nous commencerons donc à l'arrivée à bord des représentants des autorités et agents locaux.

L'amarrage le long du wharf de chargement fut terminé à environ 15h18 le 24.01.96. Vers 15h25, le représentant de l'agence, que je suppose être le directeur, Monsieur D.D et son assistant L.B. accompagnés de divers officiers d'arraisonnement, avec leurs assistants respectifs, arrivèrent à mon bureau et réclamèrent la mise à disposition d'une pièce plus grande car ils étaient nombreux, environ 20 personnes y compris l'expert chargé de l'inspection des cales et l'inspecteur radio du port.

Pendant que je distribuais, avec l'aide de l'officier radio, les documents exigés ils compulsèrent la déclaration de douane (bonded stores list). L'assistant de l'agent me remit alors une liste des produits qui devaient leur être donnés pour leur « entertainment ». Je lui dis que c'était beaucoup plus que l'usage habituel. Le représentant de l'agent, M. D., répondit que c'était la quantité normale distribuée par les navires arrivant au port. Je répétai que c'était bien trop et demandai de la réduire car nous devions escaler dans d'autres ports et ajoutai que nos stocks étaient limités.

Il fut convenu que les produits sur la liste seraient partagés entre eux tous. J'envoyai alors notre garçon de carré aider l'officier radio, qui a la charge des « bonded

stores», à faire la distribution. Je demandai également au Chef Mécanicien de bien vouloir aider le radio pendant que je m'occupai des autres officiers d'arraisonnement.

C'est alors que le garçon de carré revint me demander si j'autorisais l'assistant de l'agent à recevoir quelques cartons de cigarettes et bouteilles de whisky en supplément. Je refusai et me rendis au magasin des «bonded stores» où je trouvais le radio et le Chef Mécanicien qui tentaient de s'opposer à L.B., à l'officier de santé et aux douaniers qui, tels des vautours, tentaient de se servir eux-mêmes. Je leur dis que nous donnions déjà plus que notre allocation pour un port nous le permettait et réussis à les calmer. Ils se rendirent alors à la cambuse.

L'officier radio m'informa alors que l'inspecteur radio était en train de contrôler les ouvrages radio, certificats et licences. Nous montrâmes à l'inspecteur notre Certificat de Sécurité Radio qui venait d'être renouvelé. Il trouva que les ouvrages étaient datés de 94/95 et voulut voir ceux de 1996. Je lui dis que les livres de 1996 étaient à paraître et que c'était juste le début de l'année. Nous ne pûmes pas produire le « Certificate Inmarsat » et de ce fait il nous menaça de fermer la station radio et de pénaliser le navire. Nous parlementâmes pour l'inciter à revoir sa position.

Après que nous l'ayons supplié pendant un certain temps de ne pas fermer la station radio, il accepta à condition qu'on lui « donne des choses ». Nous proposâmes 1 carton de cigarettes et 1 bouteille de whisky. Il accepta 1 caisse de coca cola, 2 caisses de bière et 2 cartons de cigarettes, faute de quoi il rendrait compte à ses supérieurs qui exigeraient plus que ce qu'il demandait lui-même. Nous requîmes l'aide de l'agent pour qu'il intercède mais il nous répondit que c'était une affaire entre l'inspecteur et nous. Pour éviter d'être plus longtemps harcelés nous dûmes céder.

L'inspecteur chargé de constater la propreté des cales pour le compte du chargeur arriva dans ma cabine, où se trouvait l'agent. Il déclara que les cales n'avaient pas la propreté normalement requise et réclama qu'elles soient peintes. Nous lui dîmes que quoique nos cales ne soient pas peintes elles étaient propres et sans écailles de rouille. Il dit que le chargement ne commencerait pas tant que nous ne satisfierions pas à ses normes, ceci avec un air menaçant. De nouveau nous demandâmes la médiation de l'agent D. qui fut notre interprète auprès de cet inspecteur. Après un long échange de propos D. dit que nous devions donner satisfaction à l'inspecteur aussi rapidement que possible pour que le chargement puisse débuter et également qu'il commençait à se faire tard et qu'il voulait mettre en route le chargement. Nous étions impuissants, pensant que si nous persistions à affirmer, ainsi que c'était notre conviction, que nos cales étaient réellement propres et aptes à recevoir un chargement de vrac prévu et qu'il maintienne son exigence de les nettoyer à nouveau, nous perdions du temps. S'ils nous pressaient et proposaient d'engager du personnel de terre pour le faire cela induirait plus de dépenses. Nous sentîmes qu'ils étaient de connivence pour agir à notre détriment. Aussi nous enquêrîmes-nous de la meilleure façon de solutionner le problème. Nous suggérâmes la cession de quelques « bonded stores ». Il dit qu'un arrangement pourrait être trouvé moyennant US\$ 700 et de 2 caisses de bière, 2 bouteilles de whisky et 4 cartons de cigarettes. Nous répondîmes que nous ne pouvions donner d'argent et que les quantités de bonded stores réclamées devaient être réduites. Il se mit alors en colère et s'en alla ... jusqu'à ce que D. ne le rappelle afin de reprendre le débat avec nous. Nous marchandâmes jusqu'à trouver un accord sur US\$ 400 plus 1 caisse de bière, 1 bouteille de whisky et 2 cartons de cigarettes. Alors seulement il accepta de recevoir et de signer la Notice of Readiness.

Après que le problème avec l'inspecteur des cales eut été réglé D. demanda si nous étions prêts à affronter les inspecteurs du Port State Control, ajoutant qu'il ne fallait leur remettre aucun document qu'ils puissent rete-

nir par devers eux. Nous savions que tous nos documents et certificats étaient en ordre. Nous nous rendîmes au carré des officiers où ces inspecteurs nous attendaient. L'un d'entre eux me remit une feuille de papier libre sur laquelle il était écrit qu'il manquait environ 5 mètres de filet de sécurité à la coupée et aussi qu'elle était mal entretenue et que le Second Capitaine était responsable de tout cela. Je lui répondis, en présence de l'agent, que l'équipage était encore au travail à la coupée et que la mise en place d'un filet supplémentaire ne prendrait pas longtemps. Il insista pour que je signe et tamponne le papier. Je lui dis que ce n'était pas nécessaire de signer car il s'agissait de quelque chose de simple et facile à rectifier. Il dit en élevant la voix qu'il avait constaté la situation lorsqu'il était monté à bord et que la faute était déjà commise. J'expliquai l'affaire à D. qui leur parla, mais ils ne voulurent pas entendre notre plaidoyer, insistant pour que je signe d'abord, puis inscrive mes remarques et signe à nouveau sous celles-ci. Le papier en leur possession n'avait rien de l'imprimé officiel tel qu'utilisé dans les autres ports.

Ils demandèrent au Chef Mécanicien le Registre d'Hydrocarbures et posèrent des questions auxquelles il avait déjà répondu. L'un d'eux, accompagné du Chef Mécanicien inspecta la machine. Lorsqu'ils revinrent au carré l'inspecteur mécanicien, qui parlait très peu anglais, rendit compte à l'autre, qui se disait capitaine de navire, lequel traduisit et signala les déficiences constatées. Il s'agissait de la vanne de décharge qui est fermée et condamnée avec une chaîne lorsque le navire est au port. L'inspecteur reprocha l'absence d'un scellé numéroté. Le Chef Mécanicien lui rétorqua que c'était lui, l'inspecteur, qui, à l'issue de son inspection, devait fournir et apposer un scellé officiel ainsi que cela se pratique ailleurs. A nouveau l'inspecteur insista sur le fait qu'il n'y avait pas de scellé, ce qui constituait une faute pour laquelle une amende devait être infligée au navire. Les documents du navire furent méticuleusement inspectés, y compris les documents nationaux. Tous étaient en ordre.

Ils séparèrent les documents du Second Capitaine disant que les déficiences sur le pont étaient de sa responsabilité. J'attirai l'attention de l'agent qui était présent. Il leur parla dans leur langue vernaculaire et put reprendre les documents du Second Capitaine. Puis il déclara qu'il se faisait tard et que nous pourrions discuter de ces choses le lendemain 25 janvier, car, étant donné que c'était le Ramadan, ils n'avaient rien pris de toute la journée et qu'il fallait qu'ils rentrent chez eux pour leur premier repas.

Vers 06h00 le 25 janvier le 2^{ème} lieutenant m'informa que le Second Capitaine, qui était allé sur le quai relever les tirants d'eau et revenait vers la coupée, avait été saisi au collet par un homme qui, lui tenant le poignet, avait tenté de lui dérober sa montre. Deux autres hommes s'approchèrent alors et le maintinrent tout en fouillant ses poches. Quand il cria pour appeler à l'aide en essayant de se libérer de ses assaillants, les marins du navire, qui étaient au travail, accoururent pour le secourir. Ce que voyant les assaillants abandonnèrent leur victime et s'enfuirent. Quoiqu'aucun objet ne lui ait été volé, le Second Capitaine a apparemment subi un fort choc émotionnel.

Les inspecteurs du PSC revinrent à bord, accompagnés par l'assistant de l'agent vers 10h00. Quant à l'agent il arriva vers 13h25. D. le Second Capitaine, le Chef Mécanicien et moi-même reprîmes les discussions relatives aux fautes que les inspecteurs prétendaient avoir relevées. Sans aller plus avant D. demanda aux inspecteurs quelle était leur décision et, s'il y avait un problème de quelle façon pourrait-il être résolu, ajoutant qu'il s'agissait uniquement en tant que médiateur. Auparavant D. nous avait dit que ces gens étaient ceux qui délivraient l'autorisation d'appareillage quoique la clearance soit rédigée par l'agence. De plus il déclara que son unique problème était de charger le navire au plus vite et de le faire appareiller dès la fin des opérations commerciales.



Les inspecteurs nous accusèrent d'avoir une coupée qui n'était pas sûre, ce qui induirait de graves problèmes si une personne venait à tomber. Nous répliquâmes que ce n'était là que supposition mais que ce qui était arrivé le matin au Second Capitaine était bien réel, demandant qui était à blâmer. Ils s'écrièrent que c'était une affaire différente et que nous devions débattre de ce pour quoi ils étaient venus. Quoi que nous sachions qu'ils comprenaient ce que nous leur disions, ils persistèrent dans un but d'extorsion par le biais du harcèlement.

Ils menacèrent de stopper la discussion et d'en référer à leurs supérieurs. Ils insinuèrent qu'ils allaient élargir le champ de leurs inspections. D. les calma, leur disant qu'ils ne devaient pas aller si loin et que l'affaire devait être résolue à bord une bonne fois pour toutes. Je proposais l'octroi de produits des bonded stores. Ils répondirent franchement que ce n'était cela qu'ils désiraient mais de l'argent. Ils évaluèrent l'amende que nous aurions à payer à US\$ 10 000, somme que je déclarai ne pas avoir en caisse. Ils dirent qu'ils voulaient des espèces, faute de quoi ils bloqueraient le navire. Comme ils ne voulaient pas céder et confirmaient leur intention de nous extorquer des espèces en usant becs et ongles, nous décidâmes, après nous être consultés, de proposer US\$ 500. Après un sérieux marchandage ils rabaisèrent leur prétention à US\$ 3 000, ajoutant que cette somme devrait être partagée avec leurs supérieurs. Nous dîmes qu'il nous fallait consulter notre armateur sur ce montant. Ils répondirent que si nous faisons cela, ce serait plus cher car les armateurs sont riches et ont les moyens de payer. D. déclara que l'agence avait rappelé aux armateurs que les capitaines des navires devaient toujours avoir en caisse au moins US\$ 5 000 pour faire face à ce genre de problème. (Auparavant il avait dit que c'était une pratique tolérée par les autorités du port de Y parce que le pays avait souffert au cours du précédent régime et que les gens avaient des difficultés économiques).

Après chipotage et marchandage, ils fixèrent le montant à US\$ 2 000 que nous assurâmes devoir collecter auprès de l'équipage. Pendant que nous étions supposés procéder à cette collecte je m'éclipsai pour téléphoner à mes armateurs. Avec leur accord, les inspecteurs reçurent la somme qu'ils exigeaient et en échange délivrèrent les certificats permettant l'appareillage. Ils débarquèrent vers 14h50 ce jour.

Vers 16h00 le même jour l'expert du Pandl le Commandant H.B., un européen, vint à bord. Nous l'informâmes de l'incident. Son séjour à bord fut écourté lorsque le gardien fourni par l'agence le suivit au fumoir des officiers où nous conversâmes avec lui, et lui dit qu'il aurait dû demander la permission de monter à bord au bureau de l'agence. Le gardien le fit sortir et débarquer vers 16h20.

Entre 13h55 et 14h10 le 26 janvier le consul (de l'État du pavillon) à Y et ses assistants nous rendirent une visite. Ils furent également informés de l'incident. Il nous demanda de faire un rapport écrit qui serait remis à toutes les parties concernées, ce qui fut fait. Nous ne dîmes rien à l'expert du P&I et au consul au sujet du harcèlement, du chantage, de l'extorsion dont nous avions été l'objet, craignant des mesures de rétorsion.

D'autres péripéties accompagnèrent la fin de l'escale du navire. Nous n'en parlerons pas ici car elles ne sont pas directement liées à l'action des inspecteurs de PSC.

Dans le cadre des rubriques permanentes, ou semi-permanentes, qui avaient été souhaitées par l'Assemblée Générale, le «Code ISM» a certainement sa place. On trouvera donc ci-après la «PAGE DU CODE ISM» N°1 Le commandant B. APPERRY sera le maître d'œuvre de cette rubrique. Sa tâche sera lourde et il ne pourra la mener à bien que s'il reçoit un «retour d'informations» de la part des navigateurs. Ainsi qu'il le dit : «CETTE PAGE EST LA VÔTRE. APORTEZ-Y VOS AVIS ET VOTRE EXPÉRIENCE DU CODE.»

CE CODE ISM : QU'EST-CE QUE C'EST ?

Puisqu'il faut bien commencer, il est peut-être bon de rappeler en quelques mots ce qu'est ce fameux Code. Ces explications simples (elles seront suivies des « pourquoi et comment » devraient vous aider à informer vos équipages : une première page d'un manuel de formation en quelque sorte !

PRÉSENTATION DU CODE ISM

International Safety Management Code

C'est un des moyens employés par la communauté maritime pour tenter de réduire encore le nombre d'accidents. En effet, malgré les 40 conventions, protocoles ou traités internationaux signés sous l'égide de l'OMI, le nombre d'accidents maritimes est encore beaucoup trop élevé ; par exemple en 94 les pertes ont été dans l'ensemble du monde de 103 navires et 1434 personnes y ont perdu la vie.

La France a participé à l'élaboration et a signé en 92, la résolution qui rend obligatoire un système de gestion de la sécurité dans les compagnies de navigation à terre comme à bord.

International ... c'est un code international

Cette obligation est entrée depuis dans la Convention SOLAS et sera donc appliquée par au moins 98% des États maritimes. Les contrôles de l'application pourront donc, de même, être faits par ce même pourcentage d'États.

C'est évidemment un grand changement car, cette fois-ci, après la construction et l'équipement du navire lui-même, on organise la gestion de la sé-



curité à bord comme à terre d'une manière internationale. Il s'agit bien pour tous de gérer de la même manière la sécurité des navires, des hommes et la protection de l'environnement. La responsabilité du contrôle d'application de la SOLAS appartient à l'autorité du pavillon du navire. Cette responsabilité n'est pas prête de changer sauf à donner à l'OMI des responsabilités dont elle n'a pas, et de loin, les moyens.

Si dans la plupart des nations maritimes ces contrôles sont aussi sérieux que les nôtres, il y a malheureusement des pavillons où ce n'est pas le cas. Pas la peine de faire un dessin, vous connaissez tous des navires au pavillon exotique ou non, réellement en mauvais état d'entretien ou d'équipements mais avec de magnifiques certificats.

Donc, si l'application des Conventions ne peut être contrôlée par un tiers, la bonne volonté de l'OMI est réduite à zéro ! C'est donc pourquoi l'Europe du Nord d'abord et peu à peu le reste du monde se sont donnés les moyens de pouvoir contrôler TOUS les navires qui fréquentent leurs ports (N.B. : les USA ont eux la chance d'avoir les Coast Guards) ; les MOU (pour nous le MOU de Paris 1982) sont donc les moyens théoriquement imparables pour enfin éliminer les navires sous normes OMI.

Je dis bien théoriquement car pour pouvoir inspecter les navires dans tous les ports, il faut ... des inspecteurs. Heureusement, beaucoup de pays se sont donnés les moyens comme les pays du Nord, la Grande Bretagne, l'Espagne, l'Italie, etc. La France, elle, vient de publier la Division 150 modifiant l'arrêté du 23 nov 87 sur la sécurité des navires où les visites de contrôle sont redéfinies (arrêté du 12

Le Code I.S.M.

juillet 96) : l'OMI espère bien que tous les inspecteurs du monde feront bien leur travail.

Safety ...

Il s'agit de la sécurité des personnes et des biens ainsi que de la protection de notre environnement.

Pour cela le Code permet :

- soit de modifier les comportements individuels encore en vigueur sur de nombreux navires de par le monde en tentant de créer une véritable culture sécurité,
- soit de faire évoluer une culture sécurité déjà existante par des méthodes modernes de gestion de cette sécurité.

De toute manière, ce Code est une excellente occasion de remise en question de nos méthodes de gestion de notre sécurité héritées de notre culture maritime et ... de nos habitudes.

Pas toujours facile de se remettre en question mais évoluer, ne pas rester sur des acquis n'est pas impossible pour un marin. Les marins s'adaptent à toutes les situations, c'est bien connu - c'est un peu cela notre métier de tous les jours - et les marins français autant, sinon plus que les autres.

Management ...

C'est une expression d'aujourd'hui qui comprend l'organisation et la gestion de cette politique de sécurité.

EN CONCLUSION

Le Code ISM n'est pas une révolution mais plutôt une évolution dans un domaine qui nous concerne, ô combien, et à laquelle nous participons. Il n'y a de plus une grande satisfaction professionnelle que participer à l'amélioration de la sécurité sur les mers et à la protection de notre milieu, le milieu marin.

Qui parmi nous pourrait aujourd'hui refuser cette évolution ? Personne bien sûr !

Enfin, ce Code qui exige une compétence réelle de l'équipage devrait à terme éradiquer les équipages ... incompétents ou incapables de s'adapter.

Une chance pour les vrais marins.

Une chance donc pour les marins français !

Commandant B. APPERRY

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 TEU 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 4 ouvriers roumains ne faisant pas partie de l'équipage et travaillant principalement à l'entretien du navire. Le navire peut également embarquer 12 passagers.

La croisière du secrétaire général

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

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 4^{ème} 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 2^{ème} et 3^{ème} 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 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 De-saix, 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 prennent conscience du danger avant qu'il ne soit trop tard.

Commandant André TROCHERIS

AFCAN

Informations N° 38

Notre ami LE GALL, commandant «LA BRIANTAIS» de chez Dreyfus pour EURO TRAMP a eu l'honneur de la presse pour avoir essayé de se séparer légalement de son clandestin et il a aussi la particularité d'être sans doute le dernier à y être parvenu de cette façon désormais habituelle : ANAFE, TGI en référé, libération du clandestin !

La Briantais a appareillé du Praia au Cap-Vert après une ronde aux clandestins, et malgré tout un clandestin a réussi à se cacher. Pendant le voyage il a été interrogé par le commandant. Arrivé à Port la Nouvelle après avoir prévenu l'armateur, le P&I club et les autorités, notre collègue espérait bien arriver à se débarrasser de son clandestin mais tout s'est mis en place comme à l'accoutumée.

- Procès verbal de la DDCILEC (loi 92.626 du 6.7.92) obligeant le commandant à garder le clandestin à bord, que le commandant refuse de signer pour ne pas se mettre en infraction avec la loi (expérience du commandant du Guyane condamné par le TGI de Bordeaux pour séquestration abusive d'un passager clandestin).

- Entrevue puis fax à l'administrateur des Affaires Maritimes (art. 74 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande), lequel finit par confirmer le PV de la DDCILEC !

- Le P&I club tente l'identification du clandestin et

se met en relation avec les autorités du Cap-Vert et l'ambassadeur.

- Informé l'ANAFE.
- Médiatisation de l'évènement : FR3, Libération, Le Nouvel Observateur, Marianne.
- Prévenu le Secrétariat Général de la Mer en demandant de mettre en application la «circulaire sur le partage des responsabilités pour favoriser le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin»... sans aucun effet !
- L'ANAFE obtient en référé auprès du TGI de Narbonne la libération du clandestin.

«Le 13 mai, le tribunal des conflits administratifs ou judiciaires, a estimé après deux heures de délibéré, que le juge judiciaire n'était pas compétent pour statuer sur une mesure prise par l'administration de consigner à bord d'un bateau un passager clandestin. Fait assez exceptionnel, le tribunal était présidé par le ministre de la Justice, Jacques TOUBON, car les juges judiciaires et administratifs, qui composent à part égales cette juridiction, n'avaient pu se mettre d'accord lors d'une première réunion sur ce sujet le 13 janvier » (Les Echos).

Ainsi en matière d'immigration, le comportement, même manifestement illégal, de l'administration ne peut pratiquement plus être sanctionné de façon efficace. Une nouvelle porte se referme au nez des défenseurs des droits des capitaines. Avec la bénédiction du Garde des Sceaux. Lequel ne nous donne pas, bien entendu, de solution pour se libérer du clandestin !

La chronique du clandestin

Le problème est que les tribunaux administratifs peuvent statuer en référé mais mettent un certain temps tout à fait incompatible avec la durée d'escale d'un navire. L'ANAFE continuera malgré tout à poursuivre les agents de l'autorité publique accomplissant arbitrairement des actes attentatoires à la liberté individuelle.

Le tribunal des conflits n'est pas la Cour de cassation et donc peut-être certains juges en judiciaire accepteront de traiter un prochain dossier comme ce fut le cas jusqu'à présent. De plus il y a les élections et leur résultat n'est pas encore connu au moment où nous mettons sous presse, la loi dite «DEBRÉ» n'est pas encore votée. Nous ne saurions trop recommander à nos adhérents d'attirer l'attention des nouveaux députés sur ce douloureux problème.

Dossier à suivre ...

Commandant J.F. LEGALL
Commandant J. LOISEAU



Le marin européen est-il une espèce en voie de disparition ?

Le compte-rendu de la Conférence de Dublin sur le thème «Le marin de l'U.E. est-il une espèce en voie de disparition ?» a conduit notre collègue B. APPERRY à formuler des réflexions et propositions suivantes quant à des moyens propres à sauver cette «espèce».

OUI le marin européen est une espèce en voie de disparition et si nous n'agissons pas, rien ne pourra plus le sauver.

OUI l'officier européen est une espèce en voie de disparition mais ici et là des initiatives se font jour pour tenter de le sauver.

Les employeurs, c'est-à-dire les armateurs affirment vouloir des officiers compétents mais ne sont prêts à les payer qu'au tarif international.

POURQUOI ?

Il y a encore quelques années, un armateur riche faisait des marins heureux. Aujourd'hui, la crise a amené nos employeurs à recruter à bas prix. La crise perdure et ce métier semble avoir pris un virage définitif. Il ne faut pas se leurrer, les salaires seront bientôt, à terre comme à bord, ceux du marché international et ainsi, soit toutes les compagnies seront délocalisées, soit ce sont les conditions de la délocalisation qui s'installeront chez nous.

En parallèle, jamais notre métier n'a été autant revu et corrigé : révision de STCW et Code ISM. STCW 95 nécessite une meilleure formation constamment mise à jour. Le Code ISM exige une gestion très pointue de la sécurité et de la prévention de la pollution.

Il y a donc comme une contradiction : une formation plus poussée pour des officiers plus performants mais ... pour des salaires en régression. Tout cela n'est guère attractif pour des jeunes aux portes de l'université.

QU'EN PENSENT LES «DONNEURS D'ORDRES» ?

Les armateurs, nouveaux « beans counters », ne semblent pas prêts à changer d'avis.

La Commission de Bruxelles elle, ne voit pas d'inconvénients à ce qu'officiers et marins soient moins chers... à partir du moment où ils sont aussi compétents que les autres.

L'OMI a fixé des minima de formation et d'organisation de la sécurité que nous devons tous observer : une uniformisation des compétences ... et des salaires en somme.

L'enseignement maritime français continue à former des officiers qui devront acquérir des formations complémentaires... aux frais de leurs armateurs.

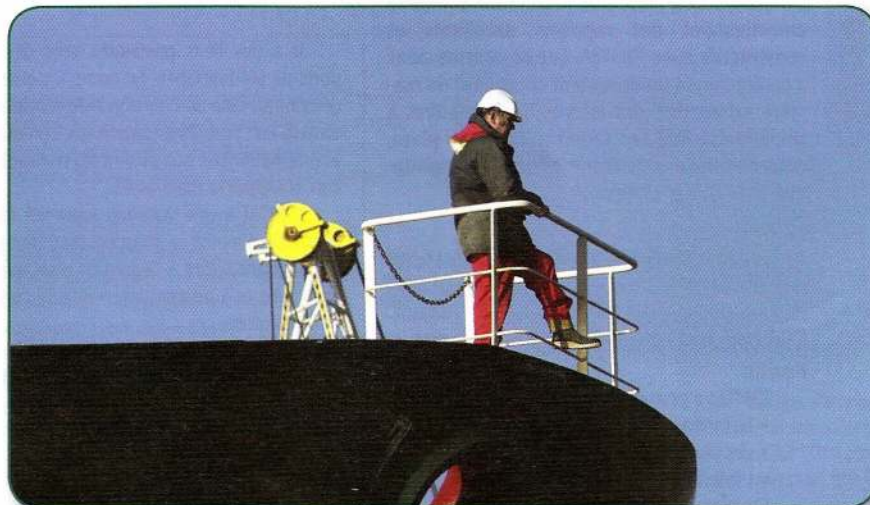
Les Nordiques, eux, vont carrément sur place quelque part en Asie, former leurs futurs marins.

Les assureurs, eux, se retranchent derrière les sociétés de classification – sociétés elles aussi commerciales – et après une rapide évaluation des risques, font un grand melting-pot où bons et mauvais paieront la même prime ... et voguent la galère.

Les chargeurs, eux, veulent des armateurs responsables et des navires sûrs, c'est vrai, mais à coût égal. Encore le beurre et l'argent du beurre !

QUE POUVONS-NOUS FAIRE ?

Il s'agit finalement, malgré de bien piètres



perspectives, d'attirer des jeunes gens de niveau universitaire vers un métier encore hors du commun.

A notre avis nous ne pourrions attirer ces jeunes que par la perspective d'une formation encore plus valorisante. L'enseignement maritime en France a fait beaucoup de progrès depuis trente ans, mais pas suffisamment pour attirer l'élite, il faut l'avouer.

Puisque conditions internationales il y a (un ingénieur chez Daewoo débute au même tarif qu'un lieutenant philippin) autant améliorer encore notre formation maritime pour la rendre suffisamment attractive et récupérer quelques officiers européens.

COMMENT RENDRE CETTE FORMATION PLUS ATTRACTIVE ?

Déjà la France a la chance de proposer une formation polyvalente susceptible d'attirer les jeunes. Cette formation est très prisée des officiers (et des armateurs !) depuis trente ans et doit donc être conservée.

Nota : si la formation est prisée, par contre la fonction polyvalente au-delà des grades de lieutenant est moins bien vécue. Pratiquement, elle n'est que péniblement supportée au niveau Sd Capitaine / Sd Mécanicien et totalement rejetée au niveau Commandant.

L'enseignement maritime par tradition a toujours ignoré la formation à la gestion de l'entreprise et des hommes : une tête bien pleine à la sortie et l'expérience à la mer fera le reste. De nos jours cela n'est plus supportable et il faut donc sans plus tarder prodiguer à nos jeunes officiers une formation de futurs managers; une formation axée sur le management de leurs propres ressources et de celles des hommes qui seront bientôt sous leurs ordres.

En un mot une formation aux ressources humaines, comme cela se fait pour notre plus grand bien, dans l'aviation civile. Après des notions en hydro, une formation spéciale aux facteurs humains devrait leur permettre de démarrer une carrière d'officier dans de bonnes conditions.

Ensuite une formation complémentaire et adaptée à l'arrivée des responsabilités ou tout simplement continue ou de remise à niveau devrait leur permettre d'assurer leur leader ship tout au long de leur carrière.

Nota : la formation maritime a toujours eu la particularité d'ignorer la formation continue; hors promotion sociale, il n'était jamais question de retourner à l'hydro, sauf pour le repas des anciens élèves.

De plus le Code ISM et sa mise en pratique nécessite une formation préalable qui en elle-même est très valorisante; il s'agit bien d'apprendre à mettre en application des normes de qualité et de sécurité de haut niveau adaptées à notre époque. Les jeunes ont déjà un esprit très réceptif à ce genre de système de management nous le savons, et une formation spécifique leur permettra de le faire progresser.

Nota : ces formations nous semblent aujourd'hui encore plus indispensables car, nous le savons tous, mener dans la qualité et la sécurité un équipage cosmopolite n'est pas chose aisée.

Attractive pour les candidats au regard des compétences acquises et du challenge proposé, cette formation de haut niveau sera également attractive pour les armateurs.

En effet une telle formation moderne rendra nos jeunes officiers aptes à assurer rapidement quelques responsabilités, déchargeant ainsi les chefs de service à bord comme à terre. Nos jeunes officiers pourraient ainsi :

- assurer la communication avec l'équipage de langues et de cultures différentes,
- assurer la formation et la motivation de l'équipage pour la mise en œuvre journalière de la sécurité dans le travail et de la prévention de la pollution dans le cadre du Code ISM.

CONCLUSION

A l'heure de la mise en conformité de notre enseignement avec STCW 95 c'est le moment ou jamais de propulser notre formation vers le haut et ainsi d'attirer les jeunes de niveau universitaire vers un métier très valorisant, un métier de chef dans un contexte international, des connaissances poussées et entretenues dans les domaines de pointe que sont le management des ressources humaines et les normes de qualité-sécurité et protection de l'environnement. Attractif, non ?

Commandant B. APPERRY

Nos collègues de la région de Marseille entretiennent des rapports excellents et constructifs avec l'IMTM. Cet organisme nous a communiqué un document contenant de manière exhaustive, des informations relatives à son histoire et à ses activités. Faute de place, nous ne pouvons malheureusement en publier que les extraits ci-dessous

L'IMTM.

L'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, dit «IMTM» a été créé en 1967, c'était alors l'Association pour la création d'un Institut de Transports Maritimes qui est devenu en 1973 l'IMTM.

Institut.

L'IMTM a pour objet :

- La formation
- Les études et la réflexion
- L'information et le dialogue

L'Institut est né de la rencontre d'universitaires, de représentants de l'administration et de professionnels, tous concernés par le transport, notamment maritime.

Il s'est développé sous l'égide de la C.C.I.M.P. pour devenir une structure privilégiée de concertation entre le monde des affaires et l'université.

Méditerranéen.

L'IMTM est né à Marseille où il a son siège. Il rassemble des personnes ayant toutes en commun la passion de la mer, de leur mer : la Méditerranée.

L'IMTM se veut fédérateur des ports de la Méditerranée et ardent défenseur du transport méditerranéen en tant que transport maritime spécifique et vivant.



Institut Méditerranéen des Transports Maritimes

Il a des liens privilégiés avec de nombreux ports de Méditerranée. En outre, il s'ouvre très largement au-delà de l'horizon méditerranéen et s'intéresse aux problèmes nationaux, communautaires et internationaux que posent les transports.

Des transports maritimes.

L'IMTM a une vocation naturelle maritime. Il contribue à rendre le transport maritime et portuaire plus transparent à l'égard de ceux qui n'en font pas partie et à donner une meilleure connaissance à ses membres.

S'il s'adresse d'abord aux transports maritimes et aux activités qui s'y rattachent, l'IMTM, à l'heure du multimodal est de plus en plus concerné par les autres modes de transport.

LA FORMATION.

L'institut est à l'origine de la création par la CCI.MP en octobre 1995 du premier centre de formation de transports maritimes en France: le Centre Supérieur des Transports Maritimes Internationaux (CSTI).

L'IMTM a la possibilité de concevoir et d'animer à la demande, des programmes de formation en matière de transport.

L'institut collabore avec les universités. Il joue ainsi un rôle d'orientation et de conseil dans les choix des sujets et à la réalisation des mémoires et thèses.../...

LES ÉTUDES ET LA RÉFLEXION.

Organe de formation et d'information, lieu permanent de rencontre entre l'université et les milieux professionnels du transport et du commerce, l'institut constitue un instrument privilégié pour la réflexion et la recherche, dans un cadre opérationnel et pratique.

L'INFORMATION ET LE DIALOGUE.

L'IMTM est une tribune libre et indépendante où une élite vient s'exprimer sur les problèmes juridiques, économiques et techniques que pose l'évolution des transports.../...

LES PRINCIPALES MANIFESTATIONS.

Chaque année, l'IMTM organise systématiquement deux séances d'information. L'une intitulée «info/droit», l'autre «info/navire» consacrées à l'actualité dans ces deux domaines.

Par ailleurs, des colloques et séminaires internationaux sont programmés pour traiter des thèmes consécutifs aux préoccupations des acteurs du transport maritime, tel le Code ISM, le système quirataire, l'assurance de l'armateur, etc.

L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT.

Après avoir fonctionné grâce au dynamisme de ses membres fondateurs, le recteur Michel-Henri Fabre, le professeur Pierre Bonassies, MM Robert Saunier et Antoine Marcantetti, rapidement rejoints par de nombreux autres, l'institut fut pris en charge par la CCI.MP qui l'abritait dans ses locaux, le dotait d'une subvention de fonctionnement et déléguait un de ses agents à temps partiel dans la fonction de Secrétaire général. L'institut fonctionnait alors principalement grâce aux prestations en service et matériel de la CCI.MP. Cette infrastructure indispensable s'avéra, vu le développement de l'institut, insuffisante et un système de volontariat dans lequel s'illustrèrent tout particulièrement les Commandants Fraisse et Thépot, vint permettre d'assurer le fonctionnement.

A la demande de la CCI.MP, 1989 devait marquer le passage à une autonomie de fonctionnement. Si la Chambre de Commerce mettait fin à ses principales prestations en ressources humaines, elle continuait d'héberger l'institut et à lui fournir une subvention financière.

Le siège de l'institut passait du Palais de la Bourse au CMCI. Le Conseil d'administration est composé de 42 membres dont une partie est désignée pour représenter les institutions concernées par le transport maritime ainsi que les universités et les collectivités locales.

Le 13 décembre, vers 06h15, le vraquier turc «OCEAN TRANSPORTER» abordait ou était abordé par le «NOBLE ART», chalutier de 16m en bois. Le Noble Art n'était pas en pêche et faisait du SSW, 10 nœuds.

Ocean Transporter, de Saint Nazaire vers Gand, faisait du WNW au sud de Penmarch à la limite des eaux territoriales (tellement à la limite que tribord était en France mais par hasard). Loin de moi l'idée de me substituer à l'enquête en cours, donc il faut tout mettre au subjonctif... mais nos collègues navigants qui n'ont pas suivi l'affaire ont quelques enseignements à en tirer.

Le Noble Art avait un marin dans la timonerie

qui n'a rien vu venir, il faut dire que les sabords de bâbord sont tellement encombrés d'électronique qu'il n'y avait plus de visibilité. Le second-capitaine, officier de quart sur Ocean Transporter a vu le pêcheur... ne l'a pas évité ou le pêcheur a manœuvré ? Enfin, le second aurait vu le pêcheur le frôler à tribord arrière et comme ce dernier continuait sa route, il en aurait déduit qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter, d'ailleurs il ne l'a pas entendu appeler au secours ! Il a continué sa route et n'a prévenu son commandant que vers 07h00.

Le Noble Art a pu appeler un collègue qui est arrivé une demi-heure plus tard, lequel a prévenu le sémaphore et la vedette de sauvetage. Les trois marins ont été sauvés, ont pu récupérer du matériel

sur leur chalutier très abîmé, lequel malgré tout a coulé 4 heures plus tard.

Les affaires maritimes du Guilvinec ont immédiatement demandé à ce qu'Ocean Transporter soit dérouté. Le capitaine du navire en contact VHF avec le sémaphore de Penmarch ou les Cross Etel ou Corsen depuis 7h30 du matin jusque vers 15h, a refusé de se dérouter sans un telex formel des autorités françaises (qu'il n'aurait jamais reçu). Ayant donné tout son signalement, sa destination, ayant pris des nouvelles des pêcheurs, ayant ralenti et mis le cap sur Brest, sur les conseils de la «personne concernée» (car le navire est certifié ISM) il a fait route pour ne pas déplaire à ses affrèteurs. Il a même refusé à l'hélicoptère qui le survolait l'autorisation de

Editorial - Délit de fuite



laisser hélitreuiller sur son pont les représentants des autorités (arguant du fait que tout pouvait être fait à Gand).

Un mandat d'arrêt international est lancé contre le capitaine de O.T. par le procureur de Quimper au motif de délit de fuite, mise en danger de la vie d'autrui, infraction à COLREG, omission de porter secours. Les autorités belges ont entendu le capitaine et l'ont incarcéré. Il est depuis 2 mois en prison, attendant d'être extradé vers la France où le juge d'instruction instruira l'affaire.

Il y a des finesses de droit, bien sûr. Le navire était-il ou non dans les eaux territoriales ? Si l'af-

faire avait été jugée selon le CDPMM, il y aurait eu un administrateur enquêteur, une commission rogatoire... ? Ce qui est nouveau, c'est que les affaires maritimes sont shuntées, le procureur utilise le Code pénal, l'art. 434-10 qui concerne les conducteurs de voiture ou d'engins maritimes. Si l'affaire s'était passée en France, il y aurait peut-être eu garde à vue puis mise sous contrôle judiciaire ou peut-être juste une caution si le navire avait jeté l'ancre à Brest ou à Douarnenez. Par la suite, et lors de l'escale en Espagne, le procureur a demandé à l'Espagne d'arrêter le second- capitaine, ce qui fut fait. Pour la petite histoire, il faut savoir que ce second (Ukrainien) a eu l'autorisation de visiter sa famille, mais Interpol, n'en ayant pas été informé, l'a jeté en prison lors de son transit à Vienne.

Moralités.

Que ferions-nous si nous étions interpellés de la sorte par les autorités US, de Lybie, d'Arabie Saoudite ou du Nigéria, que ferions-nous si un hélicoptère de l'armée turque nous survolait ?

- Méfiez-vous de vos officiers de quart qui ne

manceuvrent pas pour les pêcheurs, ne disent rien et ont peur de toucher à la machine ! Ça devient beaucoup trop courant !

- Beaucoup trop de pêcheurs ne font pas la veille et finissent par penser que la mer leur appartient. Il y a aussi sans doute quelque chose à revoir dans l'utilisation de la VHF.
- Attention au suivi des procédures ISM, il n'est pas sûr que les décisions prises à terre soient les plus judicieuses pour vous, navigants.
- Quand on se trouve emprisonné à l'étranger... il vaut mieux avoir une organisation puissante à ses côtés pour s'en sortir au plus tôt.
- Maintenant, le proc^a a deux coupables présumés ! Le capitaine qui était au lit donc responsable mais pas coupable et l'officier de quart. Dans cette affaire où le pêcheur a beaucoup perdu et a eu très peur, mais où il n'y a pas de blessé : les présumés coupables ont fait beaucoup de prison.

Moralité de la moralité : il vaut mieux être ministre que commandant.

Cdt Jacques LOISEAU, Président

Mars 1998

Juin 1998

AFCAN

Informations

N° 42

Equiport 98 et le code ISM

L'AFCAN était de nouveau invitée à participer aux tables rondes et conférences de la 6ème édition EQUIPORT/LOGIPOINT 98 qui se tenait du 12 au 15 mai au Port Autonome de Paris à Gennevilliers.

Le 14 mai après-midi, il y avait peu de monde à la conférence : Couverture des risques – Nouvelles réglementations maritimes.

Le BV (Ph. Boisson) a brillamment exposé les coûts engendrés par la certification obligatoire pour la navigation internationale et en corollaire, les dangers créés par la non-obligation pour les navigations nationales particulièrement dans les pays en voie de développement.

Le représentant des assureurs (Th Salomon - AXA) a rassuré tout le monde sur leur implication totale dans le système ainsi que sur les problèmes créés par ces armateurs et ces navires qui ne pourront jamais être certifiés (transport de riz entre le continent africain et l'Asie par exemple).

Il est rappelé que le Code ISM a été introduit pas SOLAS qui est une Convention internationale de droit public, c'est-à-dire que toute disposition contraire au Code dans une police Faculté sera automatiquement nulle, que les assureurs refuseront d'indemniser les marchandises chargées sur des navires non certifiés, que retards ou saisies dus à des non-conformités ne seront pas couverts, qu'il y ait ou non connaissance de l'assureur etc.

Enfin, problème dont tout le monde est conscient : quelle sera la valeur des certificats de gestion de la sécurité délivrés par certains pays ? L'attitude des assureurs devrait être la même que pour les «mauvaises sociétés de classification».

Le représentant de l'administration (P. Mitton) qui parlait en son nom personnel, a dressé un tableau optimiste de l'état de la certification des navires français qui approche actuellement 90 % et les Directives européennes sur un contrôle renforcé dès le 1er juillet seront appliquées par la France. Même préoccupations pour l'administration que pour les assureurs : valeur réelle de la gestion de la sécurité sur certains navires dûment certifiés ? Comme le MOU l'autorise, nos inspecteurs seront munis d'un questionnaire succinct (10 questions

pertinentes) qui devraient leur permettre de juger du fonctionnement du SMS à bord et dans la compagnie.

Pour ma part, après avoir apprécié la compétence commerciale du BV, avoir été "rassuré" par les assureurs et l'administration, j'ai tenté de donner l'opinion de celui qui est au bout de chaîne : le marin.

Le Code le concerne avant tout et pourtant le marin ne s'est pas beaucoup exprimé sur le sujet. Il est vrai que le marin est pragmatique et qu'il attend normalement «de voir venir» avant de pleurer.

Les quelques dérives constatées sur un trop plein de paperasse ou sur le «cinéma» créé autour des audits ne m'inquiètent pas outre mesure et sont en train d'être réglées par les marins eux-mêmes : simplification et informatisation des supports de l'ISM, participation des marins dans la mise au point des procédures et des opérations de contrôle.

Pour avoir eu l'occasion de suivre l'évolution des systèmes de gestion de la sécurité et de la protection de l'environnement mis en place par trois compagnies bien différentes (moyenne, petite et tout petite) mon analyse est optimiste.

Même, et surtout, dirais-je, ceux d'entre nous qui ont traîné des pieds au début se rendent compte à présent de la qualité de l'outil de travail proposé puis exigé.

Les marins de tous niveaux entrent dans le Code avec espoir finalement, car il y a un bout comme corolaire, une marine de qualité, c'est-à-dire un métier de valeur et non plus un métier de pays sous développé.

Ce n'est pas encore un plébiscite mais les marins vont encore une fois répondre présents (rappelez-vous le succès de l'automatisation fulgurante des navires avec des marins «traditionnels»). A terre cependant la réflexion est profonde.

- Les terriens ont cru d'abord devoir rédiger les procédures pour les marins : erreur fondamentale, les seules bonnes procédures sont celles élaborées par les marins eux-mêmes sur leur propre navire (NB : pour les plus courageux d'entre nous, le Code nous donne là une possibilité extraordinaire).



- C'est un fait constaté dans beaucoup de compagnies maritimes, les mandarins, par peur de perdre leur petit pouvoir peut-être, interprètent le Code à leur avantage et... rien ne change dans le Landerneau maritime !
- Les armateurs de leur côté réalisent en ce moment que le Code qui organise la gestion d'un navire comme un livre ouvert, met leur responsabilité directe en jeu : connaissance en « live » de l'état du navire, c'est-à-dire dans le cas d'un navire non en état : l'exonération de couverture ou de limitation de responsabilité ?

Donc, en plus de la boîte noire qui finira par arriver, le Code ISM oblige l'armateur international à s'investir PERSONNELLEMENT dans la gestion de la sécurité. Ceci n'est pas inhabituel chez nous mais ailleurs certainement. Les marins approuvent le Code dans ce partage des responsabilités et ce ne sont pas nos collègues Thoreux, Bardari, Lewry ou Hazelwood qui me contrediront.

Un autre aspect, je dirais critique de notre métier, a été bizarrement totalement «oublié» dans le Code ISM, je veux parler de l'effectif du navire. En effet, dans son § 6.2, le Code prévoit «la compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise...» On exige la qualité mais nulle part il n'est question de quantité ! Strange isn't ?

Les discussions ont dû être très vives au cours des Comités de Sécurité maritime qui ont généré

ce Code. Mais l'opinion des marins et de beaucoup reste qu'il manque quelques mots sur ce sujet et que le texte devrait être ainsi libellé : «*la compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant suffisant, qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique, etc.* »

Autre anomalie du Code à la française, que nous font remarquer les marins, les compagnies de navires à passagers et des navires à risques (pétroliers, gaziers, vraquiers de plus de 500 tx) doivent être certifiés ainsi que leurs navires avant le 1^{er}

juillet de cette année, mais uniquement lorsqu'ils pratiquent une navigation internationale ! C'est-à-dire qu'une compagnie qui exploite un catamaran de 170 passagers entre Port Bail et Jersey doit mettre en place un système de gestion de la sécurité et de l'environnement mais pas celle qui exploite plusieurs navires de 250 passagers vers les îles Chausey toutes proches ou encore ceux qui partent de Marseille ou Nice avec autant de passagers ! De même un pétrolier assurant des avitaillements ou des transferts entre Cherbourg et Donges n'est pas

astreint au Code ISM, comme s'il y avait moins de risques à longer les côtes françaises qu'à traverser la Manche.

Tous les marins du monde pensent que la logique devrait bientôt triompher.

En conclusion, que ce soit MARPOL, STCW ou le Code ISM, toutes ces réglementations nouvelles sont acceptées par les marins de France et du monde entier car elles sont finalement la victoire de l'être humain sur la technique.

Cdt B. APPERRY

AFCAN

Informations

N° 43

Rapport final sur l'ESTONIA

Le rapport final sur le chavirage de l'ESTONIA le 28 septembre 1994 a été publié en décembre 1997 par la Joint Accident Investigation Commission. Seules les conclusions de ce rapport sont reprises ci-dessous. Traduction de l'IFSMA Newsletter N° 18 de mars 1998 par le Cdt JP DALBY.

CONCLUSIONS DU RAPPORT.

DÉFAILLANCES

Le système de verrouillage du casque de l'étrave de l'Estonia n'a pas résisté aux efforts générés par les impacts des vagues créant sur les charnières de pont des moments en ouverture. L'Estonia n'avait subi des conditions semblables à celles de l'accident que 2 fois, sur un voyage Tallin Stockholm. Les chances de rencontrer des mers très fortes de l'avant avaient été très faibles durant son exploitation précédente. De ce fait, l'avarie s'est produite dans les pires conditions qu'il ait pu rencontrer.

Les fixations du casque n'étaient pas conçues selon des hypothèses réalistes, prenant en compte les niveaux d'efforts calculés d'après les plans, la répartition des efforts aux fixations et le cas d'avarie. Les fixations avaient une résistance moindre que celle donnée par les calculs les plus simples.

On pense que cet écart est dû au manque de spécifications détaillées de fabrication et de montage de certains éléments du système.

Le système de verrouillage du casque aurait dû avoir une résistance plusieurs fois supérieure pour avoir un coefficient de sécurité raisonnable pour le trafic régulier entre Tallin et Stockholm. A l'époque de la construction de l'Estonia, malgré quelques informations éparpillées, l'expérience industrielle sur les efforts hydrodynamiques sur les structures de navire était faible et les procédures de conception des portes d'étrave n'étaient pas bien établies.

Les spécifications des sociétés de classification concernant les portes d'étrave furent améliorées et mieux définies, les efforts calculés augmentés après la construction de l'Estonia, mais selon les pratiques courantes, les nouvelles règles ne s'appliquent pas aux navires existants. De nombreux incidents de portes d'étrave se sont produits avant l'accident sur des navires construits avant et après l'Estonia pour le trafic Finlande Suède. Dont un sur le Diana II, presque sister-ship de l'Estonia, mais cela n'a pas entraîné d'inspection systématique ni provoqué de renforcement des fixations du casque sur les navires existants.

Les informations sur les incidents de portes

d'étrave ne sont pas rassemblées systématiquement, analysées et transmises aux exploitants. De ce fait, les commandants à bord avaient, en général, peu ou pas connaissance du danger potentiel du système de fermeture des casques.

CHAVIRAGE

L'Estonia a chaviré en raison de l'embarquement de grandes quantités d'eau par son pont garage, perte de stabilité et envahissement consécutif des emménagements. Le pont garage de toute la largeur du navire a contribué à un accroissement rapide de la gîte. Le virage sur bâbord – exposant d'abord l'étrave ouverte puis le bord à la gîte aux vagues – a réduit le temps pour que les premiers sabords et portes se brisent, ce qui a entraîné l'envahissement progressif et le naufrage.

La conception de la rampe d'étrave entraînée par le casque a eu des conséquences cruciales pour le déroulement de l'accident. Le non-respect de la réglementation SOLAS sur l'extension verticale de la cloison d'abordage, acceptée à l'origine par l'administration nationale, peut avoir contribué au chavirage du navire.

ACTION DE L'ÉQUIPAGE

La réaction initiale des officiers de quart passerelle montre qu'ils n'ont pas réalisé que l'étrave était grande ouverte lorsque la gîte a commencé à apparaître. Les officiers de quart n'ont pas réduit la vitesse après avoir été informés de deux bruits métalliques et avoir demandé une inspection de la zone de l'étrave. Une réduction rapide de la vitesse à ce moment-là aurait sérieusement augmenté les chances de survie. Le casque n'était pas visible de la passerelle, ce que la Commission considère comme un facteur aggravant du chavirage. De tous les incidents connus de la Commission, où le casque s'est ouvert à la mer suite à une avarie de verrouillage, l'ouverture a été constatée visuellement de la passerelle et les officiers de quart ont pu réagir correctement.

Il y a des indications que l'équipage n'a pas utilisé tous les moyens pour rechercher ou échanger des informations concernant l'événement à un moment où il aurait encore été possible d'agir sur le déroulement de l'accident. L'équipe de quart n'a pas regardé l'écran TV qui aurait montré l'envahissement du pont-garage, ni demandé la salle de contrôle par où l'entrée d'eau se produisait ou reçu des informations de sa part.

Les détecteurs pour les lampes de signalisation de verrouillage de casque étaient fixés sur le côté des boulons de verrouillage de telle façon que la lampe de signalisation à la passerelle indiquait

casque verrouillé alors que celui-ci était tombé à la mer. La lampe de signalisation du verrouillage de lampe n'était probablement pas allumée parce qu'un des boulons de verrouillage n'était pas assez long.

De ce fait, il n'y avait aucune indication lumineuse lorsque le casque a forcé l'ouverture de la rampe qui était alors en appui sur le casque. Il est fort probable que l'équipage n'était pas au courant des incidents de portes d'étrave sur les autres navires en particulier le Diana II.

ÉVACUATION

L'augmentation rapide de la gîte a largement contribué au grand nombre de pertes humaines. La sonnerie d'appel aux postes d'abandon n'a été effectuée qu'environ 5 minutes après le début de la prise de gîte, et aucune information n'a été donnée aux passagers par le système de diffusion générale. Tandis que l'alarme était donnée, la gîte était devenue telle qu'elle rendait l'évacuation de l'intérieur du navire très difficile. Cela ajouté aux difficultés à utiliser les équipements de sauvetage a conduit au résultat tragique.

OPÉRATIONS DE SAUVETAGE

L'alerte a été donnée tardivement aux hélicoptères. Ceux-ci avaient un rôle clé dans les opérations de sauvetage en récupérant la plupart des gens qui avaient réussi à grimper dans des radeaux ou des embarcations. Un seul sauveteur par hélicoptère était insuffisant en raison du travail harassant de sauvetage. Il est inconcevable que des hélicoptères transportent des journalistes dans des situations critiques où ils peuvent s'immiscer dans la vie privée des survivants. Les raisons principales des retards à donner l'alarme sont que le trafic de détresse était mené séparément par le MRCC Turku, et qu'il n'y avait qu'un seul opérateur à Turku, au MRCC d'Helsinki et à Helsinki-Radio respectivement. Les instructions concernant le trafic de détresse étaient inadéquates au MRCC finlandais. Les équipements de sauvetage des navires participant à l'opération de sauvetage se sont avérés inadéquats à la récupération de personnes dans l'eau dans les conditions existantes de gros temps.



Cas des pétroliers classiques. (Ceux utilisant les citernes de cargaison pour le ballast).

C'était le type de question que l'on ne se posait même pas sur les navires classiques. L'eau de ballast de départ était généralement embarquée dans les citernes latérales. C'était l'eau des ports de déchargement qui contenait toutes les turpitudes imaginables mais qui ne posait pratiquement aucun problème aux pays réceptonnaires du ballast puisque le «ballast de départ» était remplacé par le «ballast de route» en pleine mer à plus de 50 milles des côtes selon les exigences de la réglementation MARPOL. Le «ballast d'arrivée» était une variante du ballast de route, simplement allégé selon les circonstances.

Les pays gros exportateurs de pétrole recevaient dans leurs eaux côtières un ballast qui contenait peu ou pas de micro-organismes, car toutes ces opérations de changement de ballast se réalisent sans lumière et sous atmosphère inerte sans oxygène. C'était du moins ce que nous pensions.

Or, il se trouve qu'en considérant que le golfe Persique est une mer quasi fermée et que l'on y déverse par jour environ 2.000.000 de tonnes, les pays riverains qui pouvaient se payer le luxe d'engager des réflexions sur ce type de nuisance se sont émus de l'arrivée de l'eau de ballast des pétroliers à ballasts séparés.

Les États-Unis évidemment, pensent que ce problème étendu à tous les types de navires fréquentant leurs ports risque de leur porter un grave préjudice.

Cas des pétroliers à ballast séparé. (Le ballast est embarqué dans des citernes spéciales sans aucun rapport avec la cargaison).

Bien que les petits problèmes dus aux pollutions techniques de déballastage soient en partie résolus avec ce type de navires, il apparaît aux pays exportateurs de pétrole, un problème bien plus grave que les petites pollutions par hydrocarbures, ce sont les pollutions par micro-organismes. En effet, ces navires prennent leur ballast dans les ports de déchargement dont les eaux sont loin de celles des golfes clairs... Ces eaux de ballast accompagnées de boues sont gardées pendant tout le voyage dans

Que fait-on du ballast, Commandant ?

les mêmes citernes et on peut facilement imaginer, (cela a été ensuite nettement prouvé) que ces eaux de ballast peuvent transmettre toutes sortes de problèmes à la faune et flore côtières des pays réceptonnaires et ensuite à la population vivant près de ces zones côtières.

Le problème est très sérieux et l'OMI s'en préoccupe en tentant d'établir des lignes de conduites, pour justement, traiter ce ballast réputé pollué, en cours de voyage vers le port où il sera chargé.

Les solutions envisagées sont très diverses et coûtent généralement cher à l'armateur qui pourra toujours récupérer ce surcoût dans les taux de fret, mais aussi en temps et en précautions supplémentaires pour les capitaines qui auront à surveiller cette nouvelle opération à la mer, sans casser leur navire à cause des efforts induits sur la poutre du navire, sans gonfler les citernes de ballast, sans casser les pompes qui tourneront en service continu pendant plusieurs jours (pour un ballast de 80.000 tonnes, il faudra pomper 240.000 tonnes d'eau de mer, à petite vitesse – soit environ 3 à 4 jours entiers – pour obtenir un ballast propre à 95 % seulement...).

Les diverses études seront soumises aux lecteurs d'AFCAN INFO dans un prochain article.

Tout ceci bien sûr engage un certain nombre de réflexions et comme bien souvent dans ce métier, «le mieux est l'ennemi du bien» : il faut penser que ce problème des ballasts pour ce qui concerne ces immenses navires que sont les VLCC, n'est pas vraiment nouveau.

Dans les années 75-80, les énormes quantités de soutes consommées pour un voyage à pleine vitesse, (environ 9.000 tonnes de FO2 entre l'aller et le retour sur 60 jours) avaient déjà interpellé les armateurs et une réflexion concernant la rentabilité du voyage sur ballast s'était engagée. A l'époque, les pays riverains du Golfe étaient en manque d'eau douce. Le problème a été résolu depuis par des forages et par désalinisation. Tandis que d'autres, les pays européens, possédaient d'énormes quantités d'eau douce pendant l'hiver et que toute cette bonne eau douce se retrouverait de toute manière en mer.



Il avait donc été imaginé de charger les ballasts des VLCC avec cette eau douce et de la décharger dans les pays exportateurs de pétrole pour des besoins d'agriculture et autres besoins industriels. Échange de bons procédés agrémentés de sagesse, si le sacro-saint dollar n'avait pas tout gâché. Charger de l'eau douce – environ 80.000 tonnes – risquait de prendre plusieurs heures supplémentaires d'escale. Cet affront à la rentabilité a été évidemment rejeté.

Un peu plus tard, quand on a vu la pénurie de pétrole pointer le bout du nez, une autre réflexion sur les économies d'énergie s'est faite jour. Changer de ballast en mer restait une opération qui coûtait 50 tonnes de FO2 et qu'il y avait mieux à faire. Mais quoi ? Un «rafraichissement» du ballast de départ en balayant la surface grasse de pétrole brut par des jets d'eau sous pression. Certaines expériences se sont révélées positives, d'autres beaucoup moins car tout dépendait de la faculté que possédait le type de pétrole à se mélanger à l'eau de mer. Dans certains cas, des parties lourdes brassées par les jets formaient des boues invisibles dans les fonds de ballast, vous imaginez les périodes de déballastage qui tenaient plus d'un exercice d'acrobatie que d'une opération technique de routine.

Tout ceci pour informer le lecteur que de nombreux systèmes concernant le ballast ont été tentés et que l'on a cru être débarrassé des pollutions au déballastage par les nouveaux pétroliers à ballast séparé. C'était sans compter avec les énormes problèmes engendrés par les réflexions des pays sensibles à la pollution organique.

Cdt L.A. Yvonnou

Les détritiques des navires et les moyens de réception portuaires

Traduction par le Cdt JP DALBY de l'IFSMA newsletter N° 21 de décembre 1998.

LES DÉTRITURES DES NAVIRES.

Les détritiques en provenance des navires sont aussi mortels pour la vie marine que l'huile et les produits chimiques. Le plus grand danger vient des plastiques qui peuvent flotter pendant des années. Les poissons et les mammifères marins peuvent dans certains cas confondre le plastique avec de

la nourriture et ils peuvent aussi être pris dans des cordages, des filets ou des sacs en synthétique et autres articles, même des articles aussi inoffensifs que les anneaux de plastique utilisés pour maintenir ensemble des boîtes de bière. Il est clair qu'une bonne partie des détritiques abandonnés sur les plages proviennent des vacanciers qui laissent tout sur la plage, des pêcheurs qui simplement rejettent leurs détritiques par-dessus bord ou des villes qui rejettent leurs détritiques dans les rivières ou à la mer. Mais

dans certaines zones, la plupart des détritiques trouvés proviennent des navires qui passent et qui trouvent plus facile de rejeter leurs détritiques par-dessus bord plutôt que les décharges dans les ports. On estime que dans les débuts des années 1980 plus de 6 millions de boîtes et quatre cent mille bouteilles furent rejetées à la mer chaque jour par les navires.

Pendant longtemps, on a pensé que les océans pourraient absorber n'importe quoi mais cette attitude a changé dès la prise de conscience de l'environnement. De nombreux objets peuvent être détruits par la mer mais ce processus peut prendre des mois, voire des années et la liste suivante le montre.

- un ticket de bus : 2 à 4 semaines
- du chiffon de coton : 1 à 5 mois
- cordage : 3 à 14 mois
- de la laine : 1 an
- du bois peint : 13 ans
- boîte en fer : 100 ans
- boîte en aluminium : 400 à 500 ans
- bouteille en plastique 450 ans

La Convention Marpol de 1973 voulait éliminer et réduire la quantité de débris rejetés à la mer par les navires. L'annexe C de la Convention traite de résidus et inclut toutes sortes de nourritures, les résidus domestiques et d'exploitation, excluant le poisson et produits en cours des opérations normales du navire et sujets à une élimination continue ou périodique.

L'annexe 5 interdit le rejet de tout plastique, quel que soit le lieu en mer, et restreint sérieusement le rejet des autres débris des navires dans les eaux côtières ou dans les zones spéciales. Cette annexe oblige aussi les gouvernements à assurer la fourniture de moyens pour la réception des débris dans les ports et les terminaux.

Les zones spéciales, établies selon l'annexe, sont : la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge, la zone des Golfs, la mer du Nord, la grande zone Caraïbes ainsi que l'océan Antarctique - zones qui ont tout particulièrement des problèmes soit en raison du trafic maritime intense soit du peu d'échange des eaux en raison des détroits ou de l'environnement terrestre des mers concernées.

Bien que cette annexe ne fut qu'optionnelle, elle a reçu suffisamment de ratifications pour entrer en vigueur le 31 décembre 1988.

Des clauses pour étendre le contrôle par l'État du port en matière de prévention de la pollution marine furent adoptées sous forme de la Règle 8 de l'Annexe de 1994 (qui est entrée en vigueur en 1996). Comme d'autres amendements similaires adoptés pour les autres annexes Marpol, le règle-

ment indique clairement que les officiers du port d'un État peuvent contrôler un navire de pavillon étranger "où l'on peut penser raisonnablement que le capitaine et l'équipage ne sont pas accoutumés aux procédures essentielles concernant la pollution par les débris".

C'est ainsi qu'à Brest par exemple, on constate sur la plage arrière de navires en escale, des tas de sacs d'ordures «conservés» jusqu'au port suivant où le ramassage est moins cher : 1.000 USD à Brest selon les dires des commandants !!! NDLR.

L'INADÉQUATION DES MOYENS DE RÉCEPTION.

Le groupe de travail sur l'inadéquation des moyens de réception dans les ports au MEPC 42 a déterminé un format pour rendre compte des absences ou des défauts de moyens de réception dans les ports.

Le groupe a conclu que le principe «pollueur payeur» englobe aussi bien les utilisateurs que les pollueurs potentiels.

Il y a eu accord sur les points suivants :

- il était temps de faire une nouvelle approche avec une plus grande transparence et un changement d'attitude envers la fourniture et l'usage des facilités de réception
- la nécessité de considérer les mesures et les approches qui ne sont pas actuellement prévues par Marpol
- le besoin de rappeler leurs obligations aux différentes parties à Marpol
- qu'il serait utile de mettre en place une résolution OMI.

SOLUTIONS.

Il y a eu une très forte tendance à encourager une large mise en place de l'organisation du traitement des résidus dans les ports, tout en reconnaissant que les problèmes peuvent différer d'un port à l'autre. La nécessité d'une discussion entre les différentes autorités concernées et les usagers pour la mise en place et l'amélioration des moyens de réception dans les ports.

Il y a eu aussi accord sur la nécessité d'améliorer et de mieux faire circuler l'information vers les usagers, il a aussi été indiqué quels avantages l'on pouvait tirer d'une notification préalable par



les navires de leurs besoins de moyens de réception de débris.

Considérant la nécessité d'une meilleure connaissance en moyens de réception et visant à améliorer l'efficacité des rapports d'inadéquations, il a été admis que les autorités du port et du pavillon devraient avoir un rôle plus positif et que les armateurs et les ports devraient avoir une participation plus active. L'OMI aurait un rôle important à jouer dans ce processus. La fourniture de capacités de réception est particulièrement importante quand les pays veulent que leurs zones côtières soient désignées comme une zone spéciale.

PROBLÈMES PRATIQUES.

Le groupe a noté le peu d'empressement des commandants à signaler les défauts. On a insisté sur la nécessité d'éviter des répercussions potentielles sur ces navires.

La capacité des navires à se soumettre à la réglementation Marpol dépend largement de la disponibilité et de la capacité des moyens de réception du port, particulièrement dans les zones spéciales.

Selon Marpol, le gouvernement de chaque pays doit s'assurer que les capacités de réception seront suffisantes pour subvenir aux besoins des navires les utilisant sans provoquer un retard inacceptable. Afin d'obtenir une vue d'ensemble de la situation actuelle en ce qui concerne l'inadéquation des capacités de réception, MEPC 26 a approuvé un format pour rendre compte des éventuelles inadéquations des facilités de réception des ports selon la circulaire 215/ MEPC.

En novembre 1998, MEPC 42 a revu le format de la circulaire 215/MEPC pour le rendre plus agréable d'utilisation et a approuvé le format actuel.

AFCAN

Informations

N° 46

Coup de chapeau, 20 ans après : la combinaison Rigolet

Extrait du Marin – Balise de l'histoire – Le 12 janvier 1999

Vendredi 12 janvier 1999, 10 heures du matin, sur les berges de la Seine à Paris. La neige est omniprésente, sauf sur le fleuve qui roule ses eaux que l'on devine très froides. Devant les caméras de télévision et en présence d'une dizaine de journalistes, le Commandant Rigolet, en uniforme, enfile prestement le vêtement de survie qu'il a mis au point après avoir toutefois ôté ses chaussures. Il enjambe alors le parapet du pont Alexandre III et se laisse tomber dans la Seine. Sans problème, il revient à la

surface et sa combinaison lui fait prendre une position horizontale. Il va alors se laisser dériver pour le plus grand plaisir des photographes qui mitraillent le naufragé volontaire. Une demi-heure plus tard, alors que la neige recommence à tomber dru, le Commandant Rigolet regagne la berge.

Le Commandant Rigolet, qui vient de débarquer du Pierre Guillaumat, un des plus gros pétroliers français, (550.000 tonnes de port en lourd) ne s'est pas rendu à Paris pour parler des difficultés de la navigation des super tankers, ni des risques qu'ils sont supposés engendrer. En ce vendredi, il s'agissait pour lui de tenter de débloquent, de "dé-poussiérer" un dossier enterré par l'administration

de la Marine Marchande et visant l'homologation du vêtement de survie pour lequel il se bat depuis de longues années.

Comme tant d'autres navigants, ce commandant avait été traumatisé par le naufrage du **Maori** des Messageries Maritimes, en novembre 1971, en Atlantique. Sur les 38 hommes d'équipage, un seul, un officier mécanicien, avait été sauvé de la mort et ce, grâce à une combinaison de plongée sous-marine qui lui avait permis de résister au froid en attendant les secours.

La combinaison de survie est un vêtement plus élaboré. Il a été mis au point par la Société Industrielle des Etablissements Piel d'Étampes. Un

premier essai réalisé en octobre 1972, à Pornichet, lieu de résidence du commandant Rigolet. Le commandant avait passé 24 heures en mer, devant la plage de Sainte Marguerite. Il récidive au Havre les 16 et 17 mars 1973 et les 5 et 6 janvier 1974 à Cherbourg. Le 10 juillet 1975, après qu'on eut apporté certaines modifications, la combinaison de survie recevait une autorisation d'usage mais n'était toujours pas homologuée.

La combinaison d'immersion sera rendue obligatoire le 17 janvier 1983 par un arrêté pris par le ministre de la Mer, Louis Le Pensec, 5 jours après le tragique naufrage du chalutier concarnois Cité d'Aleth (10 victimes). Pour autant, le débat reste ouvert sur la praticité de ce vêtement de survie. Ainsi, la combinaison TPS mise au point il y a six



Notons que les royalties obtenues par le Commandant Rigolet pour sa combinaison ont servi au financement du canot de sauvetage de Goury (La Hague), baptisé «Mona Rigolet».

ans par le Français Cotten rompt avec les spécificités Marine Marchande. Cette combinaison dite de manœuvre, et qui a déjà fait ses preuves dans de récentes courses transocéaniques, serait, quant à elle, conforme avec les règles européennes actuellement en préparation.

AFCAN

Informations

N° 47

Usurpation de commandement

Les Administrateurs des Affaires Maritimes connaissent-ils la législation pénale maritime ?

C'est l'histoire d'un armateur espagnol comme beaucoup d'autres, qui a décidé de profiter des possibilités offertes par la législation communautaire sur les quotas de pêche. Il arme donc, entre autres, le «Père Yvon» sous pavillon français. Ce fileyeur «franco-espagnol», qui débarque habituellement sa pêche à La Corogne, est donc immatriculé à La Rochelle, et armé avec un équipage espagnol à l'exclusion du capitaine, qui doit, c'est la loi, être français.

Jusqu'à là, rien que de très légal puisque le Code du travail maritime, qui précisait que tout marin embarqué à bord d'un navire français, a dû être modifié pour tenir compte du principe de libre circulation des travailleurs sur le territoire européen. Le nouveau texte précise seulement que le capitaine doit être français ainsi que le second-capitaine si le navire fait plus de 100 tx.

Là où il y a parfois, souvent même, détournement de la loi, c'est lorsque, à côté du capitaine français inscrit au rôle, il y a un autre capitaine, espagnol celui-là, et qui est le véritable maître à bord. Cette situation est d'ailleurs bien souvent la plus courante, dans la mesure où le capitaine français n'est là que pour satisfaire aux obligations légales. Mais qui viendra s'en plaindre ? Il faudrait d'abord que les autorités françaises viennent vérifier que l'équipage espagnol parle bien la langue du pavillon et est en mesure de comprendre, en toutes circonstances, les ordres du capitaine.

En acceptant les armements franco-espagnols, il est clair que les affaires maritimes sont complices de délit d'usurpation de commandement. Mais les Chefs de quartier n'ont rien à craindre, cette complicité ne peut pas être réprimée. Par contre, l'article 45 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoit que «est puni d'un emprisonnement de six mois, tout capitaine qui favorise par son consentement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord. La même peine d'emprisonnement à laquelle il peut être jointe une amende 25.000 F est prononcée contre toute personne qui a pris indument le commandement d'un navire, et contre l'armateur qui serait son complice». Il est clair que le capitaine porteur français, ainsi que le

chef de bord espagnol ont tout intérêt à défendre la fiction du commandement unique.

Là où tout change, c'est lorsque l'armateur croit pouvoir se passer d'une charge qu'il estime inutile, à savoir le patron français, qu'il assimile à un teneur de livre inutile. C'était le cas sur le Père Yvon qui s'est passé de capitaine français pendant 40 jours, et de second français pendant 7 mois. Ce qui n'empêchait pas le journal de bord d'être rempli en français, par le capitaine espagnol, au nom du capitaine français absent.

La poursuite du capitaine devant le tribunal était la suite logique de ce tour de passe-passe. Mais bizarrement, les poursuites ont été engagées sur la base de l'article 441-4 du Code pénal, qui réprime le faux en écriture publique et prévoit une peine de dix ans d'emprisonnement et 1 million d'amende, au lieu d'être engagées sur la base de l'art. 45 du CDPMM.

Sans doute, l'article 44 du CDPMM précise que «tout capitaine qui inscrit frauduleusement sur les documents de bord des faits altérés ou contraires à la vérité est puni des peines du délit de faux en écriture», mais il faut bien constater qu'en l'occurrence, ce délit n'est que la conséquence du premier. Que c'est bien l'armateur, en décidant de faire par-

tir le navire sans le capitaine porteur français, qui a été à l'origine de l'usurpation de commandement. Et que le capitaine français, comme il l'a souligné à l'audience, aurait perdu son travail s'il avait refusé d'appareiller dans ces conditions.

Une bonne administration de la justice aurait donc voulu que capitaine et armateur, soient poursuivis, tous les deux devant le tribunal maritime commercial. Celui-ci étant sans doute, le plus apte à juger les faits. Le capitaine aurait, peut-être, été condamné à une peine de prison avec sursis. Mais le tribunal avait la possibilité d'être plus sévère avec le donneur d'ordre qui peut, en application de l'article 45 du CDPMM, condamner l'armateur à une amende en plus de la peine de prison.

En poursuivant au titre de l'article 44 du CDPMM et 441-4 du Code pénal, l'administration des affaires maritimes a entraîné ce marin devant la juridiction de droit commun, et s'est privée, chose anormale, de la possibilité de poursuivre, à titre de complicité, l'armateur instigateur du délit. Le capitaine a ainsi été condamné à un mois de prison avec sursis et 30.000 F d'amende par le tribunal de Grande Instance de La Rochelle. L'armateur n'a pas été appelé à répondre de ses actes.

Cdt Jean-Paul DECLERCQ



Un collègue a bien voulu nous faire part de ses réflexions toutes personnelles sur un accident et il en profite pour signaler une situation critique qu'il a rencontré. Ceci nous amène à considérer que les transpondeurs tant souhaités, qui permettent de nommer la «cible», ne doivent pas amener à transgresser les règles de barre.

L'enquête sur l'abordage EVER DECENT/NORVEGIAN DREAM sera-t-elle publiée un jour ? Il est dommage que les Britanniques n'aient pas voulu faire l'enquête sous prétexte que les pavillons sont Panama et Bahamas et que l'accident s'est produit en eaux internationales. Il est fort probable que s'il y avait eu pollution, les Britanniques auraient fait l'enquête. Si les Français avaient été chargés d'éteindre l'incendie de l'EVER DECENT et avaient secouru le NORVEGIAN DREAM, il est à parier que le Bureau des Enquêtes administratives aurait effectué une enquête.

Le paquebot NORVEGIAN DREAM avec 2.400 passagers a abordé le porte-conteneurs EVER DECENT (3 902 conteneurs) le 24 août près de F3. Incendie uniquement à bord de l'EVER DECENT. (Par bonheur 46 conteneurs de produits dangereux dont 2 de cyanure, n'ont pas été affectés).

Chers collègues.

Je me permets de vous écrire afin de vous faire part de certaines réflexions qui me sont venues après l'abordage de l'EVER DECENT (porte-conteneurs de 294 m) par le NORVEGIAN DREAM, (paquebot de 219 m) survenu le 24 août dernier, vers 01h55 du matin dans le NW du bateau-feu F3. J'ai toujours pensé qu'un accident maritime n'était jamais dû à une cause unique mais à une succession d'ennuis techniques, ou de négligences qui s'additionnent. Malheureusement, de nos jours, il y a de plus en plus de problème de ce genre, dus notamment au manque d'expérience ou de pratique, aux impératifs financiers, à la fatigue ou à l'absence de sérieux dans le travail.

Dans cette catastrophe, trois navires sont concernés : d'une part le NORVEGIAN DREAM qui descendait vers le Pas-de-Calais sur le rail SW, et d'autre part l'EVER DECENT et le ROSA M. qui venaient tous deux du SUNK et faisaient des routes parallèles vers le pilote du WANDELAAR.

Le navire central, l'EVER DECENT, était en quelque sorte, dans un entonnoir entre les deux navires et n'avait pratiquement presque aucune possibilité de manœuvre d'urgence, mais bien sûr, il lui restait la possibilité de dialoguer en VHF (ce qui fut fait d'ailleurs).

Le ROSA M. qui était lui quasiment en route de collision avec le NORVEGIAN DREAM, n'a, je crois, pratiquement rien fait pour rentrer en contact VHF avec les deux autres navires, et juste avant la catastrophe, sa route fut contraire

aux règles de barre, puisqu'elle s'incurve légèrement sur bâbord.

Je pense que si seulement deux des trois navires concernés avaient eu des officiers consciencieux, cet abordage n'aurait pas eu lieu. Si, soit le ROSA M. soit le NORVEGIAN DREAM avaient viré sur tribord il n'y aurait pas eu de catastrophe. Mais, encore peut-être par négligence ou bien par incompetence, aucun de ces deux navires n'a fait quoi que ce soit et l'EVER DECENT s'est trouvé comme pris en sandwich, le ROSA M. passant de justesse sur l'arrière des deux autres navires, les laissant sur son tribord et continuant sa route vers WANDELAAR comme s'il ne s'était rien passé.

Ce genre de pratique «décontractée» de la navigation n'est pas seulement l'apanage de certains officiers étrangers.

L'autre jour, venant du rail SW que j'avais quitté au Nord du bateau-feu GREENWICH, je me dirigeais, sur un porte-conteneurs rapide, vers la station de pilotage de Cherbourg où je devais débarquer, route au 233, à une vingtaine de milles dans le NNE du feu de Barfleur. A ce moment, j'aperçois sur bâbord, des feux de mâts d'un navire sortant de la baie de Seine et se dirigeant vers la zone TTS «Off Casquets». A 12 milles, je le plote sur le radar (avec copie automatique de son vecteur route/vitesse sur la carte électronique), ce qui me montre ses possibilités de manœuvre en fonction de sa position, sa route et sa vitesse. Après trois appels en anglais, n'ayant pas de réponse, la station côtière de Barfleur m'appelle sur canal 10 pour me donner le nom du navire (français) *, et à 7,5 milles, je le rappelle, cette fois-ci en français, en le nommant par son nom. Il me répond enfin.

Le CPA est alors d'environ 1 mille, mais je lui explique que, me rendant à Cherbourg, j'avais commencé le programme de décélération et que, ma vitesse diminuant progressivement, le CPA diminuerait également. Je lui

demandais donc de prévoir un changement de route pour passer sur mon arrière. Il prit bonne note de ma demande, tout en me faisant remarquer que j'étais navire rattrapant (sa route était 289°). A 4 milles, le CPA étant devenu très petit, je rappelle ce navire français (ma vitesse n'était plus que 18 nœuds) en lui demandant de manœuvrer. Nouvelle argumentation de sa part : «vous étiez navire rattrapant» me dit-il. Après une petite explication de ma part, il a consenti, à contrecœur, à manœuvrer, mais cela m'a laissé un goût amer, car cet officier ne m'a pas paru très sérieux. Il a peut-être oublié qu'il était sous le contrôle radar et VHF de Joubourg- Trafic et du sémaphore de Barfleur, mais surtout, il n'a jamais dû observer correctement mon navire, ni visuellement (la visi était alors de plus de 20'), ni sur son radar. En plus, s'il avait fait une veille VHF correcte sur les canaux 16 et 10 (Barfleur signal station), il aurait appris qu'un car-ferry appareillait de Cherbourg à destination de Portsmouth, ce qui au moment de notre croisement me laissera probablement peu de place pour manœuvrer sur tribord.

Il est donc important que chacun ne se relâche pas et que l'on n'oublie jamais que certains officiers sont un peu «kamikaze». La VHF et les moyens de navigation modernes ne sont pas là pour nous rendre plus décontractés, mais pour nous aider à analyser la situation de manière plus sûre.

Ce n'est pas parce qu'on a le «permis» que l'on sait conduire et chacun d'entre nous, du jeune lieutenant au commandant, doit mettre un point d'honneur à pratiquer correctement son métier. L'avenir de notre Marine Marchande et de notre profession en dépendent car de nos jours, seuls les meilleurs «pros» survivent.

Recevez l'expression de toute mon amitié.

* Nous attendons avec intérêt le point de vue de notre collègue mis en cause.

Cdt Yann GELARD



L'ERIKA et ses conséquences pour notre association

Le naufrage de l'ERIKA et l'incarcération de son capitaine ont provoqué une période d'activité intense du bureau qui se prolonge encore :

- Mise en place d'une pétition nationale et internationale en faveur du Commandant MATHUR.
- Courrier au Président de la République, au ministre des Transports, à Madame la Garde des sceaux et au juge d'instruction.
- Contacts avec les avocats, visites et aide morale au Commandant MATHUR.

En France nous avons reçu l'aide directe ou indirecte de l'ACOMM, des pilotes (qui se sont chargés de porter notre pétition à bord de tous les navires entrant dans les ports européens), de l'ACLCC1, de la Confédération et même du CCAF. A l'étranger, l'IFSMA (courrier à l'OMI), à la Commission européenne et au juge d'instruction) et le CESMA (courrier aux parlementaires européens) ont été alertés.

Nous ne savons pas si nous y sommes pour quelque chose mais le Commandant MATHUR a été libéré. Cependant, bien que le contrôle judiciaire ait été levé et qu'il ait pu regagner son pays, il reste pour le moment le seul inculpé (pardon, mis en examen, il doit apprécier les subtilités du droit français) dans cette affaire. Ajoutons que le capitaine n'étant plus embarqué à partir du 11 décembre, le manning opérator n'avait plus de raison de le payer... nous avons suffisamment tempêté auprès des avocats, P&I pour qu'il reparte avec son chèque.

C'est d'ailleurs avec satisfaction que nous avons pu lire le rapport du BEA qui dans l'état actuel de l'enquête ne relève pas de faute contre le commandant. La diffusion rapide de ce rapport a permis de discuter sur des faits et non sur des impressions de journalistes. On peut cependant regretter qu'aucun commandant de pétrolier n'ait fait partie des signataires de ce rapport.

L'AFCAN paraissant être le seul représentant des professionnels navigant, nous avons répondu à bons nombres de demandes d'interview et participé à plusieurs colloques et émissions de télévision.

Enfin, notre Président a été invité à la table ronde du ministère des Transports qui a abouti à la signature de la Charte de la Sécurité Maritime des Transports Pétroliers, et a répondu, en compagnie de notre collègue APPERRY (spécialiste du Code ISM) aux questions des parlementaires de la commission d'enquête.



Lors de ces diverses circonstances, nous avons exposé les buts de notre association, et nos vœux pour une meilleure sécurité de la navigation (garde-côtes européenne, qualité des contrôles renforcés – pour le nombre, il y en a bien assez!, problème du rail d'Ouessant-foi dans EQUASIS en ajoutant quelques données, fatigue des navigants, meilleure application du Code ISM, réception à terre des déchets, etc.).

Cette affaire nous a amené un nombreux courrier de nos adhérents, et c'est tant mieux. Toutes vos remarques ont été prises en compte et nous avons essayé d'être vos porte-paroles. Nous avons pu répondre personnellement à tous, les journées n'ayant que 24 heures et la patience de nos épouses pas extensible à l'infini. Merci à ceux qui nous ont envoyé de la documentation sur le TANIO (beaucoup de points communs) et particulièrement à Mme MORVAN à qui cela a rappelé de douloureux souvenirs.

Vos lettres étaient parfois sévères tant pour le CEDRE que pour la PREMAR. Cela entraîne de ma part quelques remarques, n'oublions pas les conditions météorologiques qui ont précédé et surtout suivi le naufrage. Plus de 1.000 tonnes de mazout ont quand même été récupérées en pleine mer (ce qui est une première mondiale et a réduit d'environ 1.000 t. les déchets à traiter sur les côtes) et l'on a vu une ébauche d'une collaboration européenne. LA CRITIQUE EST AISÉE MAIS L'ART EST PLUS DIFFICILE...

Concernant plus particulièrement les Gardes côtes Européennes, notre collègue Michel BOUGEARD est évidemment en pointe. L'AFCAN est conseiller technique du "Mouvement Européen" sur ce sujet. Si plusieurs voix se

font entendre pour la création de ce corps, les autorités supérieures semblent beaucoup plus réticentes. Pourtant, quand on parle de la création d'une force armée européenne, on ne voit pas pourquoi cela serait irréalisable. Ah, bien sûr, les sous... c'est toujours pareil, la sécurité coûte cher... mais tous les États Européens y contribueront.

Profitant de la sensibilisation de l'opinion publique, la Préfecture maritime et les douanes demandent un renforcement de la surveillance aérienne de notre ZEE. Un avion doit être commandé et un autre modernisé. (voir AFCAN INFO N° 47). Une opération «coup de poing» a détecté 39 «dégazages» en une semaine. Après tout, vu le nombre de navires fréquentant le coin cela fait plus de 99 % de navires propres (pas mal non!)? Ce chiffre est à rapprocher des 104 sur les côtes méditerranéennes pour toute l'année 1997 (AFCAN INFO N° 47) et du 1 par semaine de l'article de Var Matin.

Les sudistes seraient-ils plus respectueux de l'environnement que les bretons ? Mais trêve de plaisanterie, nous sommes tout à fait d'accord pour renforcer les contrôles, encore faut-il que cela ne donne pas des idées démagogiques à certains.

Ainsi, surenchérissant sur la proposition de loi des Verts qui avaient au moins le mérite d'impliquer le propriétaire de navire, certains élus veulent porter les peines pour les capitaines à 3.000.000 FF d'amende et à 4 ans d'emprisonnement. Combien de fois faudra-t-il expliquer qu'il faut taper là où est l'argent, et il ne se trouve pas dans la poche du capitaine.

Cdt C. LOUDES

Editorial

Nous attendions le prochain Comité interministériel de la Mer, mais celui-ci est un peu décalé : le gouvernement ne souhaite pas se précipiter ou bien, tout simplement, ne veut-il pas dévoiler qu'il n'aura pas plus de politique maritime demain qu'il n'en avait hier ?

En avril, Mr. SERRADJI déclarait au nom de Mr. GAYSSOT, que la France mettra tout en œuvre pour développer le maritime. Depuis, notre orateur a mis un bémol à cette belle envolée. Le dernier remaniement ministériel, en plein après ERIKA, n'a pas démontré une volonté d'action du gouvernement vers les choses de la mer. Quelle déception pour beaucoup d'entre nous !

Bientôt, aux dires des spécialistes, 80 % de la population mondiale vivra dans une bande de 50 km des côtes. Comment ignorer la mer et la sécurité maritime dans ces conditions ? La Commissaire européenne, Madame LOYOLA DE PALACIO, consciente de l'urgence, en appelle à la spontanéité des compagnies pétrolières pour conclure un accord de volontariat afin de promouvoir la sécurité du transport maritime sans attendre l'adaptation d'une législation.



Le Code ISM n'a pas fait de recalés : la parution de la "liste blanche" est retardée, car des pays (les Philippines, 20 % des marins mondiaux) ne sont pas prêts, ainsi on donne du temps, précieux, aux textes. En attendant, les navigants français s'inquiètent de la revalidation de leurs brevets et les plus jeunes, de leur obtention.

Dans nos ports, des navires hors normes sont saisis. Le capitaine, seul, abandonné par son armateur, face à la vindicte de son équipage, doit assumer ses responsabilités et sans nul doute, aura apprécié le soutien de l'AFCAN, qui n'a pu rester insensible devant ce drame humain.

Les Abeilles FLANDRE et LANGUEDOC atten-

dent, non sans inquiétude, le résultat d'un appel d'offres, qui sans aucun doute est étudié sereinement par les pouvoirs publics qui privilégieront la compétence, l'expérience du métier, devant le simple moindre coût.

Lors du tout récent Comité de la Sécurité Maritime (MSC 72) à Londres, la France a fait savoir qu'elle reconnaissait (avec la CEE) en l'OMI le cadre naturel de discussions et de décisions en matière de sécurité dans le transport maritime et qu'elle avait l'intention de faire des propositions au prochain MEPC, visant à modifier MARPOL. Alors, pas maritime, la France ?

Cdt Daniel MARREC, Président

Décision d'appareillage. Il faut raison garder !

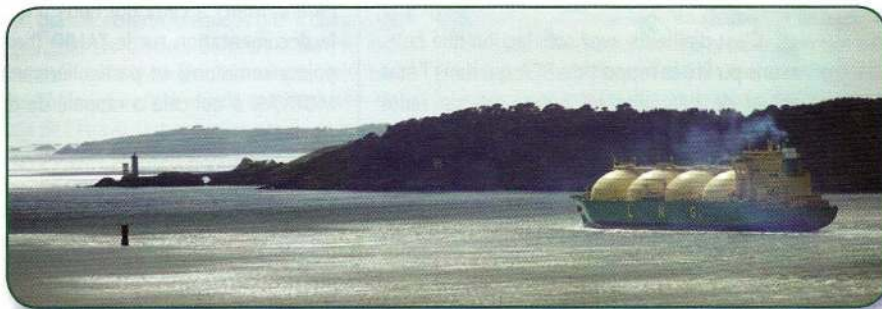
Certaines autorités (ministres, députés européens, etc.) trouvant la législation maritime obsolète voudraient que « les capitaines ne soient plus seuls à décider de l'appareillage de leur navire, en particulier pour ceux transportant des matières dangereuses ». Le départ pourrait être interdit pour certaines catégories de navires en fonction de la météo. De plus en cas de mauvais temps pendant la traversée, ces mêmes navires seraient tenus de gagner un abri.

Ceci amène les remarques suivantes :

Concernant l'appareillage nous jugeons la situation actuelle simple et pratique. Nous tenons absolument à ce que le commandant garde le droit de refuser d'appareiller (état du navire, de l'équipage, de la cargaison, documents, météo, etc.) même et surtout si on lui conseille de le faire (armateur, commerciaux, autorités portuaires, etc.).

Maintenant, si on nous interdit d'appareiller, eh bien, respectueux des lois, nous resterons à quai. Bonjour l'encombrement des ports et de leurs approches ! (quid de ceux qui attendent pour rentrer ?)

Actuellement les navires sont construits et menés (ou du moins ils devraient l'être) pour affronter tous les temps qu'ils peuvent raisonnable-



ment rencontrer pendant leurs voyages, de plus ils transportent peu ou prou des marchandises dangereuses (ne serait-ce que leur fioul de propulsion); On voit mal tous les ports de la Manche ou de la Mer du Nord cesser toute activité à l'approche de chaque dépression atlantique.

On peut d'ailleurs remarquer qu'il est fortement conseillé aux navires d'appareiller en cas de menace de cyclone, et obligatoire de le faire dans les ports gaziers algériens quand ils sont sous la menace d'une houle de nord. Donc pas de généralisation hâtive ! D'autre part avec la législation actuelle, les ports peuvent toujours appliquer la classique interdiction d'entrer et/ou de sortir (voir

le port de Douvres lors de la dernière tempête de novembre 2000). Enfin, durant la traversée, le capitaine est le seul à pouvoir apprécier les conditions locales et donc le mieux placé pour trouver les meilleures allures pour son navire (route, vitesse en fonction de la mer et comportement du navire). Il est souvent préférable d'endurer le mauvais temps au large plutôt que de vouloir à tout prix gagner un abri.

En conclusion ne bouleversons pas sous le coup de l'émotion un système qui a fait ses preuves !

Commandant Christian LOUDES

Notre représentation nationale se donne bonne conscience !

Nos députés et sénateurs ayant voulu montrer qu'ils prenaient leur part de la lutte contre la pollution maritime n'ont rien trouvé de mieux que de modifier la loi 83-583 du 5.7.83 en montant à 4 millions de francs et 3 ans d'emprisonnement les peines susceptibles d'être infligées aux capitaines reconnus coupables de pollution volontaire ou involontaire. Vote à l'unanimité!

Nos courriers et rencontres avec les élus semblent donc n'avoir servi à rien. Tout n'a pas cependant été négatif car il semble que les juges tiennent maintenant COMPTE des donneurs d'ordres. Deux jugements récents du TGI de Paris (Far East Victory et Iron Gate) partagent l'amende entre le capitaine et l'armateur. Ceci étant, qui est l'armateur ? Vaste question, on n'est pas encore arrivé à repérer celui de l'Erika. D'un autre côté pour deux de nos collègues AFCANIENS accusés de pollution, l'un a été relaxé par le tribunal, et pour l'autre, le procureur a renoncé aux poursuites. On peut donc encore se défendre efficacement.

Une deuxième loi, n° 2124 Transport maritime et ac-

Quadruplement des amendes pour les capitaines «pollueurs» et obligation de débarquement des déchets dans les ports

tivités nautiques, article 11bis modifiant le titre II du livre III chapitre V du Code des ports maritimes, nous paraissait partir d'une bonne idée : l'obligation pour les navires de débarquer leurs déchets dans les ports avant appareillage.

Mais le texte en est si abscons que les députés signataires que nous avons interrogés n'ont pu répondre à une question simple : dans le cadre de la nouvelle loi, après déchargement, un pétrolier doit-il décharger ses résidus de cargaison avant appareillage ?

Les officiers de port qui seraient chargés de l'application éventuelle de cette loi sont extrêmement dubitatifs sur le rôle qu'on veut leur faire jouer et demandeurs d'une formation complémentaire. Un tableau répertoriant les moyens de réception des déchets des ports français a été fourni par le gouvernement après enquête. Bien que truffé d'erreurs il montre la misère des ports français dans ce domaine. Il n'y a pas de quoi être fier. Si les navires se met-



tent vraiment à jouer le jeu il va y avoir des files d'attente. De plus il faudrait, évidemment, que cette loi soit adoptée au moins par l'Union Européenne et mieux par l'OMI pour être efficace. Encore une fois nos élus présument que le monde va leur emboîter le pas.

Le Bureau

Ci-dessous certaines précisions assez déconcertantes sur l'emploi de cette liste

1. Un État du pavillon sur la Liste Blanche PEUT, par principe, ne pas accepter sur ses navires de marins dont les brevets auraient été délivrés par des pays hors Liste Blanche. S'il les accepte, ceux-ci devront, après le 1.2.2002, produire un « visa » émis par l'État du pavillon de leur navire prouvant que leur brevet est reconnu par cet État.
2. Au 1.2.2002, Capitaines et Officiers devront être en possession soit de brevets STCW 95, soit de visas de l'État du pavillon. Les brevets délivrés et visés selon la Convention STCW 78 seront valides jusqu'à leur date d'expiration.

3. Le fait qu'un État ne soit pas sur la Liste Blanche N'INVALIDE PAS les brevets ni les visas délivrés par cet État.

Rien dans la Convention n'empêche l'emploi d'un marin en possession d'un brevet ou visa délivré par un État signataire de la Convention.

(Ce qui n'arrangera pas les affaires des Commandants responsables de la vérification des brevets de leur équipage)

La Liste Blanche deviendra un des critères, comme l'inspection des établissements ou des procédures, pouvant être appliqués pour choisir des marins convenablement formés, et qualifiés...

4. On peut s'attendre à ce que les navires battant pavillon d'États hors Liste Blanche soient de plus en plus ciblés

Liste blanche STCW



par les inspecteurs du contrôle de l'État du port. (Espérons-le !)

JM. BILLOT

Réunion du 31 mai 2001 au Guilvinec

Cette réunion, initiée par l'AFCAN et le Comité régional des pêches, ouverte à tous, ne faisait le procès de personne, l'objectif fixé étant de s'interroger sur les origines et causes des trop nombreux accidents entre navires marchands et de pêche. Il y aurait eu 24 abordages depuis le début de l'année.

Participaient à la réunion l'administrateur Chef du quartier, deux inspecteurs du Centre de sécurité (un actif et un retraité), le médecin des gens de mer, 3 représentants du Comité des pêches et 5 représentants de l'AFCAN, malheureusement aucun représentant de l'EAM, bien qu'invité.

A. Colreg

Tout naturellement, le règlement pour prévenir les abordages en mer, a été largement évoqué. Les participants sont unanimement convaincus que l'enseignement doit être de bonne qualité pour tous. Concernant la pêche, les matelots seuls, de quart à la passerelle de nuit, doivent être formés en conséquence et leur formation devrait comporter des séjours embarqués sur un navire école, mettant l'accent sur cette situation qu'est la veille de nuit. Des échanges pédagogiques entre EAM et Hydros, des visites de navires de commerce au port permettraient d'intégrer certaines contraintes techniques. Un certain

nombre de recommandations sont remises au goût du jour, notamment, celles concernant les consignes que doit donner le patron pêcheur à ses hommes de quart de nuit.

Le problème de la situation rapprochée, entre les deux types de navires, a été crucial dans la discussion car il semble certain qu'à bord des navires de pêche il n'y ait pas conscience que la proximité fait perdre de vue (angle mort) le navire pêcheur depuis la passerelle des « cargos », et ce, tant visuel que radar.

Cette situation, très dangereuse, s'évitant en manœuvrant bien entendu «à temps». Ce cas doit être particulièrement précisé au cours de la formation.

Les pêcheurs, pour leur part, souhaitent être identifiés plus sûrement lorsqu'ils sont en pêche que par les marques et signaux réglementaires actuels, avec entre autre un gyrophare se déclenchant par action de la VHF ou lorsqu'ils ne peuvent évoluer du fait de leurs engins, cette utilisation devrait être exceptionnelle. Le souci étant aussi de permettre l'identification sans équivoque des navires s'échangeant des informations. Cela nécessite aussi une formation minimale à la langue anglaise compte tenu du peu de marins s'exprimant en français sur les mers et une obligation de la veille VHF 16.

L'AIS lorsqu'il sera généralisé devrait permettre aux navires qui seront équipés du système de réception à bord de connaître les paramètres d'évolution de l'écho et s'il n'y a pas d'écho d'avoir tout de même une cible avec ses caractéristiques.

Les DST : s'il y a information sur le trafic par les CROSS, celle-ci se doit d'être complète et ne pas faire abstraction des «petits navires». Les pêcheurs devraient se signaler dans les DST.

L'obligation de l'installation de l'homme mort est aussi admise par tous, certains pêcheurs l'ont déjà installée d'eux-mêmes et sur les navires de commerce malheureusement beaucoup ne l'utilisent pas.

Il a été suggéré qu'un écran radar esclave, situé près du poste de travail, puisse être installé afin de continuer une veille lors des embarques ou débarques des engins de pêche, le problème est que tous les navires de pêche n'ont pas obligation du radar. Il est aussi suggéré que les navires de pêche soient dotés d'un gyro permettant l'asservissement du radar afin d'obtenir une situation précise des échos pendant les embarquées.

Le cas du pêcheur à la manœuvre imprévisible (il a ses propres repères pour suivre sa technique de pêche souvent pleine de contraintes) ne peut se parer qu'en manœuvrant largement à temps de la part du «cargo» et donc éviter les situations rapprochées.

B. Obstacles

Pour les chalutiers les conteneurs coulés sur le fond, entre deux eaux ou en surface est un fait tout aussi dangereux qu'inquiétant et il est évoqué la possibilité d'équiper les conteneurs en pontée de dispositifs permettant la localisation en cas de perte en mer comme cela se fait pour détecter les câbles sous-marins.

C. Le sauvetage

Sachant que les cargos sont équipés d'embarcations de sauvetage, les pêcheurs pensaient tout naturellement que ces dernières étaient utilisées pour récupérer sans problème des personnes à la mer. Une explication très simple a été donnée, pour dissiper ce malentendu, puisque ces embarcations sont conçues pour abandonner le navire et non pour faire du sauvetage en mer, que la récupération en mer est très problématique.

Les «rescue boats» montés sur les navires possédant un «free fall» étant aussi d'une manœuvre délicate et dangereuse pour des marins dont l'entraînement au sauvetage est inexistant.

D. Les balises de détresse

Le cas de «L'île du Ponant» qui, après avoir chaviré est resté toute une nuit sans que personne n'ait de raison de s'inquiéter, prêche en faveur d'une réglementation plus judicieuse et plus adaptée sur l'installation des balises de détresse même sur les petites unités côtières.

Le réflexe du seul survivant de cette catastrophe, qui a réussi à trouver un local étanche maintenant une poche



d'air, démontre aussi que la connaissance du métier et du navire restent des éléments indispensables de la sécurité en mer, les carrières courtes tant prônées aujourd'hui vont à l'encontre d'une meilleure sécurité.

E. Quelques remarques

L'abandon effectif de la veille extérieure pour celle toute électronique n'est pas une bonne chose. La difficulté actuelle du recrutement des marins pêcheurs ne va pas dans le sens d'une meilleure sécurité en mer. La pénurie allant parfois jusqu'à avoir des vieillards qui pour diverses raisons sont «inaptes à la veille» !

SENTIMENT GLOBAL :

L'échange des points de vue a été abondant, les propos passionnés, quelques solutions peuvent voir le jour, mais rien ne remplacera le bon sens marin, la connaissance et l'application simple de la réglementation actuelle, ainsi qu'une bonne compréhension, de part et d'autre, du métier de chacun. Une meilleure formation est un des points prioritaires.

Commandant Daniel MARREC

AFCAN

Informations

N° 55

On peut toujours se le demander après l'aventure arrivée à notre collègue norvégien Arne Rinnan commandant le TAMPA, un p/c roro de Wallenius Wilhelmsen. La presse ayant relaté l'affaire, nous en ferons un bref résumé pour ceux de nos collègues embarqués au moment des faits.

Sur réquisition du MRCC australien, le TAMPA récupère le 26 août 2001, 433 réfugiés, en majorité Afghans entassés sur un navire indonésien en train de couler près des eaux territoriales indonésiennes. Les réfugiés refusant de débarquer en Indonésie, le TAMPA fait alors route sur l'île Christmas possession australienne à proximité.

L'Australie interdit au navire de pénétrer dans ses eaux territoriales. Si les réfugiés touchent le sol australien ils auront le droit de déposer une demande d'asile dont l'examen prendra beaucoup de temps et de plus la politique d'immigration est un des enjeux des élections en cours.

L'Indonésie les refuse au motif «qu'ils veulent aller en Australie et pas en Indonésie» ! Selon Fairplay du 19/08 l'Indonésie aurait accepté l'accostage du navire, ce qui ne lui coûtait rien, les réfugiés refusant de se rendre en Indonésie.

La Norvège fait valoir que les naufragés doivent être débarqués dans le port le plus proche. L'armateur et le capitaine voudraient bien être débarrassés.

Le 29/08 les réfugiés exerçant un chantage au suicide sur le commandant du TAMPA, le navire entre dans les eaux territoriales de l'île Christmas, ce qui entraîne l'intervention de troupes à bord. Après de nombreux échanges diplomatiques le 31/08 les réfugiés sont transférés sur un navire de guerre australien pour être transférés, partie sur la Nouvelle-Zélande et partie sur l'atoll de Nauru, un des micro-États du Pacifique. L'équipage indonésien du navire

L'assistance aux naufragés est-elle toujours obligatoire ?

naufragé est retenu par les autorités australiennes avec accusation d'aide à l'immigration clandestine. Fin de l'épisode pour le TAMPA. Ce n'est certainement pas fini pour les réfugiés et les États impliqués.

Dès qu'elle a eu connaissance des faits l'AFCAN a averti l'IFSMA et le CESMA (courriers e-mail de l'AFCAN via notre collègue JD TROYAT et réponse de Rodger MC DONALD de l'IFSMA).

Maintenant que la tension est quelque peu retombée, notre collègue ayant été débarrassé de ses passagers surnuméraires, voici quelques réflexions que nous inspire cette affaire. Tout d'abord le problème n'est pas nouveau, l'obligation de sauvetage en mer interfère là avec celui des réfugiés qui, malgré les bonnes résolutions, n'a toujours pas de solution (passeport Nansen de la SDN pour les apatrides, affaire de l'Exodus après la deuxième guerre mondiale, boat-people vietnamiens, etc.).

La chose nouvelle c'est que les armateurs font remarquer que cela leur coûte de l'argent par l'intermédiaire des P&I. Force est de constater qu'il n'y a pas de méthode générale faute de Convention internationale sur la question. Certes l'assistance est une obligation, mais le sort et surtout la destination des naufragés restent flous – Port le plus proche ? Port de destination du navire ? Pays du pavillon ? Devrons nous remettre au goût du jour le confucianisme qui considérait que le sauveteur devenait responsable du sauveté et devait donc subvenir à ses besoins ? Dans le cas qui nous intéresse l'attitude du commandant Rinnan a été exemplaire (il a été certainement soutenu par son armateur et son pays).

La presse et donc l'opinion publique ont hâté le dénouement de la crise. Que se serait-il passé si le TAMPA n'avait accueilli que quelques réfugiés et si le pavillon avait été St Vincent et Grenadines ou Honduras ? L'Austra-

lie a été montrée du doigt, mais le problème est général. L'ONU par l'intermédiaire de l'OMI devrait se pencher sur le problème. En tout cas, pour nous, les navires marchands ne sauraient servir de camp de transit pendant que les diplomates discutent tranquillement de la situation. Après avoir fait son devoir de sauvetage le capitaine et donc le navire doit être débarrassé de ses hôtes, certes dignes d'intérêt, mais qu'il ne peut accueillir qu'un très court laps de temps, ou alors devons-nous faire la sourde oreille (blind eye des anglais) quand un MRCC lancera un appel aux navires disponibles ?

PS : D'après les dernières nouvelles en notre possession (10/09) une cour fédérale australienne a jugé que les réfugiés avaient été détenus illégalement et devaient être reconduits en Australie et relâchés. Le gouvernement australien a fait appel de cette décision. Un second navire de réfugiés (irakiens ?) a été intercepté et 237 personnes supplémentaires sont venues rejoindre les 433 premières à bord du transport de troupes « HMAS MANOORA ». Bon courage au commandant australien et à son équipage. Pendant ce temps le gouvernement australien fait voter en urgence une loi modifiant le statut de l'île Christmas et d'Ashmore Reef et offre 10.5 M\$ à NAURU pour qu'il héberge les réfugiés.

Commandant Christian LOUDES



Tout individu est libre de ses opinions philosophiques, éthiques et politiques pour autant que les moyens mis en œuvre pour les exprimer et les promouvoir ne portent pas atteinte à l'intégrité morale ou physique d'autrui, et vice-versa. Cette affirmation est d'autant plus indéniable lorsque ces moyens vont à l'encontre, même partiellement, des lois et règlements nationaux ou internationaux démocratiquement adoptés.

Cependant au sein de l'AFCAN chacun, lorsqu'il s'exprime en tant que membre de celle-ci, doit s'abstenir de faire état d'opinions ou de prendre des positions qui ne correspondraient pas aux buts définis dans les statuts de l'association, ou pire, iraient à l'encontre de ceux-ci.

Cette obligation ressort d'ailleurs des termes du premier alinéa de l'article 1 des statuts. Or l'alinéa 2 de ce même article vise la défense des «... intérêts moraux et matériels inhérents à la fonction de capitaine...». Ceci concerne, entre autre, l'autorité du capitaine et les responsabilités qui en découlent en fonction des textes législatifs et réglementaires.

Or on constate depuis quelques années que certains groupes n'hésitent pas à promouvoir les buts qu'ils se sont fixés, et dont nous n'avons pas à juger de la justification, à entreprendre des actions qui vont à l'encontre de l'autorité du capitaine et risquent de mettre en péril la sécurité du navire.

C'est ainsi qu'en juin dernier en rade du Havre, à l'intérieur des eaux territoriales françaises, un «commando» composé de huit personnes embarquées à bord de trois zodiacs mis à l'eau à partir du M/V GREENPEACE est monté à l'assaut du pétrolier norvégien ANNA KNUSTSEN malgré les efforts de l'équipage qui a tenté de les repousser en utilisant les lances à incendie.

L'une de ces personnes s'est attachée à la chaîne de mouillage empêchant toute manœuvre du navire au cas où un quelconque événement l'eut rendu nécessaire. Une manœuvre éventuelle eut même été rendue plus délicate, pour un capitaine ne connaissant peut-être pas la rade, sachant que le «commando» a par ailleurs empêché le pilote de monter sur le navire.

Le prétexte avancé par l'organisation ayant mis cette opération sur pied était la non-ratification par les USA du protocole de Kyoto et le fait que le navire soit chargé d'hydrocarbures appartenant à des sociétés américaines et devant être livrés à des sociétés de droit français. On ne voit d'ailleurs pas ce qu'un navire norvégien avait à voir dans un sujet de conflit entre Greenpeace et le gouvernement des USA et l'on peut même s'étonner que cette organisation qui a mis en œuvre ce coup médiatique ne l'ait pas plutôt fait chez elle aux Pays-Bas. Serait-ce que la «Koenijke maré-

Prise de position des membres de l'AFCAN agissant en tant que tels

chaussée» et ses donneurs d'ordres seraient moins laxistes que leurs homologues français ?

Quel que soit le bien ou le mal fondé de croyance ou de principes au nom desquels on peut être porté à s'engager, rien ne justifie que l'on s'engouffre dans l'illégalité, allant même jusqu'à la mise en danger d'autrui, en prétextant que la fin justifie les moyens. On vient de voir ce à quoi peut conduire une telle approche lorsqu'elle est envisagée par des gens certes moins raisonnables que l'est sans doute Greenpeace... Qui peut assurer que de la part de quelques exaltés la limite entre la simple recherche de l'effet médiatique et la pire piraterie ne serait pas franchie.

C'est pourquoi nous pensons que l'AFCAN devrait, avec CESMA et IFSMA, prendre officiellement position contre les agissements, tels que celui évoqué ci-dessus, qui mettent directement en cause la responsabilité du capitaine. Une telle prise de position étant faite au nom de l'AFCAN sans que soit d'ailleurs engagée l'opinion en tant qu'individus de chacun de ses membres. L'action proposée s'appuie, ainsi qu'indiqué au début, sur des textes législatifs mais dans ce qui suit, seule la loi du 17 décembre 1926, portant Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande sera prise en compte dans certaines de ses dispositions concernant d'une part le capitaine et d'autre part des tiers n'appartenant pas à l'équipage.

A. LE CAPITAINE :

En tout premier lieu le capitaine est responsable de la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison et il ne doit pas négliger de prendre toutes dispositions permettant d'assurer celle-ci. En effet l'article 81 de la loi portant CDPMM stipule qu'en cas de «...tout autre fait de négligence imputable au capitaine... ayant occasionné...» le capitaine peut être poursuivi.

Pour assumer ses obligations le capitaine doit pouvoir rester maître de l'exercice de son commandement et c'est pourquoi l'article 15 du CDPMM prévoit la poursuite de quiconque tenterait d'usurper ce commandement. Si ce dernier article ne s'applique qu'à des navires français, l'article 81 vise tous les navires quelle que soit leur nationalité et celles des membres de l'équipage lorsque les faits éventuellement constitutifs de délits sont survenus dans les eaux territoriales françaises. De toute façon en ne considérant que les principes nous ne saurions admettre que ce qui est valable pour la protection ou la mise en cause des capitaines français ne le soit pas pour nos collègues étrangers.



L'affaire de l'ANNA KNUSTSEN soulève d'ailleurs un autre problème engageant la responsabilité du capitaine en pareil cas. En effet pour remplir ses obligations concernant la sécurité du navire le capitaine a fait utiliser les manches à incendie afin de tenter de repousser les assaillants. C'est en effet une pratique usuelle et même recommandée à l'encontre des pirates. Mais supposons qu'un membre du «commando» eut été de ce fait projeté à l'eau et se soit noyé. Le capitaine aurait alors été poursuivi devant la juridiction de droit commun alors qu'à contrario il eut pu l'être devant le TMC s'il avait fait preuve d'une négligence ayant entraîné des dommages à son navire ou à des tiers.

B. LES TIERS :

Ils sont concernés par l'article 74 du CDPMM qui vise « toute personne autre que ... qui pénètre à bord sans l'autorisation du capitaine... », toutefois seulement si le navire est français. Dans ce cas le procureur de la République aurait pu engager des poursuites. Mais on peut se poser la question de savoir s'il aurait alors fait preuve de la même diligence que celle montrée en général par la justice pour abattre ses foudres sur le capitaine accusé d'une pollution si minime soit-elle ?

Il y aurait peut-être là, matière à demander aux élus côtiers quel est leur sentiment en la matière.

Il serait toutefois injuste de prétendre que les autorités françaises n'ont pas agi pour assurer le maintien de l'ordre. En effet le journal informe que «Hier on apprenait que le préfet maritime avait mis les militants de Greenpeace en demeure de quitter les eaux territoriales». On ne sait d'ailleurs s'ils ont obtempéré car le journal poursuit par «Ceux-ci devaient prendre une décision dans la soirée».

Le préfet maritime les a-t-il poliment remerciés s'ils ont finalement obtempéré ?

Nota : certains termes employés tels par exemple que «commando» sont ceux qui ont été utilisés par le journaliste auteur de l'article paru dans la presse qui l'a d'ailleurs intitulé «Un pétrolier abordé par Greenpeace».

La région NORMANDIE

Le but de ce colloque était de mettre en relation les utilisateurs des techniques satellitaires (imagerie, positionnement...) et les représentants du CNES.

L'AFCAN avait été sollicitée et le Cdt Ardillon avait accepté de faire un exposé traitant de l'utilisation et des besoins éventuels des navigateurs, mais il n'a pu débarquer à temps et fut remplacé par JP Dalby

En ce qui concerne l'utilisation des GPS à bord, nous disposons actuellement de matériel GPS/DGPS de bonne qualité et de bonne facture.

Colloque Espace et Société, ARC MANCHE - ROUEN 22/10/01

Un GPS doit donner comme information minimale et essentielle la position du navire ; la précision que l'on arrive à obtenir lorsque les signaux ne sont pas dégradés atteint le centième voire le millième de mille soit 18m à 2m de précision sur un VLCC de près de 60m de large et de plus de 300m de long, indications qui sont reportées sur des cartes où la minute de latitude (le mille) est parfois inférieure au millimètre.

Les autres informations délivrées par le GPS sont le résultat de calculs divers ; on a ainsi la route suivie sur le fond par rapport au cap gyro qui donnera la

dérive, la vitesse instantanée ou moyenne sur un certain temps, l'écart par rapport à la route souhaitée, la distance jusqu'au prochain point de changement de route et la route fond à suivre pour rejoindre ce point, des fonctions de calculs de route orthodromiques et loxodromiques (très appréciées des lieutenants navigation), diverses alarmes : dépassement d'un écart admissible par rapport à la route souhaitée, sortie d'une zone d'évitement au mouillage... Ces informations ne dépendent que du modèle utilisé et de ses options donc de son prix.

Une option intéressante, rarement fournie mais cependant demandée dans certains endroits est le GPS avec une imprimante intégrée qui permet à tout instant, ou à intervalles réguliers, d'imprimer la position du navire (la sécurité du navire est mise en avant mais ce sont surtout les affrèteurs – japonais entre autres – qui la demandent).

Si le système GPS n'est pas utilisé au maximum de ses capacités malgré son extrême précision, (en mer cela serait superflu, par contre il est devenu une donnée essentielle dans certains ports ou chenaux), il est utilisé en permanence et peut être un secours ou une confirmation pour la navigation visuelle ou radar.

En ce qui concerne le GPS et les communications : la position d'un navire n'est plus un secret grâce au GPS et aux satellites de communication, que ce soit en cas de détresse avec les balises ou bien avec le standard C.

Sur l'aspect commercial, les satcom standard C sont maintenant soit équipés de leur propre récepteur GPS, soit connectés au GPS de navigation du bord. Il est aisé d'intégrer systématiquement la position, la route et la vitesse d'un navire dans tout message de routine partant du navire. Il existe aussi des sociétés tierces qui peuvent interroger elles-mêmes les navires en standard C pour connaître ces renseignements. Cela fait l'objet de contrats entre la société et l'armateur / manager du navire.

Pour ce qui est de la détresse, les installations satcom-C sont maintenant standardisées, reliées au GPS du bord comme les appareils MF/HF et VHF. Les informations circulent bien dans les deux sens, (terre / bord et bord / terre). Dans le sens bord / terre l'utilisation est assez facile, trop peut-être car elle a entraîné un grand nombre de fausses alertes.

Les balises de détresse (EPIRB) COSPAS/SARSAT : telles qu'elles sont actuellement elles donnent satisfaction aux bords hormis quelques problèmes dont le principal est l'étanchéité des caissons de balise ce qui est plus du ressort du constructeur que de son concepteur. Elles utilisent des satellites à transit polaire et sont localisables par les satellites, utilisables en toutes zones.

Les balises de détresse (EPIRB) INMARSAT : utilisables uniquement dans les zones couvertes par INMARSAT (entre 0° et 70° N et S). Quatre satellites géostationnaires, elles nécessitent l'introduction de la position à moins de disposer de leur propre système GPS interne.

Toutefois une amélioration est envisageable : l'accusé de réception de la détresse.

Ce système existe déjà sous une forme non officielle : si une balise est activée volontairement ou par inadvertance, il s'écoule généralement peu de temps entre l'activation de la balise et un appel téléphonique du Marine Rescue Coordination Center (MRCC),

en charge de la zone, vers le bord pour s'assurer de la réalité de la détresse voire l'informer que la balise est activée (la balise émet un signal distinctif du navire et sa position est déterminée par les satellites qui reçoivent son signal et transmettent les informations au MRCC).

Actuellement lorsque l'émission d'une balise est détectée, le MRCC de la zone Navarea envoie un avis aux navires situés dans cette zone et donc à ceux qui sont proches, pour la recherche et surtout la collecte d'informations, afin d'aider les centres en faisant connaître l'état de détresse réelle.

Cependant en cas de détresse réelle avec abandon du navire, la balise, au même titre que les transpondeurs radars et les « VHF de rescue » est prévue être emportée par un officier de pont afin de faciliter les opérations de recherche des embarcations de sauvetage.

Lorsque la détresse est générée cela peut être au dernier moment avant l'évacuation, il peut ne plus y avoir de courant à bord, voire les batteries de secours déjà à plat. Il n'y a alors aucun moyen pour l'équipage en détresse de savoir si l'alarme a été reçue à terre.

Un « retour de détresse » vers la balise pouvant être lu d'une manière simple par l'officier en charge de celle-ci aurait à coup sûr un effet psychologique bénéfique sur l'équipage qui vient d'abandonner son navire. Ce qui est capital pour la survie.

Compte tenu de la conception des balises qui doivent être étanches, il ne peut être question d'envisager une connexion quelconque pour un appareil extérieur, mais un voyant lumineux intégré, signalant la réception à terre de la détresse, qui ne s'allumerait que lorsqu'une manœuvre volontaire à terre serait faite, pourrait suffire. **Il ne faudrait en aucun cas que cet accusé de réception soit généré automatiquement dès l'arrivée du signal de détresse à terre.**

Cela laisserait en outre le temps aux services à terre de vérifier le bien fondé de cette détresse avant de déclencher le processus de recherche.

On pourrait envisager de pouvoir déclencher la balise depuis la terre, comme cela se fait pour les balises de voiliers, mais il ne faudrait pas que cela rende la balise plus complexe en utilisation et compréhension par le personnel chargé de celle-ci, ni que cela puisse réduire sensiblement sa durée d'utilisation en détresse réelle. Cela permettrait de savoir si un navire qui n'a pas donné signe de vie depuis quelque temps est toujours à flot en mer.

En cas de détresse réelle très éloignée des moyens de secours, on pourrait aussi envisager, avec le système de déclenchement, la possibilité de bloquer l'émission en continu de la balise pour économiser la batterie et déclencher l'émission à intervalles



plus ou moins réguliers en fonction de la progression de ces secours de manière à suivre la dérive éventuelle des naufragés.

Il faut bien entendu considérer que plus un système est sophistiqué, plus il a de risques de pannes ou d'avaries. Il ne faudrait pas qu'en voulant trop « améliorer » un système existant qui a fait ses preuves, parce qu'il est simple, perde de sa fiabilité et par conséquent la confiance qui lui est accordée par ses utilisateurs potentiels que sont les marins dont c'est l'ultime recours et espoir.

Par contre il est prévu, en cas d'abandon du navire, d'emporter les « VHF de rescue » qui permettront de communiquer avec les avions de recherche et les secours lorsqu'ils seront assez proches (quelques milles), elles ne serviront donc qu'aux derniers moments avant le sauvetage et la récupération des naufragés. Elles ne seront pas d'une grande aide pour le moral des naufragés attendant les secours surtout s'ils n'ont pas pu avoir un accusé de réception de leur détresse. Les transpondeurs radar ne serviront qu'à améliorer la détection radar lorsque les secours seront à proximité, et de même que les VHF ne seront pas une aide pour le moral des naufragés.

Dans ce but pourquoi ne pas envisager que les satellites qui déterminent la position de la balise et transmettent les informations à la station terrestre, pourraient être utilisés comme un moyen de téléphone de type GSM, avec appel sélectif identique à celui de la balise pour communiquer uniquement avec les stations de coordination des secours à terre ? Cela permettrait la confirmation de la détresse, d'apporter une assistance médicale aux naufragés, de fournir des informations diverses utiles aux secours et aux naufragés, sans pour autant que ces satellites soient destinés à passer des communications téléphoniques commerciales.

Le sextant qui nous positionnait à quelques milles a été détrôné par les systèmes de navigation par satellite qui nous placent à quelques mètres. Savoir où nous sommes précisément est formidable, mais cela ne doit pas empêcher de rester très vigilant sur la sécurité en mer et un bon tour d'horizon du regard évitera peut-être le déclenchement d'une balise de détresse que l'on localisera mais il n'y aura plus personne à sauver.

Commandant H. ARDILLON
Commandant J.P. DALBY

AFCAN

Informations

N° 58

ÉLIMINATION DES DÉTRITUS DOMESTIQUES À FUJAÏRAH

Comme maintenant la plupart des ports très fréquentés, Fujairah – Émirats Arabes – autorise et accepte le débarquement à terre des poubelles.

Il suffit pour cela d'en faire la demande à l'avance à l'agent. Une demande précise statuant la quantité et la qualité de ce qui sera débarqué: plastiques, cendres, papiers, verres, pots de peinture, vieille aussière, etc. doit être envoyée.

Si tout se passe bien, lors du séjour sur rade, assez long parfois pour certains navires, un navire spécialisé dans la récupération de déchets (4 bennes à ordures

sur le pont) viendra le long du bord, prendra les ordures et délivrera un certificat signé de Green Peace Est. (Avoir un certificat Green Peace sur un pétrolier, quelle chance!) Encore faut-il que le bateau soit libre de tout engagement pour servir à cela. Enfin tout marche bien, on peut même faire appel plusieurs fois si le séjour sur rade se prolonge un peu trop.

Cela fait plusieurs fois que j'expérimente ce système, c'est bien et pratique, en plus avec 4 bennes on peut vraiment débarquer beaucoup de choses. Un petit reproche tout de même c'est que l'on s'évertue à bord à classer les boues suivant leur qualité, et puis tout est mélangé par la suite sur le navire collecteur.

La dernière fois cependant, ce fut plus surprenant: avant l'arrivée, télex de demande à l'agent, réponse que tout sera ok – arrivée sur rade, rien, mais je ne suis

pas pressé vu la quantité de plastique d'emballage que l'on reçoit - plusieurs jours passent, toujours rien – redemande et reconfirmation de l'agent – lors d'une vedette de service le lendemain je reçois un certificat de mise à terre des boues avec les quantités et qualités de mon télex de demande – 3 jours se passent encore, toujours rien – nouveau contact VHF avec l'agent pour lui demander le "garbage ship" (navire poubelle a une autre signification en français) et là on me dit que le certificat a déjà été envoyé – stupeur, il a fallu parler un peu et insister cette fois-ci par télex et les poubelles ont pu être vraiment envoyées à terre le lendemain.

Qu'en penser ?

Lors des dernières vivres, nous avons reçu comme à l'accoutumée, un impressionnant lot de plastique d'emballages divers.

Après un premier déballage qui nous laissait une quantité considérable de plastique, en comparaison du peu de vivres que nous prenions – uniquement du frais en Malaisie pour assurer un retour sur Fujairah avec un peu de salade – la quantité d'emballage était déjà très importante. Ne pouvant rien retourner à terre lors de l'embarquement des vivres ni par la suite, nous brûlons ce que nous pouvons, et le 4^{ème} mécanicien y passe une bonne partie de sa journée de travail.

Cependant quelques temps plus tard, en inspectant les chambres froides, je découvris l'objet de la

photo jointe : les pamplemousses étaient conditionnés séparément chacun sur un plateau plastique, puis emballés dans un film plastique, enfin emballés dans un carton (certainement une erreur de la production) avec tout de même un plateau de carton plastifié entre chaque rangée. Je connaissais les salades et les fruits emballés séparément, mais pas encore sur son reposoir personnel. Marpol V existe mais pour les navires uniquement, pas pour les entreprises qui travaillent grâce aux navires. Il est vrai aussi que la fabrique du plastique donne du travail à terre et permet certainement aussi d'augmenter le prix du pamplemousse.

Alors je passe un appel pressant au Cdt Charlot dont je lis avec intérêt la rubrique "En passant par la cambuse" dans Afcan Infos. Lui qui a l'air si gourmet ne connaîtrait-il pas quelques bonnes vieilles recettes



sur la façon d'accommoder le plastique. En le mangeant, on diminuerait la tâche du mécanicien devant l'incinérateur, et on diminuerait aussi considérablement le coût de gestion du navire.

Commandant H. ARDILLON

Juillet 2002

Octobre 2002

AFCAN

Informations

N° 59

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans (MPO) la Garde côtière canadienne (GCC) est le principal organisme maritime civil et opérationnel du gouvernement du Canada. Elle intervient en matière SAR, sécurité nautique, environnement, déglacement, assure les services à la navigation maritime, communications et trafic maritime, fournit le soutien et les services maritimes aux programmes ministériels de conservation et de protection des secteurs des sciences et des pêches ainsi qu'à d'autres organismes de tous les niveaux de gouvernement.

En matière SAR la GCC assume plusieurs tâches telles que la détection des incidents maritimes puis la coordination, le contrôle et l'exécution des opérations SAR maritimes (en collaboration avec le ministère de la défense nationale et dans les secteurs de compétence fédérale).

Au besoin la GCC fournit les ressources maritimes visant à appuyer les opérations SAR aéronautiques et si possible fournir des ressources SAR aux provinces, territoires et municipalités lors d'incidents humanitaires se produisant dans leur secteur de compétence.

La GCC coordonne, contrôle et réalise également des programmes de prévention et de sécurité nautique qui ont pour but de réduire le nombre et la gravité des incidents SAR de navigation de plaisance.

En plus d'assurer les services primaires d'intervention SAR maritimes, la GCC fournit des navires polyvalents et secondaires et supervise les activités de l'organisme bénévole qu'est la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC).

COORDINATION FÉDÉRALE SAR

Le comité interministériel de recherche et sauvetage (CIREs) assure depuis 1976 la coordination et l'efficacité des services SAR nationaux. Les divers ministères fédéraux concernés par SAR y sont représentés. Le ministre responsable de la recherche et du sauvetage a la charge de ce comité qui assure la responsabilité de déterminer les besoins en matière de SAR ainsi que de conseiller le gouvernement sur la meilleure façon de répondre à ces besoins.

Le Secrétariat national de recherche et sauvetage (SNRS), outre sa fonction d'aide et de conseil auprès du Ministre responsable de SAR, coordonne le PNRS et contribue à son développement. Le directeur exécutif du SNRS préside le CIREs.

SERVICES SAR MARITIMES

Afin de réduire le nombre de pertes de vie en milieu maritime, la garde côtière canadienne considère importants les quatre éléments suivants :

1. Gestion et contrôle, ces services veillent à la meilleure efficacité du Programme SAR, s'assurent que les exigences de couverture SAR sont constamment ajustées et qu'ainsi le déploiement des unités SAR

primaires est adéquat. La collaboration avec d'autres gestionnaires en ressources polyvalentes et secondaires permet une mise à disposition de ces moyens, rapidement, dans les secteurs à risque.

2. Opérations, ce sont la recherche, le sauvetage et la coordination des incidents, en fait, le noyau du système SAR maritime. Les unités SAR de la GCC considèrent qu'elles sont en mesure de relever tous les défis SAR de l'environnement maritime canadien et cela grâce à leurs équipes chevronnées, aux navires et matériels spécialisés.

3. Prévention, elle vise à sensibiliser le public aux risques encourus, ce qui diminue le nombre d'accidents ainsi que les coûts qui en découlent.

4. Bénévoles, éléments primordiaux pour maximiser l'efficacité des opérations SAR. La GCC encourage et soutient tous les aspects du bénévolat par le biais de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

CLASSEMENT DES NAVIRES INTERVENANTS EN MATIÈRE SAR

- Navires SAR primaires, sont spécialement conçus et équipés pour les missions SAR, leurs équipages sont formés en recherche et sauvetage, ces navires sont affectés aux secteurs à haut risque d'incident SAR, doivent être à moins de 30 minutes de l'appareillage.
- Navires SAR polyvalents, sont aptes à effectuer un autre programme opérationnel en plus du programme SAR, mais se doivent de rester dans un secteur SAR déterminé et de respecter toutes les normes SAR.
- Navires SAR secondaires, sont tous les autres navires gouvernementaux.

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE (GCAC)

Organisme bénévole très efficace, se compose de cinq associations à but non lucratif avec un conseil national.

La GCAC aide la GCC à exercer ses activités d'intervention et de prévention SAR. Cet organisme reçoit pour fonctionner une subvention du gouvernement, des dons du public et d'autres organismes. Ses bénévoles sont formés par la GCC. Ainsi la garde côtière peut compter sur 5.100 membres et 1.500 navires environ pour remplir sa capacité SAR.

Navires de passage, sont tous les navires qui sont assez proches d'un navire en détresse pour lui venir en aide conformément à la loi sur la marine marchande du Canada et du droit international où « tout navire en mer est tenu de porter secours en situation de détresse ».

Quelques données :

Dans les eaux navigables du Canada 94% des vies en détresse sont sauvées chaque année, ce qui représente 2.500 vies annuellement. Près de 20.000 personnes sont en cause dans des incidents maritimes de

La Recherche et le Sauvetage au Canada

nature moins urgente. En 1998 le Canada a connu 6.900 incidents SAR maritimes.

Le gouvernement estime avoir affecté 429 887 700 \$ à la garde côtière pour l'exercice 1999-2000. On comprend ainsi plus facilement, que le Canada considère la sécurité en mer comme une responsabilité personnelle et que l'activation du système SAR reste un dernier recours et que son activation injustifiée est une infraction grave qui tombe sous le coup du Code Criminel du Canada.

Nota : les 3 JRCC (centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage) et les 2 MRSC (centres secondaires de sauvetage maritime) couvrent une superficie de plus de 5,3 millions de kilomètres carrés. Les JRCC sont dotés de personnel des Forces canadiennes et des Gardes-côtes alors que les MRSC sont exploités par la GCC, leur rôle étant de réduire la charge de travail des JRCC dans les secteurs à forte activité maritime.

En final la GCC est très fière du personnel affecté aux services SAR ainsi que des bénévoles de la GCAC.

Améliorer et accroître le nombre de vies sauvées tout en réduisant les frais du contribuable reste le défi du système SAR canadien.

Plus largement la Garde côtière canadienne est considérée comme la troisième garde-côtes mondiale (après les USA et le Japon). Forte de 6.500 hommes dont 2.500 navigants elle dispose d'une flotte de 160 navires allant du brise-glace lourd à l'aéroglisseur, 23 brise-glaces, 35 hélicoptères et une dizaine d'avions de patrouille. Un collège forme les personnels à Sydney en Nouvelle Écosse. Budget annuel 1 milliard de francs et quartier général à Ottawa.

Statut civil des gardes côtiers, les navires et aéro-nefs ne sont pas armés, ils sont peints en rouge marqués Garde Côtière / Coast Guard, avec une bande blanche en diagonale frappée du pavillon national à la feuille d'érable.

Déglacement et patrouille internationale des glaces sont deux de leurs missions majeures en plus des missions traditionnelles d'une garde-côte.

Commandant D. MARREC



Chers collègues,
J'ai appris il n'y a pas longtemps que le témoignage ne remplace pas l'expérience acquise, cependant j'aimerais vous faire partager un peu ce que nous avons vécu sur le LIMBURG.

Nous avons inauguré une nouvelle forme d'accident de mer – mais peut-on parler vraiment d'accident de mer ? Ce qui suit a déjà été dit aux autorités yéménites, françaises et armatoriales. Tout ou presque a aussi été déjà révélé par la presse, je ne vois donc aucun problème à ce que les commandants de l'AFCAN puissent en profiter.

Ce fut quelque chose d'exceptionnel, par sa cause, par son accident et aussi par son résultat technique et humain. A ceux (principalement des journalistes en mal de sensations) qui voudraient savoir, je veux déjà répondre à plusieurs questions :

Ai-je eu peur ? Oui

Est-ce que j'y pense encore ? Oui, il faudrait avoir une bonne dose d'inconscience pour ne plus y penser.

Repartirai-je en mer ? Oui et même si possible sur le LIMBURG.

Aurai-je une appréhension lors de ma prochaine escale dans cette région ? Certainement oui, et aussi ailleurs, mais j'espère que cela me renforcera dans ma préparation.

.../...

L'ÉVÈNEMENT

Après avoir testé la machine en arrière, j'ai redémarré en marche arrière vers 07.45 pour casser l'erre du navire, allant jusqu'en arrière toute, nous étions alors à 6 nds.

A 08.00, la vitesse était de 0.8 nd, navire à 2.3 milles dans de SO de la bouée, route au 035 et cap au 065 (le LIMBURG évitant sur tribord en arrière toute sans vitesse).

A ce moment étaient présents à la passerelle le lieutenant de quart en train de porter le point de 08.00 sur la carte, et se préparant à aller sur le pont bâbord accueillir le pilote pour le conduire à la passerelle après vérification des citernes, un barreur, un des 2 élèves qui devait dans le cadre de sa formation assister à la manœuvre d'amarrage côté passerelle, et moi-même.

Sur le pont à bâbord se trouvent le bosco et 3 matelots, prêts à la coupée pour le pilote que l'on voit arriver, il doit être à 250 mètres environ du navire. Ils ont aussi déjà débordé la grue bâbord pour le matériel de branchement que le remorqueur qui se trouve sur l'avant bâbord apportera dès que le pilote sera à bord. Le second capitaine est au PC cargaison en train de préparer l'analyseur d'oxygène pour le pilote. Les mécaniciens sont à la machine, manœuvre et journée de travail qui commence. Le lieutenant qui doit faire la manœuvre à



l'avant est en train de se préparer, la cuisine est à son poste habituel. En fait il n'y a qu'un seul lieutenant (le 00-04) à dormir encore à cette heure.

Sur le plan d'eau il y a outre le Limburg, le remorqueur et les zodiacs pilote et plongeurs, un tas de petits bateaux de pêche – longues pirogues à moteur hors-bord – ainsi qu'à l'accoutumée ; il faut dire que le terminal de Ash Shihr est situé sur une des zones les plus poissonneuses de cette côte. On le sait, ces embarcations s'écartent au fur et à mesure de la manœuvre. Elles resteront autour de la bouée et du navire pendant tout le chargement, et d'ailleurs je dois signer un papier au pilote comme quoi l'équipage ne cherchera pas à entrer en contact avec les pêcheurs.

Donc à 08.00, ayant noté que la vitesse était suffisamment réduite pour le pilote, je mets le moteur principal sur stop, je suis donc tourné vers l'avant, ayant le pont principal et le coté bâbord du navire dans le regard. Au même moment une explosion retentit à tribord et aussitôt une colonne de flammes monte très haut (entre 60 et 80 mètres) de l'abord du navire au niveau du ballast 4 tribord, à peu près en face du plateau avant de la coupée.

Juste après l'explosion, un feu immense commence à se développer sur tribord, puis après quelques secondes, une deuxième et une troisième explosions retentissent toujours du même point, il me semble pourtant que la 3^{ème} explosion ne soit plus dirigée vers l'extérieur de la coque mais sorte du pont. .../...

LEÇONS À TIRER

Tout d'abord l'impossibilité de faire quoi que ce soit pour éviter l'abordage, car même si l'embarcation chargée d'explosif nous a heurté par tribord, et même si nous l'avions vu, nous étions totalement non manœuvrant, presque plus de vitesse. Donc un tel événement ne peut pas être empêché de la part seule du pétrolier «attaqué».

Le fait que l'explosion ait eu lieu à l'en-droit d'une cuve chargée montre que ce genre de navire – double coque – résiste bien. Même

s'il est certain que nous ne savons pas les résultats sur un navire complètement chargé, le fait que seule une partie de la coque et une seule cloison aient vraiment souffert (par cassure) de l'explosion ne provoquant qu'une seule fuite (car il n'y a pas eu de fuite de ou vers les citernes à cargaison ou les ballasts adjacents) montre aussi que ce système double coque est performant, même dans le cas d'un abordage «normal», cela montre bien la résistance de ce type de navire – tout au moins lorsqu'ils sont neufs.

Beaucoup de choses ont brûlé. Trop. Il est à noter qu'après inspection par le BEA entre autres, l'embarcation tribord a été retrouvée en partie brûlée ; on peut se demander comment elle aurait pu (et ses occupants) traverser sans encombre une nappe de pétrole en feu.

Un des radeaux de sauvetage a été retrouvé complètement fondu, son voisin semblant presque indemne. Les feux de navigation ont tous claqué de chaleur, ainsi que des néons à l'intérieur de la machine. Un problème important est aussi la composition de la peinture des ballasts, manifestement celle-ci ne supporte pas les très fortes chaleurs, se décompose et dégage alors un gaz (toxique ?).

ALORS QUE FAIRE ?

Je crois que la solution d'une escorte n'en est en fait pas une : pour la raison essentielle que nous sommes alors en eaux territoriales et que donc un navire de guerre français n'aurait pas eu l'autorisation de nous accompagner dans les eaux yéménites.

Notons aussi que depuis quelques mois, nous suivions le programme de contrôle naval volontaire de la marine nationale dans cette partie du globe. Je devais d'ailleurs prévenir de tout ce qui aurait pu me sembler anormal ou bizarre, je regrette de ne pas avoir eu le temps de le faire.

C'est à l'État du port de faire en sorte qu'une interdiction formelle de circuler au moins lors des manœuvres d'approche et de départ du terminal soit respectée au besoin par la force. C'est à l'État du port de réglemen-

ter son port et ses eaux et de fournir une surveillance militaire et/ou policière des navires le visitant.

Une autre approche des exercices incendie s'impose. La veille nous avons fait l'exercice « feu au manifold bâbord », exercice qui nous avait semblé un peu raté (plusieurs membres d'équipage étant allés combattre le feu par bâbord au lieu de partir par le côté safe du navire). Evidemment on avait répondu que ce n'était qu'un exercice et que dans la réalité ces gens ne seraient pas partis du mauvais bord du navire. Mais le lendemain, ces mêmes personnes n'ont pas essayé de combattre le feu, elles ont eu d'abord l'idée d'abandonner le navire. Alors comment changer cela ? Les notions de peur et de panique sont humaines et il m'est facile à moi qui était de toute façon coincé sur la passerelle et non pas sur le pont à ce moment-là de parler. Comment aurais-je réagi sur le pont ? Les exercices même répétés, même les entraînements avec feux réels ne rempla-

ceront pas l'expérience qui vient d'être vécue par certains.

Enfin et ce sera ma conclusion, il est plus qu'impératif et nécessaire d'être sur un navire en super bon état. Les 13 survivants (ceux qui sont restés) peuvent se dire qu'ils ont eu énormément de chance. En effet si le moteur ne part pas en marche arrière, ils sont tous morts, asphyxie et brûlures avec impossibilité de s'échapper. Mais ce moteur qui part, ce n'est pas seulement de la chance, c'est aussi parce que nous étions sur un très bon navire.

Que le navire soit en bon état et bien géré est primordial, mais aussi l'équipage. Au moment de l'explosion, l'équipage est reposé, en forme, et surtout bien entraîné et encadré, à bord et à terre. Je suis profondément persuadé que le même « accident » sans ce que le code ISM nous a apporté comme sérieux dans notre conduite et dans celle de la compagnie (techniquement et « équipement ») les effets en auraient été beaucoup plus graves. Ceci a

certainement contribué à ce que les personnes avec moi à la passerelle n'ont pas été prises de panique, ils ont eu confiance en moi et cette confiance m'a permis de me reposer sur eux et de prendre en eux la force qu'il fallait pour diriger tout ce que nous avons fait. De même que cela m'a permis de découvrir des êtres assez exceptionnels professionnellement et humainement, entre autres ceux qui combattaient sur le pont. Je pense vraiment que ces entraînements, ces papiers divers, ces vérifications permanentes ou presque nous ont permis de bien nous en sortir. Et je ne parle pas de la drug and alcohol policy, qui sait ce qui se serait passé si l'un de nous avait été sous l'emprise de...?

Enfin et ce sera ma dernière conclusion, il est aussi important de noter que l'État yéménite contrairement à d'autres États n'a pas commencé par mettre le commandant du navire en prison, que se serait-il passé chez nous ?

Commandant H. ARDILLON

Maintien en état des navires âgés - Réflexions

Avril 2003

AFCAN

Informations

N° 61

Il y a un point commun dans les pertes totales des trois navires qui se sont déroulées dans notre environnement proche : le TANIO (mars 1980), l'ERIKA (décembre 1999) ; le PRESTIGE (novembre 2002).

Ces trois navires avaient dépassé les 25 ans et portaient donc inévitablement les stigmates de leur âge : corrosion, usures, déformations. Et par voie de conséquence avaient subi d'importants travaux de coque mais ceux-ci peu de temps avant l'avarie fatale.

- Le TANIO (classe BV) avait, si mes informations sont exactes, eu un remplacement d'au moins 300 tonnes d'acier au niveau des fonds, zone milieu, dans un chantier italien.

- L'ERIKA (classe RINA) avait eu un changement d'environ 350/400 tonnes de cloisons et de structures associées. Ces opérations avaient nécessité de nombreuses brèches dans les cloisons, sur le pont et dans les fonds. Le travail avait été effectué dans un chantier de réparation au Monténégro.
- Le PRESTIGE (classe ABS) a, d'après la presse, subi des travaux importants de coque et de structure dans la zone milieu au chantier de Guangzhou en Chine.

Ces trois exemples ont été pris à cause de la proximité géographique des accidents et la

relative facilité d'accès aux informations essentielles.

Questions qui peuvent être raisonnablement posées :

- Pourquoi cet éclairage dans l'analyse des causes fondamentales n'est-il pratiquement jamais abordé par les experts ?
- La compétence des experts des sociétés de classification est-elle avérée en matière de coque en général et en matière de réparation de coques anciennes en particulier ?
- Suivant les chantiers autour du monde, les coûts en matière de réparations vont du simple au quadruple ; la technicité aussi. Comment les sociétés de classification font-elles appliquer avec la même rigueur par leurs experts les règles dans un chantier professionnel et dans un chantier tolérant ?
- La réparation d'un pétrolier ou d'un vraquier de 20 ans n'est pas chose facile. Il ne suffit pas de souder les tôles. Il se produit des contraintes mécaniques causées par le découpage, l'assemblage, les soudures. Ces contraintes peuvent engendrer d'autres cassures immédiates, ou pire dans le temps. Qui maîtrise ces nouveaux points de faiblesse ?
- Le rapport de l'ABS traduit par JP DALBY est clair, précis, la modélisation par éléments finis fait très professionnel. Mais a-t-on tenu compte de la contrainte causée par l'encastrement de la X^{ème} lisse ou la perte d'épaisseur de la Y^{ème} serre ? Comment la quantifier ?



- Une cassure de bordé de pont ou de muraille lorsqu'elle est sollicitée statiquement et/ou dynamiquement est extrêmement dangereuse. Elle peut évoluer (filer) très rapidement et prendre un chemin entraînant la ruine (cf rapports ERIKA). La sensibilisation de toutes les parties prenantes (armateurs, classe, capitaine, ...) est-elle faite ? Instructions et conduites à tenir sont-elles définies ?
- Les contrôles des pétroliers âgés en ter-

mes de structures demandent beaucoup de temps et de moyens. Les contrôles actuels relatés par la presse ne concernent essentiellement que les documents et les parties accessibles du navire au port. L'essentiel n'est pas vu, cet essentiel (la structure, la coque) est aux mains de l'expert de la classe. Cet expert sur lequel tout repose a-t-il lui-même toujours la compétence, la connaissance ? Ne se repose-t-il pas lui-même systématiquement sur le chantier ?

CONCLUSION

A l'aide de ces trois exemples, j'espère vous avoir alerté sur le risque supporté par le navire et son capitaine lorsque les réparations de coque sont décidées par un armateur, avec les seuls objectifs :

- Prix au kilogramme d'acier le plus bas possible.
- Visa de la classification.
- Délai le plus court possible.

L. TOUZE

AFCAN

Informations

N° 62

Intervention faite lors de la table ronde organisée par la Fédération des Pilotes le 08 avril 2003 sur «les lieux de refuge».

.../...

Bonjour et merci à la Fédération des Pilotes d'avoir organisé cette table ronde sur la problématique des lieux de refuges. Merci de permettre aux capitaines de navires d'exprimer leur point de vue sur la question. Pour ma part, je considère l'exercice particulièrement difficile car il s'agit avant tout d'évoquer un cas de figure qu'aucun d'entre nous ne souhaite vivre.

En effet, lorsque pour le capitaine, se pose la décision de faire relâche, dans la majorité des cas, la situation du navire n'est guère brillante, le capitaine et son équipage sont en situation d'échec (ce mot est terrible), car la tâche est au-dessus de leurs moyens et tout naturellement si un espoir subsiste pour sauver les personnes, le navire, la cargaison, c'est vers la côte que les yeux se tournent.

Par le passé, pas si lointain, les instructions nautiques, les pilotes, les services portuaires, (j'aime revenir aux choses un peu anciennes) apportaient toutes leurs compétences et l'aide nécessaire pour mener à bien cette délicate tâche qui consistait, autant que faire se peut, à sécuriser le navire.

Les événements récents, ou à cause de textes réglementaires divers et variés, ou encore la crainte de l'opinion publique, inhibant en nous tout courage d'assumer certains risques, nous ont démontré l'étendue et le coût des dégâts.

Les lieux de refuge sont une nécessité, nous n'aurions jamais dû l'oublier ! Chaque fois que nous refuserons cette évidence, nous générerons une catastrophe maritime, une mise en prison du capitaine et d'interminables procédures en réparations financières.

Pour tenter d'apporter une modeste contribution aux travaux de cet atelier, nous évoquerons deux chapitres.

Lieux de refuge



1. RÉALITÉ D'AUJOURD'HUI :

- le capitaine a un problème technique complexe à résoudre avec une aide extérieure.
- le capitaine n'a plus d'officier radio.
- le capitaine a la personne désignée à terre. (ISM)
- le capitaine est peut-être depuis plusieurs heures, plusieurs jours sur la passerelle et le navire n'est pas obligatoirement sans gîte, etc.

Donc une seule et même personne se doit d'être en contact depuis la terre avec lui et la personne désignée. (Le capitaine ne doit pas être sollicité à tous instants par toutes les autorités impliquées)

2. CE QU'IL FAUT ENVISAGER :

- les équipes "d'évaluation" doivent obtenir la pleine coopération de l'équipage, par conséquent, le capitaine ne doit pas se sentir menacé.
- la désignation du lieu de refuge n'est pas à priori du ressort du capitaine, il doit rester le problème de l'autorité de l'État côtier.

- Selon le voyage, le navire devrait avoir quelques cartes de détail de la côte auprès desquelles il navigue (dans la mesure où les lieux de refuge ne doivent pas rester secrets, création d'une collection de lieux de refuge par exemple).
- l'idée de faire des exercices dans tous les pays côtiers est à retenir.
- Adapter une "couverture financière quelconque" à cette situation particulière, par exemple un tarif établi à l'avance semble être préférable (car tout a un coût).

Pour terminer, je pense sincèrement que seuls les gens du métier sont et resteront les plus aptes pour résoudre le côté technique, les pilotes maritimes sont le premier maillon de la liaison navire-terre (ou terre-mer) et ils doivent le rester. Pour ce qui est de la vision politique de la chose, je dirais simplement : bon courage !

Cdt Daniel MARREC
Président

Avantages et inconvénients de S.T.C.W.

Dans notre lettre mensuelle de juillet nous faisons remarquer que certains pays européens pensent à limiter vers le bas le niveau des écoles pour être en conformité avec STCW. Cette information émanait de la 8ème Assemblée générale du CESMA (Confederation of European Shipmasters' Association) qui venait de se tenir à Anvers le 9 mai 2003. Rédigé en langue anglaise, nous nous sommes procuré le rapport de son président, le Captain Gerhard KIEHNE, et nous en avons traduit les passages traitant du sujet.

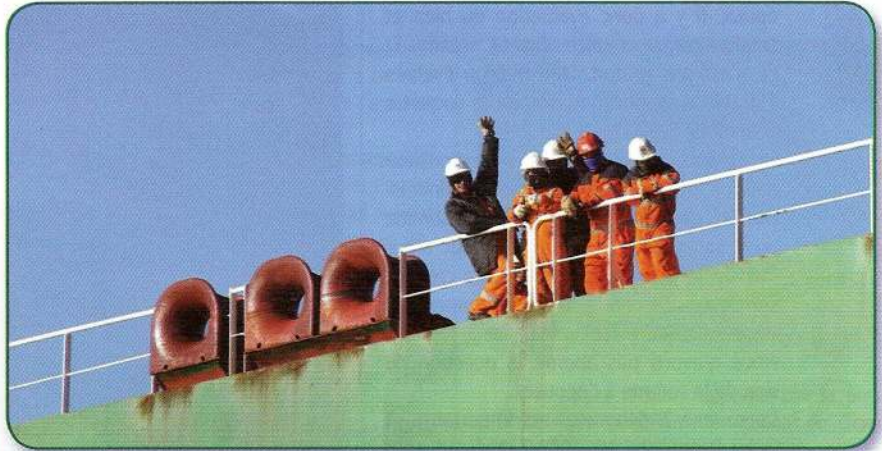
«Ainsi le CESMA a été créé en 1995 pour s'occuper des intérêts des European shipmasters en réclamant le retour des niveaux de formation de qualité pour la flotte européenne. Une qualité remise en question par des concessions douteuses de permis étrangers.

Nous revendiquons une formation de qualité, meilleure que celle de STCW actuellement. STCW (Seafarer Training Certificate Watchkeeping) ayant malheureusement un niveau minimum de formation qui a été mis en place pour les jeunes nations navigantes qui avaient peu d'expérience (implemented for young shipping nations without maritime experience).

Cependant, la formation est sévèrement menacée. Elle est négligée, voire réduite pour raisons économiques depuis ces dernières années. La conséquence de ce genre de petites économies serait le manque de personnel expérimenté et de qualité, et ce, à travers l'Union européenne entière dès aujourd'hui et dans les années avenir.

En France, dans les Écoles Nationales de la Marine Marchande, nous respectons certes les programmes pont et machine proposés par STCW, mais nous avons eu soin de conserver – du moins jusqu'à présent – l'enseignement des mathématiques, de la mécanique, de la résistance des matériaux et du droit maritime.

Nos jeunes recrues ne peuvent que se féliciter de la teneur des programmes qui leur



sont enseignés et en particulier, ceux concernant les quatre disciplines que nous venons de citer et que nous continuons de dispenser.

Ce niveau minimal de formation n'a pas échappé au Parlement européen de Strasbourg. Bernard Poignant, député européen est l'auteur d'un rapport. Il préconise que chaque État-membre veille scrupuleusement au niveau des brevets qu'il délivre. C'est donc l'État-membre qui verrait ses formations reconnues par l'Europe et non plus chaque établissement individuellement.

Puisqu'il n'est question que de «rapports», citons encore celui du sénateur Henri de Riche- mont. En fait, une réécriture du «livre blanc» des armateurs (1999) et des travaux du CSMM sur le cabotage maritime (2001). C'est aussi le projet d'une nouvelle formule d'armement des navires au RIF, lequel permet de rappeler la loi du 26 février 1996 modifiant notre Code du travail maritime.

Elle stipule «qu'à bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être Français». Ce n'est pas un pavillon «attractif», issu du RIF

que nous devons souhaiter. Les marins Français sont déjà hostiles au «pavillon Kerguelen». Ce dernier d'ailleurs, ne manquerait pas d'inquiéter le Bureau International du Travail.

Hormis toutes ces reformulations, souhaitons que l'armement français parvienne fiscalement à profiter très largement d'une taxe forfaitaire au tonnage. Une telle mesure, et d'autres si nécessaires, permettraient de repavillonner notre flotte, d'abandonner le 28ème rang mondial et de nous rapprocher du 10ème rang que nous détenions en 1970.

En contrepartie, nos cadres ayant reçus une formation supérieure à celle préconisée par STCW attendent de leurs employeurs qu'ils s'engagent, devant l'administration et les syndicats, à compléter, à bord, le nombre d'officiers et sachent ouvrir une voie aux personnels d'exécution, spécialistes du pont et de la machine.

On peut toujours espérer. «Espérer contre toute Espérance». Ainsi s'exprimait une grande figure du passé, le cardinal Lavigerie, le fondateur des Pères Blancs.

Julien RAOULT

Protection des biens du capitaine

Je reprends les données du problème que j'ai posé à mon notaire, suivi de ses réponses. Je pense correspondre à une bonne moyenne de capitaines en activité.

PROBLÈME :

Je suis capitaine d'un navire de commerce. Mon armateur m'a confié son navire. Je suis responsable devant lui de l'expédition et devant l'administration de l'observation des lois.

Cependant, bien que n'ayant pas, de fait, toute latitude dans l'exécution des tâches

pouvant prévenir un incident, ni la maîtrise de l'embauche des personnels embarqués et pouvant également provoquer un tel incident, je suis personnellement responsable sur mes biens propres dans le cas d'une pollution notamment.

Considérant que ma responsabilité est professionnelle, et que mes biens propres n'ont pas été acquis par le seul salaire de capitaine, je désire donc les mettre à l'abri, principalement mon domicile afin de continuer à en faire profiter ma famille si une telle mésaventure survenait.

SOLUTION :

Ayant posé le problème en 2001, les solutions ont évolué au fil du temps.

1. Nous nous sommes dirigés tout d'abord vers un changement de régime matrimonial.

Nous sommes passés à la séparation de biens. Il nous en a coûté 2.426,04 € entre le jugement, le notaire et la publication. Cela a pris également 9 mois. Pour autant, la maison n'a pas été mise au nom d'un des deux époux, elle est restée en indivision. Par contre, le changement de propriété sur les

- voitures, bateaux etc. est relativement simple. Il suffit de faire changer le nom sur les cartes grises ou de circulation.
2. Ayant mis quelques économies de côté, et voulant passer ma maison sous le nom de madame, nous avons recontacté le notaire. Cette opération est en fait une vente entre époux. Il y a donc évaluation du bien et cession contre créance, devant notaire. Et ce n'est pas gratuit. Une maison évaluée 150.000 € rapporte au notaire la coquette somme de 5.000 €
La créance de madame envers monsieur reste à honorer. Un créancier (l'administration) peut donc demander cette somme pour couvrir une amende. On peut alors, lors de la cession, stipuler que la créance sera exclusivement apurée au moment du décès (ou du divorce).
Nous n'avons pas abordé la question du don de la somme à l'épouse.
 3. La somme à déboursier est importante et la loi Dutreil (loi N° 2003-721 du 1^{er} août 2003) nouvellement sortie devrait s'appliquer... selon un cabinet conseil.
D'une part, la maison en indivis (séparation de biens) est insaisissable du fait du Code civil, mais d'autre part, un créancier tenace peut provoquer la levée d'indivision. La déclaration d'insaisissabilité dans le cadre de la loi Dutreil viendra verrouiller le système et garantir l'insaisissabilité du logement quoiqu'il arrive.
 4. Si la séparation de biens n'avait pas été prononcée entre époux, la déclaration d'insaisissabilité du logement aurait suffi. Il s'agit



Tribunal d'instance de Hyères

d'un acte notarié dont le décret d'application fixant les honoraires du notaire n'a pas encore été publié mais on parle de 100 €.

CONCLUSION :

La loi est un peu jeune et il faudrait attendre un premier cas dans le métier pour pouvoir se prononcer sur son utilité au capitaine.
Cependant, la solution 3 me paraît quand

même la meilleure, bien que j'y sois arrivé bien involontairement. Elle peut être évolutive s'il s'avérait que la déclaration d'insaisissabilité était caduque pour le capitaine. C'est une bonne solution d'attendre avant jurisprudence.

En cas de pollution, il faudra quand même faire de la prison. Là, il n'y a pas encore de solution.

Cdt. B. ANDRIEUX

AFCAN

Informations N° 65

Au-delà de votre confiance, vous m'avez accordé le redoutable privilège d'ouvrir cette revue par le traditionnel éditorial du Président.

Je ne peux que saluer le travail de mon prédécesseur qui a su tenir bon le cap malgré la pression qui fut celle de son temps de présidence. L'association, sous son impulsion, a tenu son rang, a maintenu sa crédibilité auprès des divers interlocuteurs qui nous honorent de leur confiance et a développé sa zone de compétence et d'influence. Enfin, Daniel MAREC a maintenu l'association dans la ligne fixée par les statuts rédigés par les pères fondateurs de notre association et c'est tout l'honneur de sa présidence.

Je me dois également de saluer en notre nom à tous, son épouse qui a dû partager le quart. Nous ne pouvons que les en remercier, en respectant la décision prise.

La permanence de la veille est une charge que notre métier nous apprend et que chacun d'entre nous connaît et se doit de respecter. Il m'appartient désormais de prendre le quart à mon tour. Il en va ainsi de l'ordre des choses sur ce sacré élément au goût bizarre.

Editorial

Mon embarquement actuel m'a éloigné de l'actualité de notre métier. Vos préoccupations me parviennent cependant grâce à la lecture des minutes de vos réunions mensuelles, ce dont je remercie les présidents de région et le bureau. La lecture de quelques numéros du Marin qui ont rejoint mon navire lors de sa première escale européenne, m'a permis de faire un point, certes estimé, mais qui néanmoins reste un point.

L'actualité est à l'image du compte-rendu de l'A.G. de l'IFSMa qui s'est récemment tenue à Buenos Aires. Sachons gré à BOUGEARD d'y avoir porté le message de l'AFCAN. A l'instar de certains ministres italiens, on y trouve des bonnes choses, mais aussi de bien mauvaises.

Certains armateurs français construisent des navires et les confient de nouveau à des équipages français. On reparle des autoroutes de la mer, un dialogue s'instaure sur la réforme du pavillon. Les navires qui jettent l'opprobre sur notre profession et pénalisent notre image de personnes responsables sont punis et immobilisés.

Les députés européens semblent décidés à mettre en place des "paquets" de mesures.

Il est possible que par l'élargissement de l'Europe Maritime, certains pavillons adhérents anoblissent leur registre. Enfin la sûreté et la sécurité maritime peuvent se trouver améliorées par l'adoption de nouveaux instruments tant législatifs que techniques.

Nous ne pouvons que prendre acte de ces bonnes choses. Mais cette revue de presse m'a surtout confirmé qu'il est très difficile d'améliorer les choses durablement, efficacement et simplement et qu'enfin, les mêmes errements et les mêmes recettes largement éculées ont toujours cours. Nous sommes habitués à cette lente amélioration qui hélas est une constante de notre métier, comme à notre éloignement forcé de la communication.

C'est toute la vertu des présidences précédentes d'avoir forcé cet isolement et réussi à communiquer, car selon le proverbe : toute vérité n'est pas bonne à dire et surtout à entendre.

Le plus grave à mes yeux est l'autosatisfaction de certains coureurs de coins de bois à l'action très limitée pour l'intérêt général, qui de plus, sont en mal de reconnaissance pour des raisons qui ne les honorent pas.

Un autre point d'inquiétude est ce "bis

repetita placent" opératoire pour améliorer ceci ou cela. Il y a là une profonde erreur car pour ne pas avoir à remplir ses obligations en investissant, les solutions retenues s'orientent vers une criminalisation à tout va, sans discernement, et surtout sans éthique dans la réparation des dommages. Il y a motif à détourner l'intérêt de ceux qui y croient et atteinte à l'honorabilité d'une profession. Comme on dit par chez moi : en attendant, ça remplit toujours un peu la barque...

J'en viens à mon souci de fond en qualité

de président de notre association. Devant cet horizon à barroter de grains blancs, sommes-nous bien grésés ? Réduire la toile c'est bien et réglementaire, mais est-ce bien nécessaire et suffisant ? Lors de notre très proche AG, je soumettrai à votre approbation un changement d'amure, qui de plus, semble rencontrer l'assentiment de nombreux actifs. En attendant, je vous souhaite bonne lecture de votre revue préférée. Amicalement.

Cdt. Thierry ROSSIGNOL,
Président



Juillet 2004

Novembre 2004

AFCAN

Informations

N° 66

A : Le Télégramme, BREST.

Ref. : votre article du 30 juin 2004 de Hervé Charbonnière, page BRETAGNE – Rubrique : Pollution maritime.

Je me permets de réagir à votre article du 30 juin 2004 concernant l'Arroyo Frio II. Comme c'est hélas la tendance coutumière dans la presse, cet article présente les débats et les faits d'une façon systématiquement défavorable au navire et à son capitaine, qui est à priori considéré comme menteur, pollueur et coupable. Tous les arguments en sa faveur sont dénigrés, mis en doute, ridiculisés, contrairement à l'équité qui doit être le maître mot des règles de vie en société et donc de la presse et de la justice. C'est au ministère public d'appor-

ter les preuves de la culpabilité. Tout prévenu jouit, en droit français, du droit à être défendu et de la présomption d'innocence. S'il arrive au journaliste signataire de cet article d'être justiciable, ce que je ne lui souhaite pas, il sera bien heureux si cette présomption joue en sa faveur, sinon, il se souviendra de sa prose antérieure et réfléchira peut-être, mais un peu tard, à la nocivité de ses propos.

Bref, pour en revenir aux faits, il est certain que la pression des associations syndicales, humanitaires ou écologiques diverses poussent vivement les médias à une appréciation

Réponse du Cdt GOURMELON à un article paru dans «Le Télégramme de Brest»

démagogique des événements et qu'il est bon d'aller dans le sens de la foule qui réclame toujours des coupables et si possible, de l'argent, pourquoi pas ?

Seulement, je tiens à dire que ces organismes divers ne détiennent pas le monopole du souci écologique et que ceux qui participent à la défense du capitaine sont aussi des citoyens du bord de mer et qu'ils ne se réjouissent pas plus que les autres des pollutions côtières.

Plutôt que de jeter systématiquement l'anathème soit sur un système d'exploitation des navires appelé «complaisance», mais qui est, que ça plaise ou non, le système dominant utilisé partout maintenant, dans tous les pays, et par les plus grands armements maritimes, soit sur des personnes, il est plus intelligent et utile pour tous de rechercher la vérité et de savoir exactement ce qui s'est passé. Si la pollution est volontaire, que le vrai coupable (capitaine, officier, marin ou armateur) soit sévèrement puni selon la loi, mais que s'il s'agit de défaillance technique accidentelle, d'erreur humaine involontaire, qu'il en soit tenu compte dans les verdicts. S'il s'agit de lacune dans les dispositions législatives ou techniques, il est important que ceci soit bien établi pour qu'il y soit remédié.

La recherche de la vérité n'est pas simple, les conclusions des enquêtes peuvent rarement être immédiates, et pour y arriver il faut du temps qui peut manquer aux inspecteurs officiels. Si le ministère public se plaint de la difficulté à apporter les preuves, ce n'est pas en occultant le problème et en condamnant systématiquement avec un certain à priori que les choses avanceront.

Dans ce but, tout le monde doit travailler dans le même sens qui est d'abord cette recherche de la vérité, sans préjugé, sans anathème mais avec sérénité et détermination.

Cdt GOURMELON



Extraits de l'intervention du Cdt APPERRY, au nom de l'AFCAN, à l'AG de l'AFDM, document préparé avec la collaboration des Cdts CHABILLON, QUÉRÉ et ROSIGNOL

RESTRICTIONS TECHNIQUES.

Jusqu'à où le porte-conteneurs grandira-t-il ? Il y a des contraintes techniques qui fixent la taille maximum actuelle. La conception existante est un navire à une seule hélice, avec le plus gros moteur Diesel fabriqué (12 cylindres, l'alésage maximum : 960 ou 980 mm), la puissance disponible est d'environ 93.000 BHP (68.500 kW), ce qui donne une vitesse maximum d'environ 24-25 nœuds, ce qui est demandé par l'industrie.

Cependant, en août 2004, on a appris qu'un moteur de 14 cylindres avait été commandé en Corée par Odense Staalskipsvaerft. On ne sait pas encore sur quelle taille de navire il sera installé, mais des articles de presse laissent à penser que l'on franchirait la limite des 11.000 EVP. Ce moteur peut développer environ 80.000 kW, et même s'il y a 16 cylindres sur les planches à dessin, on constate qu'une seule hélice ne peut supporter cette taille de moteur.

Les gros moteurs exigent des hélices d'un diamètre proche de 10 mètres.

Avec un pied de pilote pour le fond et une marge pour le bord supérieur, la profondeur de 13-14 mètres est nécessaire pour accepter l'hélice même si les navires sont à petite vitesse en eaux resserrées par petits fonds. En fait, l'hélice pourrait être un facteur qui limite la taille du navire.

Pour l'instant, c'est la conception à hélice unique qui prévaut. L'optimisation pour les économies de fuel peut être incompatible avec peu de vibrations et l'alternative pratique tout juste acceptable. Pourquoi alors ne pas passer à une double propulsion (2 moteurs, 2 hélices) comme l'ont fait avec succès certains pétroliers à faible tirant d'eau ? Différentes sources indiquent que l'investissement initial est de l'ordre de 10 % d'une construction neuve. L'amélioration de l'efficacité de l'hélice réduit les coûts d'exploitation mais les raisons économiques semblent toujours décourager la prise d'un tel risque. Le système à deux lignes d'arbres offre des avantages évidents, tels que double propulsion indépendante et la possibilité de continuer sur une seule hélice en cas d'urgence. C'est un argument fort si on considère que les valeurs croissantes du navire et de la cargaison représentent une augmentation de risque pour l'assurance.

La largeur des navires a été limitée par les capacités de débordement des portiques et les capacités de levage dans les ports du monde. Jusqu'à l'arrivée des post-panamax, ce n'était pas un problème. La largeur maximale a augmenté par étapes, de 32,20 mètres à la valeur actuelle de 45,80 mètres pour la classe des 9.600 EVP et plus. Les terminaux ont installé de nouveaux portiques, certains pouvant être rallongés plus tard. La capacité de levage est importante, non pour le poids maximum des conteneurs mais plutôt par la manutention des panneaux de cale. Le poids de la pile a augmenté entraînant logiquement une augmentation du poids du panneau. Actuellement des panneaux de près de 50 tonnes sont mis en place.

Des plans pour 12.000 EVP et même 16.000 (malaccamax) ont été signalés dans la presse. Toute conception au-delà de la limite des 9.500-10.000 EVP exige une autre propulsion, que ce soit avec deux hélices ou des combinaisons avec des pods ou des hélices contra-rotatives. Cela augmente l'investissement et de ce fait compense l'attrait de l'économie d'échelle qu'offre une plus grande taille. Si cela se produit, il y aura probablement un saut dans l'augmentation de la

La sécurité des porte-conteneurs, une préoccupation croissante

taille pour compenser l'augmentation du coût initial. Avec l'exigence de fiabilité d'exploitation et de respect des horaires, ce n'est pas une surprise que l'industrie répugne à tenter cette solution. Diverses études ont été publiées et il semble que l'alternative à deux lignes d'arbre soit celle qui ait le plus de chance d'être adoptée. On a vu cela avec les VLCC où les restrictions de tirant d'eau ont inspiré la solution grande largeur avec propulsion double.

Le prix à la construction pour les nouveaux grands navires est de l'ordre de 80 à 100 millions de dollars selon les conditions du marché et le pays de construction. L'American Institute of Marine Insurers a soulevé le problème de l'augmentation du risque pour l'assurance. Ils ont indiqué une valeur moyenne pour chaque conteneur (EVP) de l'ordre de 45.000 US\$, ce qui met la valeur de la cargaison à environ 430 MUS\$, faisant un total de l'ordre de 500 MUS\$ pour un type 9.600 EVP. Le rapport de la valeur cargaison à celle du navire est de l'ordre de cinq. Cela fait beaucoup d'œufs dans le même panier.

ILLUSTRATION DU RISQUE.

Donc, quel est le tableau des risques pour ces grands navires ?

Les études FSA (Formal Safety Assessment) donnent des informations sur les dangers associés aux porte-conteneurs. Viennent en tête, les dommages à la coque et à la machine, suivis par les collisions et les feux. Le coût total est estimé à 359.000 US\$ par navire et par an pour un navire de 4.500 EVP (taille panamax). En transposant les statistiques des petits navires sur les nouveaux gros navires, cela nous donne des chiffres de l'ordre de 700.000 à 800.000 US\$ par navire et par an, non compris la valeur de la cargaison.

Quelques-uns des accidents les plus marquants concernant des porte-conteneurs sont les collisions, les feux de conteneurs, fatigue des bordés, dommages causés par des impacts sur l'étrave, perte de conteneurs, roulis paramétrique et diverses réclamations sur la cargaison concernant souvent les conteneurs réfrigérés.

Les feux de conteneurs ont fait l'objet de nombreux articles de presse ces dernières années. Des feux énormes ont entraîné l'abandon et la perte de grands navires tels que le HANJIN PENNSYLVANIA en décembre 2003. Les feux sont souvent associés à des cargaisons à problèmes telle que l'hypochlorite de calcium, un agent oxydant qui peut s'enflammer spontanément dans certaines conditions. Eteindre de tels feux peut être un vrai problème car l'oxygène est libéré par le produit qui brûle, ce qui contribue à l'entretien du feu. Une méthode de lutte courante contre ces feux consiste à isoler la pile de conteneurs en feu en la noyant à l'eau pour empêcher le feu de s'étendre, et de laisser brûler

la pile jusqu'au bout. Les dégâts sont généralement considérables, comme dans le cas du CMA DJAKARTA. Le navire a eu une cale complètement détruite par le feu, et a dû être reconstruit au même prix qu'un navire neuf.

L'intégrité de la coque n'est normalement pas un problème pour les porte-conteneurs. On ne répertorie qu'un seul accident concernant un porte-conteneurs qui se soit brisé en deux, il s'agit du MSC CARLA. Les porte-conteneurs ont toujours été construits avec double flancs, double fonds, et cloisons étanches.

L'avant est une zone exposée sur les grands navires. Le dévers a continuellement augmenté pour atteindre des valeurs au-dessus de 45 degrés pour augmenter le nombre de conteneurs en pontée. La pontée et la taille du navire empêchent d'observer l'avant du navire depuis la passerelle. Ceci combiné avec la vitesse le rend vulnérable aux avaries de coque. Ce problème avait été remarqué par le DNV sur les gros pétroliers depuis les années 1970 et la formulations des règles a été adaptée et modifiée avec les années pour s'assurer que l'on construisait des étraves suffisamment solides.

Le roulis paramétrique a été la cause de très lourdes pertes de conteneurs ces dernières années, l'exemple de l'APL CHINA semble en être le cas classique. Le roulis paramétrique peut se produire par mer de l'avant avec une combinaison défavorable de hauteur, de longueur et de période de vague en fonction de la longueur du navire. Des coups de roulis soudain peuvent se produire sans préavis, entraînant les piles de conteneurs à basculer comme des dominos, produisant des pertes sévères.

La fatigue de bordé est une avarie qui a été portée à l'attention de l'industrie ces dernières années. Des fissures sérieuses furent découvertes par des armateurs allemands sur des navires type panamax après quelques années seulement de service. Ce problème est bien connu en ce qui concerne les grands pétroliers et les vraquiers mais n'avaient, jusqu'à présent, pas été observé à grande échelle sur des porte-conteneurs. Bien que la cause technique des fissures soit différente de celle des pétroliers, le remède est sensiblement le même. Avec l'utilisation accrue des aciers à haute résistance, les problèmes de fatigue doivent être étudiés avec attention, car pour l'usage courant, que l'acier soit ordinaire ou à haute résistance, la durée de vie est la même face à la fatigue. Ainsi, lorsque le niveau des efforts est accru quand on utilise de l'acier haute résistance, il faut porter une attention particulière aux détails de structures et aux facteurs de concentration des efforts pour maintenir la même durée de vie face à la fatigue. Les problèmes doivent être résolus au niveau de la conception.



Revue de presse



Bon-sang ! Mais c'est bien sûr ! Il suffisait d'y penser !
 Pour traquer les affreux pollueurs, la Marine Nationale a sorti son arme fatale de Cherbourg : Miss France 2005 !!
 Celle-ci, comme on le voit, dès sa première mission a repéré le «SUNLIGHT VENTURE».
 Chez V-SHIPS, armement de renommée mondiale, ils apprécieront !
 En matière de communication on était habitué à une Marine Nationale bien meilleure et plus sérieuse.

Avaries et black-out : dangers pour la navigation portuaire

Traduction du texte préparé par M. Bougeard et F. Van Wijnen (SG de CESMA) pour le séminaire de Bordeaux organisé par le Comité des Capitaines de Ports Européens et présenté à ce séminaire par Ph. Sussac et F. Van Wijnen.

BLACK-OUT ET AUTRES DÉFICIENCES.

Lorsque l'ordinateur qui réglait le trafic des trains aux Pays-Bas, tomba en panne quelques mois auparavant, le résultat fut un beau chaos. Les gens n'ayant pu se rendre au travail et d'autres incidents ont provoqué des millions d'euros de perte...//...

...//... Quelques compagnies maritimes ont essayé de surmonter ces problèmes à l'aide de plan d'urgence, en les incluant dans le Code ISM. Il existe des guides d'urgence sur la passerelle et à la machine. Il n'y a pas d'obligation de les suivre mais si le conseil donné n'est pas suivi et que quelque chose devienne vraiment grave, la compagnie a de bonnes raisons pour blâmer la personne responsable à bord. En fait, les plans d'urgence sont le résultat des enseignements tirés d'évènements précédents.

CAUSES :

La pratique enseigne que ces accidents sont rarement identiques, peut-être par leurs résultats, mais très rarement par leurs causes. Les circonstances peuvent être totalement nouvelles et les recommandations appropriées ne peuvent être trouvées dans le guide et cela est un des points de notre exposé.

Nous avons fait une étude sur les causes et les conséquences des black-out et nous en avons tiré des résultats et des recommandations frappants.

La situation critique dans le circuit électrique d'un navire est le passage de l'alimentation électrique à la mer (bien souvent un générateur attelé) à l'alimentation au port avec des groupes. Normalement, cela s'effectue bien avant que le navire n'arrive au pilote.

Pour des raisons économiques, parfois même sur ordre de la compagnie, le passage s'effectue au dernier moment, en présumant que l'installation fonctionnera correctement. Par expérience, ce n'est pas toujours le cas, mettant en danger les capacités de manœuvre du navire.

Le démarrage des groupes n'est pas très apprécié par les armateurs ou les opérateurs, toujours pour des raisons économiques. C'est la raison pour laquelle on marche au strict minimum de puissance disponible.



Cela peut provoquer des black-out du fait de demandes exceptionnelles de puissance importante provoquées par les propulseurs d'étrave ou arrière, qui ne sont jamais prévisibles.

Relancer l'installation demande plus ou moins de temps selon l'expérience du personnel de pont et machine. Les données récentes montrent qu'à bord des navires, le savoir-faire et l'expérience, même technique, diminuent.

L'ÉLÉMENT HUMAIN :

L'élément humain est un facteur clé des origines des avaries ou black-out. Cela peut être dû à un niveau ou une formation de faible qualité, mais l'élément humain comprend plus que cela.

Même des marins d'un bon niveau, bien formés, peuvent commettre des erreurs s'ils sont surchargés de travail et sont fatigués. Ce phénomène agit de plus en plus sur la sécurité car les effectifs ont été réduits au strict minimum, en fait uniquement pour conduire le navire du point A au point B et rien d'autre.

Le rapport annuel (2001) du Bureau Enquête Accident français (BEA Mer) souligne ce point particulièrement au cabotage, la Convention ILO 180 (BIT), qui indique 10 heures de repos quotidien, n'est pas respectée. Il faut savoir que 10 heures de repos quotidien cela signifie 98 heures de travail par semaine pendant des mois.

Le Port State Control peut arrêter un navire lorsque l'officier de quart à l'appareillage n'a pas eu assez de repos avant le départ, mais est-ce que cela se produit souvent ?

Le Port State Control ne contrôle pas tous les navires et n'effectue que des contrôles ponctuels. L'OMI s'intéresse à la fatigue, mais la seule solution est d'avoir des équipages plus nombreux, une dépense à laquelle les armateurs essaieront de résister.

FAMILIARISATION :

Une des raisons d'une mauvaise réaction lors de problèmes à bord, tels que court-circuit sur l'alimentation principale, est souvent une absence de familiarisation avec le navire.

Pour des raisons économiques, les équipages ont rarement l'occasion de se familiariser avec le navire lorsqu'ils effectuent la relève de l'équipage. En outre, de plus en plus d'équipages sont fournis par des marchands d'hommes. En dehors de la qualification de ces équipages, en espérant qu'ils satisfassent à la Convention STCW 95, on ne peut s'attendre à ce qu'ils aient de l'expérience du navire sur lequel ils vont embarquer.

Les Agences internationales de la sécurité ont déjà vivement conseillé de donner plus de temps aux arrivants pour se familiariser avec le nouveau navire sur lequel ils embarquent. Beaucoup d'incidents et d'accidents sont dus au manque de connaissance de l'installation technique du navire. Il est fermement de-

mandé aux opérateurs et aux gestionnaires de donner suffisamment de temps pour passer la suite aux membres d'équipage clés.

Les procédures devraient respecter les règlements imposés par le Code ISM. Nous connaissons tous les relèves au milieu de la nuit à Singapour, lorsque la vedette de l'agent attendant le long du bord, laisse tout juste une heure à l'équipage débarquant pour passer la suite, et pendant ce temps, le navire fait aussi des soutes.

COMPÉTENCE DES MARINS :

Cela nous amène à un des points d'intérêt principaux de l'industrie maritime actuelle. La Convention STCW 95 n'a pas apporté ce que la communauté internationale en attendait. Ce fut en fait une dévalorisation des niveaux d'instruction et de formation des marins.

La Convention, lancée par l'OMI, était plus un effort social qu'un effort véritable pour standardiser l'éducation maritime et la formation à travers le monde, encourageant les marins du tiers-monde à rejoindre la force de travail maritime mondiale. Le résultat est que la compétence maritime globale décline, provoquant un nombre croissant d'accidents et d'incidents...//...

MONDIALISATION DE L'INDUSTRIE MARITIME :

L'industrie maritime s'est mondialisée. Cela veut dire que sur de nombreux navires, des équipages multiculturels sont habituels, créant des barrières culturelles et linguistiques qui ne sont pas favorables à la communication à bord. La Convention STCW 95 exige un anglais maritime adapté pour les marins certifiés, mais cela s'est avéré être une utopie.

Le malentendu peut être un facteur aggravant lorsqu'une action rapide et compétente est nécessaire. Comme l'indique l'OMI, ce problème est une priorité des organismes de formation à travers le monde.

FORMATION A LA GESTION DE CRISE :

Une formation adaptée à la gestion des crises ne fait pas encore partie de la Convention STCW 95... Plusieurs sociétés de classification, tel le DNV, ont démarré un projet pour commencer la gestion de la formation à bord sur des points tels que la direction des opérations. Le projet s'appelle SeaSkills et le CESMA est membre de l'Expert Council pour évaluer les cours et les examens.

Pour le DNV, le niveau de formation sera international et les centres de formation seront en Norvège, aux USA, aux Philippines et aux Pays-Bas. On s'attend à ce que d'autres sociétés de classification suivent la politique du DNV car les incidents dus à des équipages peu performants augmentent.

Dans nos recherches pour trouver des circonstances dans lesquelles se produisent les black-out, nous avons trouvé deux exemples qui méritent d'être signalés :

- Lors d'une alerte au typhon à Hong-Kong, tous les navires du terminal conteneurs reçurent l'ordre de quitter leur poste. Pendant l'appareillage des navires, tous les portiques commencèrent à relever leur flèche, provoquant un champ magnétique important qui a affecté les ordinateurs des navires à proximité, provoquant des chutes de tension et des avaries aux moteurs et appareils à gouverner.
- Les treuils à tension constante peuvent provoquer des pointes de tension dans les circuits électriques du bord ce qui peut provoquer des chutes de tension sur d'autres appareils...//...

CETTE PRÉSENTATION A AMENÉ DE NOMBREUSES QUESTIONS :

Sur la partie « causes », la réponse a été que la cause principale est matérielle. Le port de Gotheborg a indiqué qu'il avait essayé de faire des enquêtes et qu'il semblait très difficile de connaître la cause exacte des black-out. Cela arrive, il faut une action immédiate pour l'extérieur et quand tout redevient calme, on s'aperçoit bien souvent qu'il n'y a rien sur les enregistreurs sinon toutes les alarmes de stop dans la même seconde.

La partie « fatigue » a amené aussi plusieurs questions. Un port a indiqué que les black-out sur les navires

de 100-130m de long avaient augmenté de 200 % en trois ans, ce qui a relancé sur la fatigue et les équipages réduits, un participant a même indiqué le stress dû à la pression téléphonique de l'armateur.

Effectuer les tests quand le pilote est à bord paraît un peu tardif selon les circonstances, une instruction générale européenne (voir celle des USA) serait préférable. Un port nordique mettant ses collègues en garde a indiqué que, après vérification de sa diffusion, ses « instructions de test avant l'arrivée » étaient ignorées parce que publiées dans la langue locale dans le règlement intérieur du port.

AFCAN

Informations

N° 70



Elle est là, figure de proue centenaire, trônant telle une Déesse, parmi quelques pâles consœurs sur un mur du superbe Musée Maritime d'Åland à Mariehamn (Finlande). Reine déchue après 40 années de bons et loyaux services à la mer. Elle n'a pas pour autant démérité mais pour lui épargner les derniers outrages du temps, la direction du musée a préféré la débarquer et lui refaire une beauté.

Qu'elle est belle cette retraitée restaurée, peinturlurée à souhait. On ne voit qu'elle en pénétrant dans le musée. Sa doublure, à poste à la proue, sous le bout dehors du quatre mâts-barque «POMMERN» tout proche, n'a pas si fière allure et ne possède pas son glorieux passé.

Tout au plus elle connaît Stockholm et Turku qu'elle visite tous les dix ans pour caréner la vieille coque rivetée. Mnemosyne, elle se souvient des Golden Days, au bon vieux temps où elle dominait une étrave en lame de couteau, fendait à 14 nœuds les longues houles des mers du grand Sud (337 milles en 24 heures une fois lors d'un voyage, ça décoiffe même une Déesse !..). Cette coureuse d'océans a bonne mémoire, n'est-elle pas la Déesse de la Mémoire dans la mythologie grecque et mère des Muses !

Elle se souvient parfaitement de sa naissance ou plutôt de son lancement dans les chantiers John Reid & Co sur la Clyde à Glasgow en 1903 sous le nom de MNEME (abrégié de Mnemosyne) pour le compte du célèbre armateur allemand Wencke Söhne de Hambourg.

Elle commença sa carrière par quatre longs voyages jusqu'au Chili pour charger le salpêtre du désert d'Atacama. 80 jours en moyenne pour s'y rendre au départ de Lizard Point. Trois mois et demi au retour ! Les mouillages sur rade foraine d'Iquique, de Tocopilla n'ont plus de secrets pour elle avec une vingtaine de jours de chargement des 4.000 tonnes de nitrate.

Changement de propriétaire en 1907 au décès de B. Wencke Söhne. Le nouvel armement Reederei-A-G von 1896 la revendra à son retour de San Pedro (Californie USA) via le Chili. Le fameux armateur Carl Laeisz fils de Ferdinand le fondateur de la Flying P-Line s'en portera acquéreur. Dans ce transfert de propriété, le "MNEME" deviendra "POMMERN" selon la tradition en vigueur dans cette compagnie qui voulait que le nom de chaque navire commençât par "P". Le POMMERN vint grossir la flotte constituée des quatre mâts-barques, PAMIR, dont on connaît la fin tragique, le PASSAT, le PEKING, PRIWALL, et PADUA. Sans oublier les deux super voiliers à cinq mâts POTOSI et PREUSSEN qui faisaient la fierté de cet armement avec leurs 8.000 tonnes de port en lourd. Seul l'armement français Bordes pouvait rivaliser avec cet allemand de Hambourg.

Sous le charme de MNÉMOSYNE

Sous ses nouvelles couleurs, le POMMERN continua ses navettes Europe-Chili passant 20 fois le mythique Cap Horn (10 allers et 10 retours).

Puis vint la Grande Guerre, le POMMERN trouva refuge sur rade de Valparaiso où il séjourna 6 années durant, équipage au complet. 56 autres grands voiliers allemands furent désarmés dans ce port attendant la fin des hostilités ! Retour du POMMERN en Europe en 1921, avec sa cargaison de nitrate tant attendue et un équipage à bout de nerfs après 6 années passées loin de la mère Patrie !

La flotte de cap-horniers allemands fut divisée et éparpillée au titre des dommages de guerre vers différentes nations victorieuses. Le POMMERN resta désarmé deux années à Delfzijl, son dernier port de déchargement ! La propulsion à vapeur naissante et la production de salpêtre synthétique en Norvège, n'incitaient pas alors les armateurs au long cours à acheter de grands voiliers, même en seconde main à un prix bradé. Pourtant un armateur croyait encore aux grands voiliers, il était finlandais et s'appelait Gustaf Erikson.

Il acheta le POMMERN en 1923 et continua les navettes vers le Chili pendant deux ans avant de le placer sur le commerce du grain dans des voyages autour de monde : départ d'Europe sur ballast vers le golfe de Spencer dans le Sud de l'Australie via le cap de Bonne Espérance et retour de Port Victoria vers l'Europe via le Horn avec 4.000 tonnes de grain en sacs !

Pour Gustaf Erikson, la navigation à voiles était toute sa vie. Il commença comme mousse sur un caboteur en mer Baltique à transporter du bois. Puis il voulut aller voir au-delà de l'horizon, en mer du Nord d'abord. Matelot à 17 ans, il passa ses examens de la Marine Marchande et devint capitaine d'un petit schooner à 19 ans ! Il passa ensuite sur des navires de 3.000 tonneaux. Il devint armateur en achetant un vieux voilier russe de plus de 30 ans durant la guerre de 14-18, comme son pays était neutre, il continua ses acquisitions de navires et commença en toute tranquillité. Il s'enrichit du fait de la hausse énorme des taux de fret et augmenta sa flotte de grands voiliers malgré le marasme frappant dans les années 20 en achetant des navires à très bas prix.

Au début de la seconde guerre mondiale il possédait une flotte de onze quatre mâts-barques: MOSHULLU 5.300t DW, PASSAT 4.700t, LAWHILL 4.600t, PAMIR 4.500t, OLIVEBANK 4.400t, HERZOGIN CECILIE 4.350t, POMMERN 4.050t, VIKING 4.000t, ARCHIBALD RUSSEL 3.950t, L'AVENIR 3.650t, PONAPE 3.500t. Impressionnant, sans compter huit trois mâts-barques et cinq petits vapeurs. Il est à noter que les navires gardèrent leur nom en passant sous pavillon finlandais. G. Erikson était superstitieux sans doute ?

C'étaient de magnifiques grands voiliers mais de vieux navires qui supportaient mieux les passages du Horn d'Ouest en Est chargés de grain, faisant tous la course du blé. A l'arrivée en Europe, ces clippers étaient loués par les armateurs pour servir aussi de magasins

flottants au fur et à mesure de la vente de tout ou partie de leurs cargaisons. Ce qui permit à notre armateur finlandais d'exploiter au mieux sa flotte et de faire fortune tout en vivant modestement dans sa bonne ville de Mariehamn. On rapporte qu'il gérait son imposante flotte avec son fils aîné et seulement un secrétaire, un comptable et trois dactylos !

La Finlande dû hélas se ranger aux côtés de l'Allemagne durant la seconde guerre mondiale, de nombreux voiliers de G. Erikson furent coulés ou saisis par les alliés. En 1947, seuls les PASSAT, VIKING naviguaient encore, le POMMERN était désarmé à Mariehamn où il arriva le 28 août 1939, quelques jours avant le déclenchement des hostilités, après son dernier voyage au grain qui le conduisit de Port Victoria à Falmouth en 117 jours puis à Hull.

En étudiant le palmarès du valeureux POMMERN on est séduit non seulement par sa finesse de ligne et ses records de vitesse sur de longues distances dans des eaux réputées peu hospitalières, tel que 72 jours pour aller de Hambourg à Valparaiso sur ballast en octobre/décembre mais aussi par ses transits les plus longs, 128 jours pour un Bruges-Taltal au Chili, soit près du double en hiver austral. Ou encore un Tacoma-Port Natal en Afrique du Sud de 144 jours, chargé de bois ! On imagine les difficultés rencontrées pour doubler le Cap Horn, la dureté et dangerosité de ce grand métier pour tout l'équipage. On ne peut qu'éprouver un grand Respect pour ces Cap-Horniers.

Mnemosyne se souvient de chacun de ces hommes qui foulèrent son pont, qui grimpaient dans la mâture, la caressant au passage en allant sur le bout-dehors. Elle se remémore non seulement les bons mais aussi les mauvais moments notamment quand un matelot passait par-dessus bord lorsqu'une vague traitresse déferlait sur le pont par grosse mer de l'arrière dans les Cinquantièmes Hurlants, ce qui arriva peu souvent, fort heureusement. Le POMMERN fut chanceux car elle a su en prendre soin et c'est avec plaisir que nous lui dédions ce poème d'un poète anglais, un Tall Ships' Lover :

Those splendid ships, each with her grace and her glory

Her memory of old songs or comrade story

Still in my mind, the image of life' need

Beauty in hardest action, Beauty indeed.

Longue et heureuse retraite à MNÉMOSYNE et au POMMERN.

PS : Remerciements à Jerker Ôrjans auteur du superbe livre «The book of the POMMERN», à Börje Etholens, fils de Arne Etholens matelot et excellent photographe à bord du POMMERN qui ont accepté que nous publiions les photos d'époque qui illustrent cet article. «L'âge d'or de la voile» de Louis Lacroix, capitaine au long cours Cap-Hornier fut aussi une aide précieuse pour la rédaction de cet article.

Cdt Michel BOUGEARD

Les uns ou les autres t'appelaient par ton prénom, ton diminutif ou encore par ton nom, mais pour nous tous, tu étais et tu resteras le Commandant François Gourmelon, Capitaine au Long Cours, Officier de la Marine Marchande française.

Après une trentaine d'années passées à la mer, à bord des navires des CHARGEURS RÉUNIS ou de la SITRAM, durant lesquelles tu as gravi tous les échelons : Élève-Officier, Lieutenant, Second Capitaine, et Commandant, tu as embrassé une carrière d'Expert maritime où tu as pu donner toute ta mesure et faire profiter à la communauté maritime locale, nationale et internationale de ta grande expérience, alliée à une compétence et une intégrité respectées et unanimement reconnues.

Tu as aussi donné de ton temps, de ta patience et de ton goût pour la formation des

jeunes en présidant le club nautique de Roscoff de 85 à 88.

Avec modestie, mais avec efficacité, tu as été de tous les combats : d'abord en créant en 1978, avec RIGOLET et QUÉMA l'Association Française des Capitaines de Navires pour la défense des Capitaines français et étrangers; ensuite une dizaine d'année plus tard, en participant à la fondation de l'Association Française des Experts maritimes pour la promotion d'une expertise maritime libérale et judiciaire honnête et compétente.

Tu ne pouvais supporter l'injustice dont pouvaient être victimes des marins, ce qui t'as amené à prendre des positions fermes dans des affaires telles que celle de l'ERIKA, du NUMBER ONE, sans oublier celle du BUGALED BREIZH.



Tu as appareillé trop vite à notre goût pour ta dernière traversée, en nous laissant tous, ta femme, tes enfants, ta famille et tous tes amis, tristes sur le quai. Mais, sache que nous sommes tous avec toi pour ta dernière manœuvre.

Cdt Jacques LOISEAU

L'actualité maritime n'a pas changé en quelques mois. La mise en place du RIF se poursuit par la nomination de Marseille comme « guichet unique ». D'expérience, l'administration française n'a pas changé de rythme : plusieurs mois avant d'inscrire Marseille sur le tableau arrière, quelques heures pour Panama. Espérons que cela va s'accélérer du côté français sans toutefois perdre son sérieux.

Le colloque « Le devenir de l'officier français marine marchande sous le RIF » qui s'est tenu au Havre sous l'égide de la Confédération des Associations de la Marine Marchande, a attiré plus de 200 personnes dont une majorité d'élèves inquiets de leur avenir. Les représentants des armateurs se plaignent que l'ITF, à la demande des syndicats français, ait classé le pavillon RIF comme pavillon de complaisance, ce qui les obligerait à passer sous pavillon étranger. En effet, certains affréteurs refusent les navires sous pavillon sur la liste noire de l'ITF. Cependant certains armateurs pensent avoir trouvé la solution en associant la « blue card » ITF avec le pavillon RIF. Nous espérons que les efforts de la France auprès de la Communauté Européenne pour obtenir un nouveau GIE attractif, associé au pavillon RIF seront couronnés de succès.

Quant au sujet principal du colloque, l'avenir des jeunes officiers, tous les orateurs ont fait l'éloge « d'un métier noble qui garde toute sa noblesse, vous serez aux postes de direction jeunes, il faudra aussi trouver des marins expérimentés pour occuper les postes de manquement à terre, la défiscalisation est faite

pour vous attirer dans ce métier à l'instar de l'offshore » etc. Mais... c'est le coup de l'appartement témoin çà ! Effet curieux de ne plus se voir traité de « voyous des mers » !

Tout est fait semble-t-il pour attirer les jeunes vers ce métier... Les armateurs internationaux ont peur, c'est vrai, car les sources se tarissent et le vivier chinois espéré n'est pas au rendez-vous.

Notre AG s'est déroulée à Royan les 22 et 23 mars, merci à Sussac qui s'est déplacé 3 fois pour nous trouver un point de chute satisfaisant la majorité. On constate que le nombre d'adhérents reste sensiblement constant. Dans les affaires relevant de la Convention de Montego Bay, on ne peut que s'étonner que certaines associations et administrations veuillent ignorer que la France a signé des Conventions internationales. Nous suivons de près la dernière affaire en cours et les suites que va donner Malte.

Les actifs vivent toujours la même problé-

matique réductrice en termes de pollution et de documents à fournir lors des escales dont le but est de faire de la sécurité médiatique avec un tableau de chasse en guise d'arbre pour cacher la forêt. L'application du Code ISPS dans certains pays continue d'alimenter les colonnes du bêtisier dédié.

Au sujet des plaintes déposées suite aux conflits SNCM, il semble de plus en plus que tous les acteurs s'orientent vers un apaisement pour « fait syndical ». Encore une fois on va faire appel au sens de la mesure des capitaines. C'est l'histoire qui continue après le « Saint Germain » et le « France », maintenant c'est la SNCM. Nous restons cependant en relation avec notre avocat car la position du commandant doit être définie (droit applicable ?)

Bon vent et bonne mer à tous.

H. Quéré

Editorial



Le site du BEAmer s'est enrichi de plusieurs rapports. Deux mettant en cause des navires marchands ont retenu notre attention.

ABORDAGE ENTRE LE CHALUTIER MONICA II ET LE CARGO CORN SWIFT DANS LE CANAL ST GEORGES.

Le chalutier était en action de pêche, vitesse 3.5 nds cap au 315, patron seul à la passerelle occupé à remplir le journal de pêche et à préparer le tracé des prochains traits de pêche pour les matelots qui vont prendre la suite. Vers 22h45 (bord) il ressent un choc violent sur l'avant. Il vient d'entrer en collision avec le CORN SWIFT. Le CORN SWIFT sur lest, va de GLASGOW à HARTLEPOOL, un port de la côte est anglaise ; cap au sud, vitesse 9 nds. Plusieurs navires sont à proximité. Le quart est assuré par un officier et un matelot.

A 21h (TU) il aperçoit le chalutier, le radar lui indique une route de collision, il tente de contacter le MONICA II par VHF. Pas de réponse. Il effectue deux changements successifs de route de 5° à droite sur pilote automatique puis émet des signaux lumineux (d'autres navires de pêches limitent ses possibilités de manœuvre sur bâbord). Sans réaction du MONICA II, les navires étant à 0.5 mille l'un de l'autre, la barre est prise en commande manuelle et mise toute à droite, des signaux phoniques sont émis (3 coups ?). Il y a choc entre l'étrave du chalutier et le bordé bâbord arrière qui a probablement chassé à la suite de la manœuvre de dernière minute.

Le BEAmer constate que le patron du MONICA II ne faisait pas la veille et que sa VHF n'était pas sur les bons canaux. Il rappelle que « tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée ». Le fait d'être navire privilégié ne change rien à la donne.

Pour le CORN SWIFT, si la veille était bien effectuée, c'est la réaction qui a été fautive. Le règlement prescrit de manœuvrer de bonne heure et franchement et souligne qu'une succession de changements de cap peu importants est à éviter, ce que le CORN SWIFT a pourtant fait. De plus ses signaux phoniques n'étaient pas réglementaires (3 coups au lieu de 5) et l'officier de quart aurait dû avertir le commandant.

Avec raison, le BEAmer note que l'utilisation de la VHF, au lieu de l'application pure et simple des règles de manœuvre, a pu aussi indirectement contribuer à l'abordage. Il est vrai qu'essayer de prendre contact dans un lieu fréquenté avec un navire non clairement identifié est une dangereuse perte de temps. Le cas suivant montrera d'ailleurs que, même entre navires s'étant reconnus, la VHF ne rem-



place pas la bonne application du règlement pour prévenir les abordages.

In fine du rapport il est rappelé (bien que cela ne s'applique pas à l'accident traité) que les pêcheurs ont trop tendance à garder leurs marques de pêche en tout temps et en tout lieu ce qui constitue une infraction.

ABORDAGE ENTRE LE FS LOUISE, PÉTROLIER AVITAILLEUR ET LE ROULIER TLEMCEN EN RADE DE MARSEILLE.

Les enregistrements du sémaphore du cap Couronne et radio du port de MARSEILLE permettent de retracer les événements. Le FS LOUISE va de MARSEILLE (passe nord) à LAVERA. Le TLEMCEN en provenance de MOSTAGANEM vient chercher le pilote en s'abritant du vent assez fort sous les falaises du cap Couronne à la demande du pilotage et avec l'accord des autorités portuaires.

Le FS LOUISE : d'un cap initial au 265 à 19h24, il viendra par plusieurs changements successifs au 315 à 19h31, instant de l'abordage.

Le TLEMCEN : à 19h20 traverse le chenal d'accès à PORT DE BOUC. A 19h26 le TLEMCEN fait route au 080.

Les enregistrements radio du port de MARSEILLE montrent les analyses différentes que font les deux navires de la situation et qu'ils commencent à discuter de la meilleure façon de se croiser alors qu'ils ne sont plus qu'à 0.5 mille l'un de l'autre. Le TLEMCEN propose vert sur vert. Le FS LOUISE rouge sur rouge. Le TLEMCEN accepte (pendant ce temps la montre tourne) mais apparemment n'a pas le temps d'effectuer la manœuvre et

c'est l'abordage. Le BEAmer note qu'alors, seul un crash stop aurait pu éviter l'accident, une évolution sur la droite du TLEMCEN pouvant impliquer le MARITIMA II contrebordier vert/vert du roulier.

Jusqu'à 19h22 les deux navires étaient contrebordiers tribord, CPA 0.4 mille (enregistrement des routes).

Le TLEMCEN voit le feu vert du FS LOUISE.

Le FS LOUISE (sans doute à cause des embardées) estime voir le TLEMCEN de face, routes opposées. Le BEAmer signale que la disposition des feux du TLEMCEN a été approuvée compte tenu de ses caractéristiques de construction, ce qui donne à penser qu'elle n'était pas habituelle. Le FS LOUISE vient donc sur sa droite mais avec de petits changements de cap, donc peu décelables par l'autre navire.

Dans cette affaire, pas de fatigue, pas de sous-effectif, les navires s'étaient clairement identifiés. L'abordage résulte d'une mauvaise application du règlement pour prévenir les abordages (règle 16, routes se croisant sous faible incidence) et du fait que les deux navires ne se sont rendu compte du risque d'abordage qu'en situation très rapprochée (absence de surveillance du relèvement de l'autre navire).

Il faut noter la salutaire prudence du BEAmer concernant l'usage de la VHF : l'utilisation de la VHF pour gérer des situations rapprochées n'est pas à prohiber, mais en tout état de cause, le BEAmer recommande aux officiers de quart passerelle et aux commandants de ne pas l'utiliser pour des manœuvres qui ne seraient pas conformes au règlement pour prévenir les abordages en mer.

Commandant C. LOUDES

Je suis C1NM, j'ai navigué comme Chef et Commandant et je suis actuellement détaché à terre pour assurer les fonctions de personne désignée ISM et agent de sûreté de la compagnie. Ces quelques mots de présentation vous permettront de mieux suivre mon regard lors de ce voyage.

MEPC : Comité de travail de l'OMI sur le sujet de la protection de l'environnement. Document de travail, la Convention MARPOL et ses différentes annexes et amendements. Ce Comité édite des circulaires et propose des résolutions à l'Assemblée de tous les comités (sécurité, environnement, technique, ...). Pour mémoire, la Convention MARPOL s'applique à tous les navires (long-cours, pêche et plaisance). Les navires de l'État doivent dans la mesure du possible en faire une mise en application dans les limites du raisonnable.

.../...

Les différents paragraphes de l'article avaient pour entêtes :

Réunions préparatoires

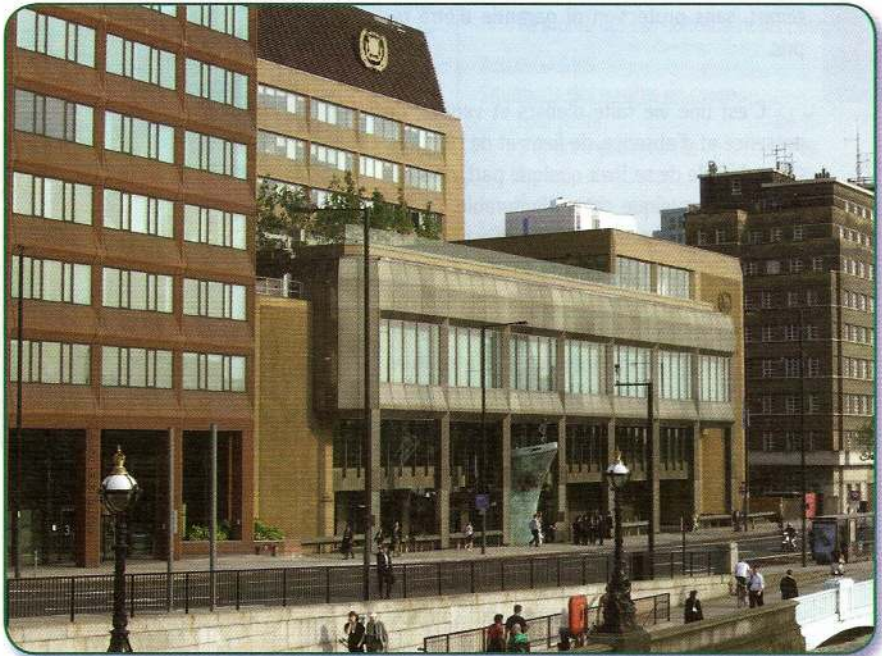
Arrivée à Londres

Recyclage des navires

Pollution de l'air :

- Hong Kong (Chine) propose une normalisation des systèmes de raccordement des navires à la source d'alimentation électrique à terre
 - La Suède lève le problème des flux de déchets générés par les laveurs de gaz inerte à bord des navires citerne existants
 - Concernant les teneurs en soufre des soutes
 - Désignation d'une nouvelle zone spéciale (PSSA) en Afrique du Sud
 - Gestion des eaux de ballast
- Amendements à Marpol
- Annexe I (pollution par les hydrocarbures)
 - o protection des capacités à combustible
 - o l'application des amendements à MARPOL I aux FPSO et FSU
 - o la définition des « heavy grade oil »
 - o projet d'amendements à la règle 15

Voyage initiatique au cœur de l'OMI - Participation au MEPC 54



- Annexe II (pollution par substances liquides nocives)
 - o récents amendements au code BCH
 - Annexe III (pollution par substances nuisibles transportées en colis)
 - o néant
 - Annexe IV (pollution par les eaux usées des navires)
 - o nouvelle règle 13 relative aux contrôles par l'État du port
 - Annexe V (pollution par les ordures des navires)
 - o néant
 - Annexe VI (pollution de l'atmosphère par les navires)
 - o modification des bons de livraison et des échantillons de combustible
- Traitement des eaux mazouteuses
Inadéquation des installations de réception
.../...

CONCLUSION

Ce séjour m'a passionné. J'ai cru un moment qu'il serait possible de se faire entendre en Assemblée plénière sur le sujet des séparateurs à eaux mazouteuses, mais j'ai découvert l'intérêt des « pauses » thé ou café qui sont des occasions rêvées pour faire passer les messages à qui l'on veut. Il ne reste plus qu'à être convaincant et bien argumenté. Pour ma part je suis toujours en contact avec des membres de différentes délégations tant nationales que non gouvernementales sur différents sujets que nous avons à cœur.

Je vous remercie de la confiance que vous m'avez accordée et espère renouveler cette expérience lors du prochain MEPC en octobre 2006.

Commandant C. MAGUIN

Nous avons reçu de Monsieur Guy PASQUIER un texte nous donnant son sentiment sur les conditions actuelles de vie du marin. Nous en reproduisons de larges extraits.

Je mène cette vie de marin depuis 14 ans maintenant, et j'arrive au bout de mon parcours : à la fin de l'année, je poserai sac à terre ; sans nostalgie ni regret, car j'ai duré

La vie du marin

dans cette vie, et je n'ai pas fait semblant ; mais physiquement, cela devenait de plus en plus difficile. Je continuerai à vivre en continuité dans le monde maritime, en assurant les visites des marins sur les bateaux en escale dans le port du Havre.

Je navigue dans de bonnes conditions, notamment depuis 2000, sur des bateaux sous pavillon français : périodes d'embarquement de 3 mois, suivies par un temps équivalent de

congés. C'est ce qui m'a permis de durer dans cette profession de marin au long cours où on ne cherche pas à vieillir. Je suis électricien sur un gros porteur de gaz (issu de pétrole), qui sillonne le monde entier : Asie du Sud-Est, golfe Persique, Australie, Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud, Etats-Unis... Auparavant, ce fut la précarité : une alternance d'embarquement dans diverses compagnies françaises, sur différents types de bateaux (porte-conteneurs,

rouliers, pétroliers, gaziers), et de recherche de nouveaux engagements. J'ai aussi fait 2 embarquements aux conditions internationales, et j'ai essayé de m'embarquer à partir de la Grèce. En cela j'ai partagé le sort de la plus grande partie du million de marins du monde entier, liés à une compagnie par un contrat à temps, sans protection ni garantie d'être repris.

C'est une vie faite d'allers et venues, de présence et d'absence, de liens et de ruptures. C'est difficile de se fixer quelque part, de s'engager dans quelque chose de durable. Quand on est à terre, l'horizon du départ est toujours en vue. On est à distance des gens, des événements et de la vie ordinaire. Heureusement, grâce aux moyens de communication modernes, le téléphone et l'internet, il y a un bien meilleur suivi, et le déphasage est moindre quand on revient.

Il y a la vie à bord. On ne choisit pas, et le marin doit avoir de grandes qualités de vie relationnelle ; généralement, il n'y a que quelques marins qu'on voit régulièrement. Personnellement, j'écris des messages, qui sont largement diffusés, dans lesquels je parle de ma vie et de mon travail. Si les marins écrivent ou téléphonent beaucoup aux leurs, ils sont généralement peu bavards sur cette vie à bord. Depuis ces cinq dernières années, à la suite de pollutions retentissantes causées par des bateaux, le plus frappant est la multiplication des contrôles et des inspections à bord faites par les autorités des ports de chargement ou de déchargement, par les compagnies pétrolières susceptibles d'affréter le bateau, par notre propre compagnie et par nos autorités françaises (État du pavillon). Il y a un effet largement positif, c'est tout le sérieux apporté au travail de maintenance, et au suivi de la sécurité, pour que le bateau soit le plus irréprochable possible. Mais cela accroît la pression sur les hommes à bord du bateau, principalement le commandant, le chef mécanicien et le second capitaine ; ces contrôles et inspections sont de plus en plus pointus, tout doit être parfait, et chacun doit être au mieux pour agir et réagir.

Les retombées sur les marins sont fortes : c'est l'élimination des « maillons faibles », les malades, les incompetents... Il n'y a pas de place pour l'à-peu-près, car chacun, du plus petit matelot jusqu'au commandant, doit être le plus performant possible à sa place et à son rang. C'est vrai, c'est une question de sécurité, mais c'est impitoyable. Il n'est pas d'embarquement sans qu'il y ait 2-3 marins qui soient renvoyés.

Toute la saveur de la navigation était dans le relationnel. Le monde maritime est mondialisé, et les équipages des bateaux sont mélangés. A bord du bateau sur lequel je suis,



l'équipage est franco-roumain, et letton aussi maintenant. Je constate qu'il y a eu une dégradation des rapports humains lors des deux derniers embarquements : des marins roumains étaient inadaptés et n'avaient pas leur place sur un bateau ; cela crée des tensions, des énervements, et les rapports humains en pâtissent.

Le bateau parcourt de très longues routes. Lors de mon dernier voyage (fin août – fin novembre 2006), je l'ai rejoint à Singapour (il venait d'Afrique de l'Ouest), et le déchargement eut lieu dans deux ports de Taïwan. Après avoir chargé dans le golfe Persique, nous avons fait route jusqu'en Australie (déchargement et chargement) ; ce fut ensuite la Corée du Sud (2 ports) ; retour au golfe Persique pour charger, et j'ai débarqué à Dubaï en passant, après 3 mois.

Les longues routes, les grands espaces, les lointains horizons, sur les océans et les mers, à travers les continents, ça me marque profondément. Je suis maintenant habitué aux visages variés d'hommes et de femmes, entr'aperçus plus que côtoyés ici et là au gré des voyages : je suis renforcé dans cette conviction que l'humanité est une, au-delà des différences de langues, de cultures, de religions, et que rien ne justifie les scandaleuses inégalités. Comme marin, je suis aussi frappé par cette propension qu'ont les hommes à bord des bateaux à vivre ensemble, et à se respecter : je crois que l'accent est mis sur ce qui unit, moins sur ce qui nous différencie. Notre défi pour demain sera de vivre en paix, ce qui suppose bien des rééquilibres.

Bien des marins, c'est le cas des Philippins, ont de longs contrats d'embarquement : 6, 9 mois voire plus ; loin des siens et de ceux qu'on aime, avec les difficultés d'adaptation à

bord du bateau, si on peine à trouver ses marques au travail, ou dans les relations avec tels autres marins de nationalité différente, si on n'est pas à l'aise avec l'anglais, la vie à bord peut être cause de beaucoup de frustrations. Il n'y a guère d'échappatoire, si, de plus, lors de rares escales, il n'est pas possible d'aller à terre, pour se sortir du bateau quelques heures. J'ai entendu, y compris à bord de mon bateau, tel ou tel marin roumain mal à l'aise dire qu'il se sentait comme en prison.

Les compensations financières ne résoudront rien, et ne remplaceront pas la présence de l'être aimé et le sourire de son enfant. Il vaut mieux avoir affronté cette foutue solitude, que ni le courrier électronique ni le téléphone ne réussissent à estomper. Des Philippins, Indiens, disent qu'ils se sacrifient pour leurs familles, et leurs enfants, pour permettre à ceux-ci de faire des études. Je connais des officiers français qui ne supportent plus à un moment donné d'être écartelés de la sorte, et choisissent la relation familiale plutôt que la carrière.

Ce métier de marin est beau, car il engage beaucoup de camaraderie dans la relation, et de solidarité dans le travail quand il faut faire face à un coup dur. Il est beau aussi par la splendeur de la scène, cette mer jamais la même, symbole de force et de tranquillité, les levers et couchers de soleil, le bleu profond des ciels étoilés... Il est devenu hyper exigeant : le transport maritime est un rouage essentiel dans le processus de mondialisation ; j'é mets le souhait que nos grandes instances internationales, bien disposées comme l'OIT/BIT (voir le projet de convention consolidée sur le travail maritime de février 2006), replacent le marin au cœur de leurs dispositifs et de leurs règlements et non à la marge, ou en bout de quai de l'oubli.

Guy PASQUIER, Prêtre ouvrier

ISPS : A propos des documents que le bord doit fournir dans les ports voici comment un de nos collègues a vécu cette charge au quotidien ! L'uniformisation de la documentation au niveau de l'Europe pourrait réduire la fatigue et améliorer la sécurité des navires effectuant du cabotage intra-européen.

Les Codes qui se succèdent, MARPOL, qui ajoute régulièrement un chapitre à son ouvrage, les critères de qualité, les mesures de sûreté, les exigences des affréteurs, les demandes particulières des terminaux s'additionnent et engendrent une quantité sans cesse grandissante de paperasse à préparer et envoyer avant l'escale. S'il suffisait de changer la date et le nom du port, la tâche ne serait point trop lourde mais que nenni ! Chacun y va de sa petite touche perso, de sa forme perso, ce qui fait que le travail est sans cesse à renouveler.

Je vous livre ci-dessous quelques exemples en liaison avec la navigation que je pratique, à savoir le transport de produits pétroliers raffinés principalement en Méditerranée / Atlantique-Nord / mers du Nord, Noire, Rouge, Blanche (et pas toujours bleue !) :

Vu en Belgique et Hollande : les documents à préparer sont différents pour deux escales de même nature, au même poste avec deux agents différents à un mois d'intervalle.

Parmi les exemples de ce à quoi on peut faire face, il y a le port d'Augusta en Sicile. Si on regarde le Guide to Tanker Port on constate que les appointements de Santa Panagia sont intégrés au port d'Augusta.

Il m'est arrivé de charger à Santa Panagia et de souter à Augusta, 4 milles entre les deux. Avant l'arrivée à Santa Panagia, j'ai rempli les formes ISPS, Déclaration de résidus, Pre-arrival check list, puis naïvement j'ai cru que plus rien ne serait nécessaire pour aller souter trois mokes de HFO de l'autre côté de la baie. Le nom de l'agent était le même, même si l'un dépendait de Syracuse et l'autre d'Augusta.

En prévision de cette « escale » (au mouillage) de soutage, j'ai eu la désagréable surprise de recevoir un nouveau jeu de formulaires à remplir. Passablement agacé, j'ai renvoyé le jeu déjà envoyé pour l'arrivée à Santa Panagia en apportant quelques modifications (date, nom du port, ...). L'agent me renvoya le tout en me faisant remarquer que même si les informations demandées étaient les mêmes, la forme différait – du style un fichier sous Word d'un côté de la baie était sous Excel de l'autre côté. Deux coups d'aviron changent parfois bien des choses !

Toujours en Italie, une escale à Fiumicino (mi 2007) implique l'envoi de 5 messages différents sur lequel il sera mentionné 4 fois le nom du navire, 4 fois le call sign, 3 fois le pavillon ... jamais dans le même ordre de sorte que le « copier/coller » n'est pas aisé. L'agent envoie un document de 11 pages (14 du même style à Gênes ... toujours en Italie, ils ne sont pas champions du monde pour rien) avec des impératifs



de retour à date imposée. Le Génois est aussi très demandeur d'information du style liste des personnes impliquées dans la gestion des opérations commerciales avec type et numéro de brevet alors que ses collègues du même pays ne le demandent pas.

L'Espagne a déjà mis en place une harmonisation des formulaires dans ce domaine ; 5 ports sur 6 récemment touchés ont des documents uniformisés. Un bon point donc qui ne peut effacer celui, ô combien mauvais, du coût prohibitif (pour ne pas l'appeler autrement) lié au déchargement obligatoire des eaux de lavage des citernes cargo et résidus de cargaisons hydrocarbures. Mais ceci est une autre histoire.

Les Tanker Check List de Cartagena et de Tarragone, cités pourtant très proches ne sont pas les mêmes. L'une réclame une forme EC tandis que l'autre propose, ou plutôt impose, une forme espagnole. Parti un jour de la Corogne avec 2 lots de naphta vers Cartagena d'abord pour décharger un lot et en recharger un autre, pour ensuite continuer sur Tarragone pour tout y décharger, je me vis réclamer par l'agent de Tarragone, alors que nous étions encore à La Corogne un tonneau d'infos (ETA, quantité de cargo, déclaration de résidus, ...) ceci alors que je n'avais pas de prévisions pour l'accostage au port intermédiaire, ni d'infos sur la quantité du produit à recharger, le tout accompagné d'un (je cite) « yr prompt reply appreciate » avec un coup de fil à bord quand ce n'est pas assez « prompt ».

Hollande / Rotterdam + Amsterdam : plusieurs escales en 2007, 2 formes différentes pour un même document. Certains terminaux ont leur propre forme, parfois envoyée sous forme scan-

née donc impression et remplissage à la main + scan ou fax.

Il est très fréquent, sur le marché maritime des produits pétroliers blancs, de ne connaître le port de déchargement que 48 ou 36 heures avant l'arrivée. Les messages tombent alors en pluie avec des réponses demandées rapidement « pour éviter des délais à l'accostage ». La pression est mise sur le commandant pour qu'il envoie sa liasse de documents au plus vite.

Ces documents doivent être envoyés au moins 24 heures à l'avance en invoquant (en ce qui concerne la déclaration de résidus) le même règlement européen. Ce qui n'empêche pas certains de les demander 48 heures avant l'arrivée, en brandissant toujours le même texte de base. (L'Espagnol de Tarragone le veut même 3 jours avant !)

Si la référence est donc la même, pourquoi ne pas uniformiser (forme et support) les informations à envoyer avant une escale en concentrant dans un document unique la déclaration de résidus, forme ISPS, liste d'équipage ...

Une uniformisation au niveau mondial est utopique, les USCG (entre autres) ne feront jamais comme les autres ! Mais si déjà les ports européens pouvaient s'entendre on ferait un grand pas, surtout pour ceux qui cabotent dans le coin.

Nous passons beaucoup de temps à notre bureau à préparer les escales, c'est autant de temps que nous ne passons pas à la passerelle ou à la formation des jeunes !

Commandant Bertrand DERENNES

Voici copie de la lettre que FX. PIZON a adressé au Président de la République au nom de l'AFCAN

Monsieur le Président,

Le 18 septembre 2007, le Sénat a adopté la loi visant à supprimer le critère de nationalité française pour les capitaines de navires battant pavillon Français. Cette adaptation de la loi française à l'article 39 du traité instituant la Communauté Européenne, malgré l'examen par la commission des Affaires Économiques du Sénat, est porteuse d'effets néfastes aussi bien pour les capitaines que pour l'État.

Cette loi est basée sur un postulat établissant que les activités du capitaine liées à son rôle de représentant de la puissance publique sont très réduites. Cela témoigne d'une méconnaissance profonde des réalités de l'exercice du métier de capitaine, mettant au même niveau les conditions de navigation d'un remorqueur portuaire, avec celles d'un navire transportant 2000 passagers et plus, ou d'un navire de charge effectuant un voyage autour du monde. Les décès, les accidents graves ne sont hélas pas rares, et il faut aussi ajouter les émeutes à bord des navires à passagers, ainsi que la piraterie, même si l'on cherche parfois à en re-qualifier le crime (affaire du Pascal Paoli). Une connaissance sommaire de la langue française sera-t-elle suffisante pour en gérer correctement l'aspect juridique. Pire, s'il faut obtenir l'autorisation pour intervenir dans un cas grave, avec un décalage horaire supérieur à huit heures, sera-t-il vraiment possible de joindre au milieu de la nuit un procureur ayant les connaissances maritimes requises?

Les arguments supplémentaires adressés par l'AFCAN à Monsieur Charles REVET, sénateur, rapporteur de la loi sur la nationalité des équipages de navires français sont restés sans effet. Les députés européens semblent vouloir conserver à l'écart de

Nationalité du capitaine



l'application du principe de libre circulation des travailleurs les professions ayant un rapport avec la sécurité publique, et en 2003, la Commission Européenne était favorable au privilège de nationalité, ainsi que le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Espagne. Seule la Norvège, pays non-membre de la Communauté, y était opposée.

Tout ce qui touche à la mer est en France dispersé dans différentes administrations, ce qui ne permet guère une gestion globale et cohérente des problèmes maritimes. Il est particulièrement intéressant de comparer avec la situation très voisine des notaires, pour laquelle le Garde des Sceaux a immédiatement réagi, se rendant le 1er juin dernier au Conseil Supérieur du Notariat. A cette occasion, le ministre a affiché son soutien dans le combat engagé par le notariat face à la Commission Européenne sur la condition de nationalité. Le magistrat, sous-directeur des professions judiciaires et juridiques à la Direction des Affaires Civiles et du Sceau a déclaré : « Nous considérons que le notaire en France est détenteur d'une parcelle de la puissance publique dans la mesure où il établit des actes authentiques qui ont force exécutoire... »

Ce projet de loi, entraînant la disparition de fait du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, va rendre encore plus difficile l'exercice d'une fonction à responsabilités élevées. Les capitaines français, dont la compétence est mondialement reconnue, trouveront toujours du travail sous pavillon étranger. Mais c'est l'État qui souffrira le plus de cette situation, en raison du manque prévisible de connaissances en droit français des capitaines étrangers, en raison aussi des imbroglios juridiques issus de cette réforme faite en l'absence d'un réel ministre de la mer. En conséquence, l'AFCAN demande le maintien de la condition de nationalité française du Capitaine et de son Suppléant pour les navires français, armés au Long Cours ou à la Grande Pêche, à bord desquels le Capitaine exerce de façon habituelle le rôle de représentant de la Puissance Publique.

*Pour le Président, empêché,
Le Cdt François-Xavier Pizon,
Membre du Conseil d'administration de
l'AFCAN*

Notre collègue Alain JEGU a assisté pour nous, le 31 Janvier 2008, à la Table ronde sur l'enseignement supérieur maritime et nous fait part de ses réflexions

Cette table ronde faisait suite à un Groupe de travail des ministres des Transports de l'UE du 5 décembre 2005. Dans ses conclusions, le rapport de ce groupe de travail reconnaissait :

- que la diminution du nombre global des marins de l'UE actifs pourrait constituer une menace à long terme pour la préservation du savoir-faire européen tant à bord des navires que - par voie de conséquence - pour les industries maritimes européennes à terre.
- qu'une telle diminution du nombre de marins

engagés dans les transports maritimes internationaux est imputable, dans une certaine mesure, à l'image globale des transports maritimes dans l'opinion publique.

- que la meilleure manière (pour le navigant) de se doter du savoir-faire nécessaire pour intégrer les sociétés exerçant leur activité à terre est d'acquérir une expérience solide à bord de navires de grandes qualités, ce qui pourrait être encouragé dans le cadre d'une planification de carrière à long terme.
- qu'une éducation et une formation appropriées constituent la base d'une telle carrière, tant en mer qu'à terre, et qu'un marin doté des qualifications pertinentes devrait trouver plus facilement un emploi stable, en particulier, s'il dispose de qualifications supérieures aux exigences de la Convention STCW.

Enseignement supérieur maritime

Ce groupe de travail invitait les armateurs et armateurs-gérants de navire à mettre en place des partenariats à long terme avec les établissements de formation maritime de l'Espace Économique Européen notamment afin de permettre l'acquisition d'une expérience en mer, et à contribuer à faire en sorte qu'un nombre suffisant de postes soient proposés aux jeunes officiers des États membres, en particulier à ceux formés dans ces établissements.

Ces rappels permettent d'«apprécier à leur juste valeur» les propositions faites le 31/01. Cela permet aussi de mieux situer le contexte.

L'initiative de cette Table ronde n'est pas due au seul bon vouloir et à la volonté de Monsieur Bussereau de faire avancer le sujet. C'est une sorte d'obligation bruxelloise.

L'inspecteur Général de l'Enseignement maritime a dressé un tableau des formations existantes



et de leurs « améliorations » prévues. De Cayeux, au nom de l'Acomm, a exposé les « intérêts » de l'application du système L,M,D à la Marine Marchande (je n'ai pas encore tout compris et je doute d'y arriver). Pour pouvoir intégrer ce système il faudrait que nos écoles soient habilitées à délivrer des titres d'ingénieur (ce qui a été refusé en 1980) ou qu'elles soient adossées à une université technologique ce qui, indépendamment des réformes des référentiels pédagogiques déjà assez importantes, semble très compliqué sur le plan matériel.

Quant aux armateurs, tout en disant être satisfaits des formations actuelles, ils ont exprimé le souhait de pouvoir orienter la 5ème année vers le pont ou la machine.

Pour résumer :

- on ne touche pas à la filière académique, mais il existe un argumentaire (rédigé par ou sous les directives d'Illionet (adjoint du DAM Aymeric) résumant les atouts et surtout les inconvénients de la polyvalence telle qu'elle existe à l'heure actuelle. Il est bien évident qu'on a surtout évoqué les inconvénients.
- on simplifie la filière machine en supprimant le niveau de Chef Mec de 15000 Kw et en ne conservant que les brevets de Chef 8000 Kw et Chef illimités.
- on ouvre à titre « expérimental et provisoire » au mois d'octobre 2008 à l'ENMM de Marseille une formation de Chef de Quart Passerelle ouverte sur concours aux bacheliers. Cette formation durera 30 mois navigation comprise et elle est destinée officiellement à répondre rapidement aux besoins des armements français. En fait c'est la CMA-CGM qui a obtenu l'ouverture de cette formation en faisant du chantage juste avant Noël. Le matin l'IGEM nous parlait d'une classe de 30 candidats. Le soir, dans sa synthèse, Aymeric parlait, lui, de deux classes. Il n'a jamais été question de la suite de cette filière, mais Bedel m'a confirmé qu'il y avait bien une suite possible pour ces chefs de quart passerelle qui peuvent rejoindre la filière pont à priori au moins au niveau de Capitaine 3000, les temps de navigation n'étant pas encore fixés.

En apparence, il ne s'agit donc que de quelques aménagements pratiques. Mais si on y regarde de plus près, on s'aperçoit :

- qu'on est en train de ressusciter la filière CLC en la mettant au niveau de STCW. On nous dit que c'est expérimental et provisoire, mais si le provisoire dure ?
- qu'on facilite l'accès à Chef illimité en raccourcissant la filière qui reste aussi au niveau STCW.

Si tout ça devait se confirmer, il s'agit de la destruction pure et simple de la filière dite académique, car même avec les temps de navigation des filières B, il vaudra mieux emprunter ces filières que faire de la polyvalence avec la filière A. Tout semble en effet organisé pour qu'on revienne à des formations minimum STCW qui fourniraient plus rapidement qu'à l'heure actuelle les officiers voulus aux armateurs. Il est évident que le temps total des filières B pont et machine est rallongé pour préserver l'intérêt de la filière A. Si cette filière disparaît faute de combattants, on va pouvoir réduire encore les temps de navigations des filières B et s'aligner sur l'école d'Anvers par exemple.

EN CONCLUSION :

Cette table ronde n'a pas été convoquée à partir de bons sentiments, mais sur l'injonction de Bruxelles. On cède sur tous les points aux armateurs en créant (ou en recréant) des filières adaptées à

leurs besoins et en faisant disparaître très discrètement la filière polyvalente directe.

Les autres sujets de cette table ronde n'avaient apparemment pas beaucoup d'importance. Tout le monde a reconnu qu'il était très difficile d'attirer les jeunes vers les métiers de la mer et de les fidéliser. Seul le groupe Bourbon a reconnu que si on en était là, c'est que la faute en revenait essentiellement aux armateurs.

Pour ce qui est des Hydros, il semble qu'on s'achemine vers une seule organisation sur deux sites (Marseille est sûr, il reste à trouver le deuxième (Nantes semble tenir la corde mais Besselat (député du Havre et rapporteur du Budget de la Mer) fait le forcing pour Le Havre)). Le problème des profs d'hydro semble définitivement clos : ils seront remplacés par des navigants expérimentés qui auront le statut d'administrateur des Aff. Mar. dont les missions sont étendues à celle relatives à l'enseignement. Pour compléter, on ouvrira le corps enseignant à des praticiens des sciences de l'ingénieur et des matières générales issus de l'Éducation Nationale. Le corps des PTEM pourrait être mis en extinction, voire supprimé, les PTEM actuels intégrant un corps au statut analogue existant déjà au sein de l'Éducation Nationale.

Cdt Alain Jégu

**TRADUCTION LIBRE D'UN ARTICLE
PARU DANS LE LLOYD'S LIST
DU 14 MAI 2008**

Le « Nautical Institute, London Branch » a saisi l'opportunité du MSC 84 pour organiser un séminaire sur les pertes de conteneurs, suite à la publication par le MAIB du rapport sur la perte du MSC Napoli, avec les questions suivantes :

- Pourquoi des piles de conteneurs s'effondrent-elles.
- Qui est le mieux placé pour planifier un chargement.
- Quels sont les moyens de contrôle pour le navire.
- Les procédures de planification et de chargement peuvent-elles être sûres et opportunes.

Une nouvelle analyse sur les pertes de conteneurs

- Les déclarations de poids et de contenu des containers sont-elles fiables
- L'effet des conditions de temps est-il vraiment imprévisible
- Le danger créé par les conteneurs à la dérive peut-il être réduit.
- Quelles sont les sommes perdues.

La solution pour les conteneurs doit être pratique, et non académique. Oubliez les mathématiques et recherchez les solutions pratiques, expliquent les experts, alors que l'industrie du conteneur recherche des moyens pour réduire le nombre des pertes de conteneurs.

M. David Tozer, directeur commercial au Lloyd's

Register pour les navires porte-conteneurs a expliqué cette semaine qu'il est extrêmement compliqué d'établir les efforts sur le navire et sa cargaison, en tenant compte de la flexibilité de la poutre-navire, des accélérations dues au roulis et à d'autres variables qui pourraient avoir comme conséquence l'effondrement de piles de conteneurs et la perte par dessus bord de conteneurs. « Ce problème ne sera pas résolu mathématiquement, nous avons besoin d'une solution pratique, et non académique. »

La question des pertes de conteneur est devenue un thème d'actualité depuis que le bureau d'enquête sur les accidents maritimes du Royaume-Uni (MAIB) a relevé beaucoup de points faibles sur les

pratiques de l'industrie maritime dans son rapport sur l'effondrement d'une pile de conteneurs à bord du feeder Annabella au début de l'année passée.

La Chambre internationale du commerce maritime (ICS) et le Conseil mondial du commerce maritime (WSC) élaborent actuellement un code des bonnes pratiques qui devrait être achevé cette année.

Des preuves ultérieures de mauvaises pratiques ont été découvertes par le MAIB pendant son enquête sur l'accident du MSC Napoli. Les inspecteurs ont constaté que, sur les 660 conteneurs restés au sec sur le pont du navire porte-conteneurs échoué, 137 présentaient plus de trois tonnes que leur poids déclaré. Le plus grand écart était de 20 tonnes, et le poids total des 137 conteneurs dépassait de 312 tonnes celui enregistré sur le manifeste de cargaison.

Avec plusieurs autres incidents graves ces dernières années, l'industrie du transport maritime de conteneurs examine maintenant de nombreux points faibles au long de la chaîne d'acheminement, avec le défaut de déclaration du contenu ou les conteneurs surchargés, ce qui est certainement le plus grand problème. Mais à la fois la conception des navires et la résistance des conteneurs eux-mêmes font également l'objet d'un examen rigoureux.

Mike Compton, conseiller technique à l'association internationale de coordination de maintenance du fret, a déclaré lors de ce séminaire que « beaucoup de conteneurs n'ont aucune capacité à l'empilement, alors que le niveau de l'entretien de conteneur est un autre sujet de préoccupation.

Les conteneurs sont travaillés plus durement que jamais. Comme le sont les navires et leurs équipages. Comme le sont aussi les ports, les travailleurs portuaires et les appareils de maintenance. Le maillon le plus faible est le conteneur de marchandises lui-même. »

Mais comme le soutien se développe dans l'industrie pour que tous les conteneurs soient pesés, M. Compton a relevé des interrogations sur la façon dont les déclarations de poids pourraient être vérifiées, qui devraient en être responsables, où elles

devraient être faites, et comment s'assurer que les caractéristiques correctes sont communiquées en temps utile aux officiers à bord.

La plupart de ceux qui étudient cette question estiment que la pesée du conteneur lors du chargement à bord est trop tardive. Une solution serait de peser des conteneurs quand ils sont déplacés dans le terminal par les cavaliers ou les portiques. La technologie existe mais jusqu'à présent, les fabricants d'équipement disent que ni eux ni les opérateurs de terminal n'ont été sollicités pour fournir des informations sur le poids.

La conception des navires est également critiquée, avec des passerelles souvent trop étroites pour permettre à l'équipage de vérifier correctement le saisissage. «Ceux qui conçoivent les porte-conteneurs semblent seulement penser à cela la veille du premier voyage » se plaint M. Compton. Mais les efforts sont maintenant entrepris à l'O.M.I. pour améliorer des procédures de saisissage, avec une norme internationale pour les navires neufs qui devrait être approuvée cette année « ainsi une action est en cours.»

Le nombre exact de conteneurs perdus chaque année reste peu connu, avec une estimation fréquente de 10.000, relevée par le P&I Club du Royaume-Uni dont les bases de données internes suggéreraient un nombre considérablement moins élevé - bien que les déclarations de sinistre n'incluent pas les conteneurs vides.

S'adressant à la réunion organisée par le Nautical Institute, M. Karl Lumbers, directeur prévention des pertes du P&I Club U.K. a déclaré que la mutuelle d'assurance avait enregistré 776 réclamations de fret en conteneur entre 1987 et 2007 qui ont coûté \$372m. Le nombre de réclamations représente 10% du total du Club sur toute cette période, alors que les porte-conteneurs représentent 12% des entrées du Club. En termes de valeur, la part des réclamations de conteneurs était 9%.

Mais il y a eu récemment une augmentation en valeur des réclamations, traduisant en partie le volume des pertes des deux hivers passés quand il y eu plusieurs accidents importants dans les eaux



européennes. La plupart des pertes se sont produites à bord de navires grands et relativement neufs. Il y a également eu une «spectaculaire progression» dans les pertes résultant des erreurs commises par le personnel à terre telles que le mauvais arrimage. «Ce ne sont pas simplement les armateurs qui doivent être blâmés,» d'après M. Lumbers.

La Chine est l'une des plus grandes places sensibles, avec des autorités incapables de suivre le rythme de l'accroissement du marché d'exportation, et d'assurer le maintien des normes d'emportage. L'Inde est un autre pays qui a des problèmes de contrôle de qualité, mais M. Lumbers a également précisé que l'une des plus grandes exportations de l'Europe est le déchet où l'incidence de la sous-déclaration du poids de la cargaison est vraisemblablement banale.

Un premier projet du code de bonnes pratiques sur lesquelles l'ICS et le WSC sont en train de travailler a été maintenant distribué, a indiqué M. Peter Hinchliffe, directeur maritime d'ICS. La pesée des conteneurs est l'un des éléments abordés dans le projet. Cela sera présenté au Comité de sécurité maritime de l'OMI en décembre. L'industrie espère toujours que l'auto-réglementation sera suffisante, mais si les autorités décident que des règles obligatoires sont nécessaires pour améliorer les normes de sécurité après l'incident du MSC Napoli, alors le code devrait fournir un modèle pour de futures réglementations.

AFCAN

Informations

N° 80

L'actualité maritime est une nouvelle fois dominée par la piraterie. Malheureusement, tout porte à croire que ce ne soit pas la dernière.

Le golfe d'Aden est devenu une des zones les plus dangereuses où naviguer. De même qu'au large en océan Indien, puisqu'on note des attaques à plus de 300 milles des côtes somaliennes. Certes les actions menées par l'armée française sont efficaces, pour le moment. Mais ce sont des actions de «réaction», non de «prévention». Et de réaction en réaction ...

Oui il est certainement difficile de mettre en place une politique de prévention, la zone est tellement grande et fréquentée, et il faudrait une unité politique onusienne, à tout le moins européenne.

Editorial

Des accompagnements individuels ? possible, mais il va falloir beaucoup de navires accompagnateurs (80 navires par jour à Bab el Mandeb).

Des convois de navires ? un convoi n'avance qu'à la vitesse du navire le plus lent, comment concilier des intérêts économiques différents.

Des escortes ? pas toujours compatibles avec la cargaison, la drome de sauvetage ; sans compter les ralentissements pour embarquement / débarquement des hommes et des armes.

Et ensuite ? personne n'a encore proposé une modification des Codes ISM et ISPS imposant des stages de close-combat aux marins. Pour combien de temps ?

Un capitaine est parti. Comme le chan-



taît Brassens, «jamais son trou dans l'eau ne se refermait...». Le Président TROCHERIS navigue désormais sur d'autres mers, dans nos mémoires.

Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON

Nota : accompagnement = navire escorteur
escorte = hommes armés à bord

Pour quelqu'un découvrant le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, le capitaine semble quelqu'un de très important et très protégé, certaines atteintes à son autorité pouvant être considérées comme des crimes. Les suites données aux expulsions de capitaines de leurs navires lors des grèves de 2005 à la SNCM, montrent qu'il faut grandement nuancer cette première analyse.

Voici un court rappel des faits:

En avril et octobre 2005 des commandants de la SNCM sont expulsés sans ménagement de leurs navires par des grévistes. Certains de ces commandants portent plainte devant les Affaires Maritimes et sollicitent l'aide de l'AFCAN. A la même époque le PASCAL PAOLI est détourné de Marseille sur la Corse. Cependant, et c'est son droit, le commandant ne porte pas plainte, le parquet maintenant seul son action. A notre connaissance, l'affaire est toujours à l'instruction.

Après diffusion d'un communiqué de presse condamnant de tels actes, l'AFCAN interroge l'Administrateur de Marseille quant au devenir de ces plaintes. Réponse : toutes les plaintes ont été transmises au Parquet.

L'AFCAN prend alors conseil d'un avocat maritime, qui aura plusieurs entrevues avec les différents Substituts du Procureur. La première entrevue est positive : ces affaires ne seront pas enterrées. Lors d'entrevues ultérieures (janvier 2006), ces affaires d'expulsion de-

vraient être dirigées vers le Tribunal Maritime Commercial.

Durant l'année 2006, trois courriers de notre avocat au procureur de Marseille restent sans réponse. En avril 2007, devant ce silence, l'AFCAN en appelle au Ministre (avec copie au procureur). Après rappel de cette lettre et un nouveau courrier plus ferme, les services du ministère répondent que l'affaire a été classée sans suite. Nous sommes en mars 2008.

En septembre le Président de l'AFCAN demande par courrier les raisons de ce classement sans suite. En décembre, le Procureur Général d'Aix-en-Provence confirme la décision du classement sans suite : «La SNCM a retiré sa plainte, les enquêtes de la gendarmerie maritime et du SRPJ de Marseille n'ont pas permis, avec la certitude voulue, d'identifier les responsables de ces agissements»

L'AFCAN a le sentiment de s'être fait promener par les autorités, et ne peut que s'indigner d'un tel mépris. Nous ne demandons évidemment pas de lourdes condamnations à l'encontre de ces perturbateurs, mais au moins faire dire le droit. En France nous en sommes au moins à la quatrième affaire de ce type après celles du paquebot FRANCE, des ferries ST GERMAIN et FIESTA. A chaque fois, il y a atteinte à l'autorité du capitaine et surtout, mise en danger du personnel, de la cargaison et/ou du navire.

D'un autre côté, les mêmes autorités judi-

Les Capitaines, la Justice et les actions syndicales



ciaires ne manqueront pas d'agir avec la plus grande sévérité contre un capitaine dont le navire est soupçonné de pollution marine. Alors là, tout d'un coup, il redevient le responsable du navire ayant autorité sur tous, équipage et passagers. Il lui sera donc reproché de ne pas avoir fait preuve de cette autorité, laquelle, dans l'affaire de la SNCM, aura été considérée comme négligeable et ne méritant pas d'être défendue.

Cdt Ch. LOUDES

Courrier échangé :

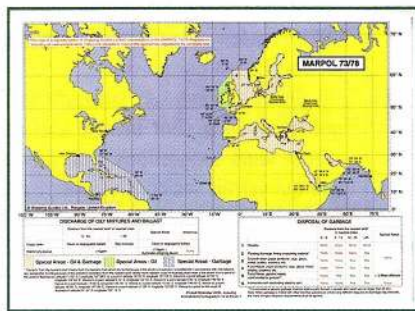
Lettre au Garde des Sceaux du 17 avril 2007
Lettre au Garde des Sceaux du 02 juillet 2007
Lettre au Garde des Sceaux du 04 février 2008
Réponse du Garde des Sceaux le 14 mars 2008
Réponse du Procureur Général d'Aix-en-Provence le 15 décembre 2008

Les amendes pour pollution bougent autant que la bourse !

Dans le Télégramme de Brest du 8 janvier 2009 deux articles rendant compte de décisions judiciaires consécutives à des pollutions marines ont attiré notre attention.

Le premier concernait deux cargos condamnés pour des faits semblables (traces d'hydrocarbures de plusieurs kilomètres dans le sillage). 350.000 € avec 10% pour le capitaine plus 25.000 € pour les associations pour le premier et 700.000 € dont 5% pour le capitaine plus 30.000 € pour les associations pour le deuxième. Ce navire, le VYTAUTAS avait déjà été condamné en Lituanie à 19.756 € pour l'armateur et 2.823 € pour le capitaine.

On voit que le tarif n'est vraiment pas le même et que les États sont loin d'avoir le même point de vue sur les peines à infliger aux présumés pollueurs volontaires sans compter



les difficultés d'application de la Convention de Montego Bay en ce qui concerne les compétences respectives de l'État du pavillon et de l'État côtier.

Le deuxième article portait sur un patron pêcheur qui pour les mêmes faits (gazole au lieu de fioul), écope de 20.000 € dont 15.000 € avec sursis (à rapprocher des montants infligés par la Lituanie). L'article ne fait pas mention d'associations parties civiles.

Certes l'augmentation des amendes a peut-être fait réfléchir certains armateurs, mais on ne peut s'empêcher de remarquer que les deux capitaines marchands ont été condamnés à une amende personnelle sept fois plus élevée que le patron pêcheur (35.000 €). La pression de l'opinion publique pour laquelle les capitaines sont de vilains pollueurs ???

Cdt Ch. LOUDES

INTRODUCTION

Les marins «marchands» sont de plus en plus exposés aux actes de piraterie et pas seulement en SOMALIE : toute l'Afrique de l'EST, l'Afrique de l'OUEST ou encore les côtes SUD AMERICAINES ou l'INDONESIE sont des endroits de moins en moins hospitaliers. On peut toujours éviter ces zones, mais le propre de l'armateur, s'il veut pouvoir gagner sa vie, c'est de satisfaire les besoins de ses clients et donc d'être capable d'aller débarquer ou embarquer des marchandises ou des passagers dans n'importe quel coin du monde. Les équipages, qui sont au service de l'armateur qui les paye à la fin du mois, risquent donc d'être confrontés à la piraterie et, dans les cas ultimes, d'être pris en otage.

ATTITUDE DE L'ARMATEUR

Soucieuse de la santé et du bien être de ses passagers et de ses équipages, l'armateur n'enverra son navire traverser ces zones à risques que si toutes les conditions de réduction de risques sont prises. C'est vrai, le risque zéro n'existe pas et tout le monde le sait. Il s'agit donc de réduire les risques au minimum tolérable.

ATTITUDE DE L'ADMINISTRATION DU PAVILLON

Depuis longtemps notre administration maritime, qui a en charge la sécurité et la sûreté des navires de notre pavillon, se base sur les obligations et/ou recommandations issues de l'Organisation Maritime Internationale ou OMI.

Depuis longtemps, l'OMI a élaboré des «directives sur la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires». Ces directives sont régulièrement mises à jour (on en est à la révision 4 en ce moment) mais elles ont un gros défaut : elles donnent surtout des conseils de prévention ! En effet comme vous le savez, «l'OMI n'a pas de dents» (il n'y a pas de casquettes bleues !) c'est à dire qu'elle ne peut compter, pour la répression, que sur les mesures que pourront mettre en place les forces de sûreté des pays membres, via une décision de l'ONU ou d'une autre entité (Union Européenne par exemple).

CONSEILS ACTUELS

Même si elles se tiennent à la prévention des actes de piraterie ou de vols à main armée, les directives ont quand même un peu oublié de préparer les marins à subir la triste condition d'otages des pirates et ensuite la brève mais redoutable situation du quidam au milieu des cibles des forces d'intervention.

La piraterie s'est développée très rapidement, progression de 200% en 2008 et on a vu près de 140 navires attaqués, 45 d'entre eux

Piraterie maritime : une formation particulière pour les marins ?



hijackés et près de 800 marins pris en otage. En ce moment il y aurait encore 19 navires et près de 300 marins aux mains des pirates. L'OMI ne sait pas faire «rapidement». La préparation des marins à subir la condition d'otages n'en est qu'à ses balbutiements.

QU'EN EST-IL DONC DE CETTE PRÉPARATION DES MARINS ?

STCW, le code de formation des marins est en ce moment en cours de refonte et nous parlerons tous bientôt de STCW 2010 en lieu et place de STCW 95. Dans cette refonte, une formation des équipages à la sûreté est officialisée et pas seulement pour les officiers de sûreté mais pour tous les membres d'équipage (STCW A VI/5 et STCW A VI/6)... malheureusement une formation de survie en cas de prise en otage n'est pas prévue.

Quand même, sur demande de l'OMI, les gouvernements sont invités à étudier et remettre leurs suggestions à un groupe de travail qui verrait ses conclusions... peut-être... publiées en 2010 (STW 41)... donc pour une application exigée au plus tôt en 2012. Ce sera peut-être trop tard, la piraterie c'est en ce moment que cela se passe. Et même si les forces armées sur place dans le golfe d'Aden ou dans l'océan Indien ont à présent quelques réussites, les navires, et leurs équipages, sont encore hijackés presque tous les jours et parfois avec des conséquences tragiques (décès du skipper du TANIT).

PROPOSITIONS DE L'AFCAN

Les Capitaines de navires estiment qu'il est grand temps de préparer les membres d'équipage à survivre au cas où ils seraient pris en otage et estiment que les consignes plus ou moins détaillées incluses dans les plans de sûreté des navires sont loin d'être suffisantes (ref § A 9.4.4 du Code ISPS : élaborer des... procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire...). Ils proposent donc qu'une formation spécifique soit délivrée en urgence aux membres d'équipage des navires devant se rendre dans des zones à risques et qu'elle soit rapidement délivrée à tous les marins sous une forme ou une autre* mais le plus tôt possible... sans attendre le 1er juillet 2012.

Il ne s'agit pas pour nous de crier de l'autre bout de l'océan sans proposer des solutions... ce n'est pas notre genre ! Nous proposons donc une formation spéciale qui pourrait être ajoutée à la formation déjà existante de «Gestion de crise et de comportement humain» (STCW A VI/3) qui n'est obligatoire jusqu'à présent que pour les navires à passagers et donc la dispenser à tous les membres d'équipage ou alors, délivrer une formation spécifique sur la «survie en cas de prise en otage» dès que possible à bord ou à terre.

A cet effet il serait peut-être judicieux de former d'abord des formateurs, les SSO par

exemple, pour qu'ils puissent en toute connaissance former leurs équipages durant leur séjour à bord. On en profiterait si c'est nécessaire de dispenser une formation pédagogique leur permettant d'assurer la formation sûreté des membres d'équipage. L'OMI est très partisane de ce genre de transmission de connaissances qui est malheureusement très mal suivi dans notre industrie.

PROPOSITION DE CONTENU DE LA FORMATION

Les références utilisées devraient être celles de l'industrie (OMI, ONU, ICS/ISF, BMI) et pourraient contenir par exemple :

- Connaissance de la MSC Circ. 623 de l'OMI et pratiques recommandées (1 heure)
- Étude d'un cas : Prise d'otage sur le «PONANT» (1 heure +)
- Retour d'expérience acquis suite aux prises d'otages (1 heure)

- Comportement recommandé en cas de prise en otage avec ce qu'il faudrait faire et ce qu'il ne faudrait pas faire ou «les 17 attitudes de survie de l'otage» (1 heure)
- Connaissance des effets prévisibles appelés «syndrome de STOCKHOLM» et facteur humain (1/2 heure)
- Comportement nécessaire en cas d'intervention des forces armées (1/4 d'heure)
- Pédagogie (1 heure 15)
- Total 6 heures de cours

Cette formation de formateurs peut donc être dispensée en une journée. Cette formation devrait donc tenir compte du retour d'expérience qu'on peut retirer du récit du Cdt P. MARCHES-SEAU «Prise d'otages sur le PONANT» (ed. Michel LAFON 18,90 €).

CONCLUSION

Les consignes de prévention recommandées

par l'industrie et les forces armées sur place (sites du MSCHOA, UKMTO et ALINDIEN) intéressent surtout le Capitaine du navire et son plan de sûreté. Par contre être pris en otage ou subir un assaut des commandos concernent tous les membres d'équipage. Une simple formation sur le meilleur comportement à avoir dans ces conditions extraordinaires est à prendre en considération, si cela conduit à la survie ne serait-ce que d'un seul otage, alors elle vaut le coup, n'est-ce pas ?

** L'AFCAN a communiqué cette proposition à notre Administration Maritime début 2009.*

Cdt Bertrand APPERRY, Mai 2009

AFCAN

Informations

N° 84

En passant par la cambuse : Le menu de Noël

Évidemment, on pense huîtres, foie gras, saumon fumé, dinde ou oie, bûche de Noël, mais ne pas oublier selon les régions : le boudin blanc, les 13 desserts de Provence, les pains d'épices d'Alsace, les rilleaux en Anjou, les fouasses en Poitou, la daube en Armagnac ou le gâteau «le russe» autour d'Oloron Ste Marie et jusqu'en Espagne.

En Allemagne, on apprécie la carpe, au Portugal c'est la morue bouillie avec des pommes de terre, en Finlande : saumon, hareng et saucisses fumées, le panettone en Italie ou le Christmas pudding en Grande-Bretagne....

En Amérique Latine, chacun fait sa «salade de réveillon», le principe étant de mélanger salade verte et fruits, jus d'orange, vinaigre, sel poivre ... selon les traditions locales.

Au Chili, on va préparer la «cola de mono», (la queue du singe) : pisco, café au lait, sucre et cannelle.

Au Venezuela, le plat incontournable est la HALLACA, du Guarani ayúa signifiant mélange. Brièvement : couper finement du pied de porc, bœuf, volaille, poitrine fumée, oignon, poireau, ail, câpres, poivron, tomate, raisin sec, piment doux, vin doux, vinaigre, sucre de canne, et laisser le tout mariner pendant 24 heures. Faire une pâte avec de la farine de maïs saindoux sel et bouillon de volaille, en faire des galettes, mettre le mélange préparé la veille, recouvrir d'une autre galette, et fermer pour ensuite envelopper dans une feuille de bananier en ficelant bien, cuire à l'eau pendant 1 heure, laisser refroidir, et le lendemain réchauffer à l'eau bouillante pendant 20 minutes.

Au Costa-Rica, l'incontournable est le TAMAL DE CERDO (pâté de porc) : mélanger porc, poulet, riz déjà cuit piment, haricots avec un jus de cuisson de poulet ou de porc. En faire des boulettes et les envelopper dans des feuilles

de bananier pour les cuire à sec pendant 2 heures, laisser tiédir avant de déguster

En Argentine, c'est l'été, la canicule, alors ce sera un grand pique-nique, pour lequel chacun apporte quelque chose, ce qui fait un menu surprise, sauf pour la boisson où le cidre coule généreusement.

En Bolivie on prépare un gâteau «L'IMPERATRICE DU QUINOA» :

A feu doux dans une casserole, mettre 200 g de quinoa, ajouter une boîte de lait condensé et _ de litre de lait, 1 gousse de vanille, 50 g de noix pilées et 20 g de raisins secs. Donner un bouillon et laisser refroidir, ensuite ajouter 2 jaunes d'œufs battus avec une cuillère de sucre en poudre puis les deux blancs en neige avec une cuillère de sucre, mélanger et mettre en ramequins individuels, et saupoudrer de cannelle

La quasi-totalité du quinoa est cultivée en Bolivie et au Pérou, appelée «chisiya mama» ce qui signifie en Quechua «mère de tous les grains».

L'Asie n'a pas de tradition chrétienne à l'exception des Philippines qui furent espagnoles durant 300 ans, et ont donc gardé quel-

ques traditions culinaires espagnoles, mais il y a aussi la tradition locale avec le «PUTO BUMBONG» : mélanger riz noir gluant, riz blanc gluant et riz ordinaire, faire tremper 2 heures puis mouline, mettre dans un linge et faire tremper une nuit, ensuite mettre dans des moules huilées, cuire _ d'heure à l'eau bouillante, servir dans une feuille de bananier en saupoudrant généreusement de sucre, noix de coco râpée et beurre.

MALIGAYANG PASKO !

Actuellement, certaines traditions culinaires sont difficiles à conserver, depuis que le gouvernement philippin a interdit en 1998 l'abattage des chiens.

Aux États-Unis, cela va faire 200 ans, depuis Lincoln, qu'à la Maison Blanche et autres foyers, on sert à minuit le «GATEAU DU PRÉSIDENT», pâte briochée avec fruits confits et secs, parfumée avec des pétales de rose et enveloppée de crème.

Pour le repas, pas d'impératif, et on oubliera la dinde qui vient déjà de donner, le 4ème jeudi de novembre pour le Thanksgiving Day .

Cdt Yves CHARLOT



Détournement du M/S Pascal Paoli

Nous reproduisons des extraits du jugement prononcé par le Tribunal Correctionnel de Marseille. L'AFCAN s'était portée partie civile dans ce procès où elle était représentée par Me BRAJEUX, du barreau de PARIS, que nous félicitons et remercions pour sa brillante plaidoirie.

Après les désastreuses affaires du paquebot FRANCE et des car-ferries SAINT GERMAIN et FIESTA terminées par un non-lieu, la justice a tranché : l'acte syndical ne peut prendre le pas sur la loi. On notera enfin que les prévenus n'ont pas fait appel.

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE de MARSEILLE
CONTRADICTOIRE

JUGEMENT CORRECTIONNEL DU :
02 DÉCEMBRE 2009

VS- 6^{ème} CHAMBRE
N° de Jugement : 7592
N° de Parquet : 05102262

A l'audience publique du **TRIBUNAL CORRECTIONNEL**, au Palais de Justice de MARSEILLE le **DEUX DÉCEMBRE DEUX MILLE NEUF**

Le Tribunal vidant son délibéré après débats ayant eu lieu les 19 et 20/11/2009 alors qu'il était composé de

Monsieur TURBEAUX, Président,
Madame THIBIERGE, Vice-Président,
Madame MAGNAN, Juge assesseur,
assistés de Madame NEGRE-MICHEL, Greffier,
en présence de Monsieur RAFFIN, Vice-Procureur de la République a été appelée l'affaire

ENTRE :

Monsieur le PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE près ce Tribunal, demandeur et poursuivant,
L'«ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES» (AFCAN), dont le siège est sis rue Bassam 29200 Brest, représentée par son Président Hubert Ardillon, régulièrement autorisé conformément aux statuts,

partie civile constituée par l'intermédiaire d'un avocat à l'audience, Maître Guillaume Brajeux, avocat au barreau de Paris et de Maître ARNAUD, avocat au barreau de Marseille

ET :

NOM : **MOSCONI Patrick Gérard**

.....

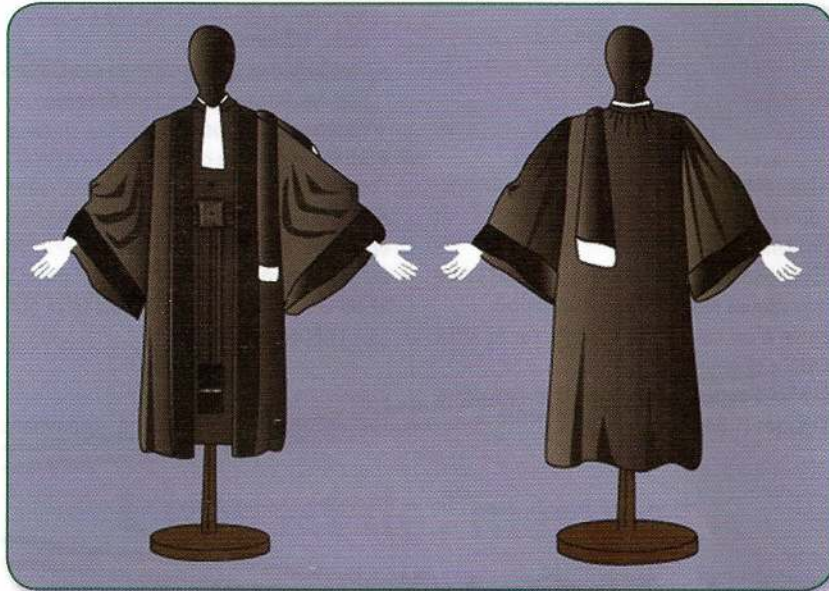
PROFESSION : chef adjoint de cuisine

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres MAMBERTI, PROSPERI, TALAMONI, avocats au barreau de Bastia et Maître MOLLA, avocat au barreau de Marseille
Prévenu de :

ARRESTATION, ENLÈVEMENT, SÉQUESTRATION OU DÉTENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBÉRATION AVANT LE 7^{ÈME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE



NOM : **MOSCONI Alain Franck**

.....

PROFESSION : marin de commerce

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres MAMBERTI, PROSPERI, TALAMONI, avocats au barreau de Bastia et Maître MOLLA, avocat au barreau de Marseille
Prévenu de

ARRESTATION, ENLÈVEMENT, SÉQUESTRATION OU DÉTENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBÉRATION AVANT LE 7^{ÈME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE

NOM : **MOSCONI Jean Marc**

.....

PROFESSION : cuisinier, marin de la marine marchande

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres MAMBERTI, PROSPERI, TALAMONI, avocats au barreau de Bastia et Maître MOLLA, avocat au barreau de Marseille
Prévenu de :

ARRESTATION, ENLÈVEMENT, SÉQUESTRATION OU DÉTENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBÉRATION AVANT LE 7^{ÈME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE

NOM : **DAGREGORIO Félix François**

.....

PROFESSION : marin de commerce

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres MAMBERTI, PROSPERI, TALAMONI, avocats au barreau de Bastia et Maître MOLLA, avocat au barreau de Marseille
Prévenu de :

ARRESTATION, ENLÈVEMENT, SÉQUESTRATION OU DÉTENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBÉRATION AVANT LE 7^{ÈME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE

.....

*

Une information judiciaire a été ouverte des chefs de détournement de navire de commerce et de séquestration non suivie d'une libération volontaire avant le septième jour.

Suivant ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel du 30 juin 2009, sont poursuivis Messieurs Félix Dagregorio, Alain Mosconi, Jean-Marc Mosconi et Patrick Mosconi pour avoir, notamment à Marseille, les 27 et 28 septembre 2005, sans ordre des autorités constituées et hors les cas prévus par la loi, arrêté, détenu et séquestré des personnes embarquées sur le navire PASCAL PAOLI et notamment Jean Damiani, Eric Vollmer, Jean-Paul Lhermitte, Antoine Guidon, Xavier Clair, Franck Manicacci, Julien Arthaud, Laurent Raineri, Véronique Seremes, Philippe Menard, Dominique Gauthier, Yann le Merdy, Bernard Codaccioni, ces personnes ayant été libérées volontairement avant le septième jour accompli depuis leur appréhension avec cette circonstance que les faits ont été commis à l'égard de plusieurs personnes, faits prévus et réprimés par les articles 224-1, 224-3, 224-9 du Code pénal ; et avoir, notamment à Marseille, les 27 et 28 septembre 2005, pris indûment le commandement du navire PASCAL PAOLI appartenant à la société SNCM, fait prévu et puni par l'article 45 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Discussion :

Sur l'action publique :

L'article 45 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande est ainsi rédigé : est puni de six mois d'emprisonnement, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord. La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une

amende de 3.750 €, est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui en serait le complice. Le commandement d'un navire s'entend des décisions prises à l'égard de sa conduite et de sa sécurité.

En l'espèce est en cause l'appareillage, contre la volonté du commandant, et la navigation du PASCAL PAOLI jusqu'au port de Bastia, et plus concrètement les ordres de mise en route des moteurs, de largage des aussières, de sortie du port puis de route vers la Corse.

Les actes matériels d'exécution d'ordres émanant de la passerelle ne peuvent être considérés comme pouvant caractériser des actes d'usurpation de commandement.

Les enregistrements de bord, les auditions des témoins, établissent que Alain Mosconi, fort certes d'une adhésion commune des occupants du PASCAL PAOLI à la décision de rejoindre Bastia, est celui qui, contre la volonté de Jean Damiani, a pris indûment le commandement du PASCAL PAOLI, ordonné la mise en route des moteurs du navire, le largage des amarres, et contraint ainsi Jean Damiani à faire sortir le ferry du port, puis a imposé que le cap soit pris en direction de Bastia.

Alain Mosconi sera en conséquence déclaré coupable de prise indue de commandement du PASCAL PAOLI.

Il ne peut en revanche être imputé aux trois autres prévenus la même infraction, à défaut de pouvoir retenir à leur encontre un acte qui caractérise une prise de commandement.

Jean-Marc Mosconi, Patrick Mosconi et Félix Dagregorio seront renvoyés des fins des poursuites exercées à leur encontre à cet égard.

*

Le délit de séquestration de l'article 224-1 du Code pénal suppose la privation de la liberté d'aller et venir d'une ou plusieurs personnes, retenues contre leur gré, par un ou plusieurs auteurs qui, ayant conscience d'entraver cette liberté, et quel que soit leur mobile, ont participé activement et concrètement à cette entrave, puis une libération volontaire avant le septième jour.

Il n'y a pas lieu de considérer, ainsi que le laisse entendre l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel, que l'intégralité de l'équipage du PASCAL PAOLI a été retenue contre son gré jusqu'à l'intervention à bord des forces de gendarmerie le 28 septembre 2005 au matin.

En effet chacun, à l'exception du commandant Damiani et de quelques officiers retenus en passerelle, a été laissé libre de quitter le bord avant l'appareillage, a pu le faire ou aurait pu se donner les moyens de le faire, en se présentant à temps à la porte et en ouvrant la porte d'accès. Une fois que le PASCAL PAOLI a appareillé, chacune des personnes à son bord se trouvait de fait confiné à bord du navire, mais a pu vaquer en cabine, en salle de restauration, etc, si bien qu'il y a lieu de retenir qu'à compter de 13 h 19 le 28 septembre 2005, aucun des faits commis par les occupants du navire n'a plus relevé de l'application de l'article 224-1 du Code pénal.

Les occupants du PASCAL PAOLI ont à compter de 12 h 40 et jusqu'à 13 h 08, moment où Jean Damiani a pris les commandes et fait sortir le ferry, instauré un rapport de force avec le commandement en vue de le convaincre d'appareiller, puis

de le forcer à le faire, dans une confrontation dont l'enregistrement des conversations à bord rend bien compte de l'évolution.

Ils n'ont pu y parvenir que par la pression, et en imposant, d'une part, au commandant de demeurer sur la passerelle d'où il serait obligé ou au moins poussé à prendre les commandes après le largage des aussières au constat des dégâts causés à la coque, et, d'autre part, en contraignant le chef machine à mettre en route les moteurs.

Les occupants n'auraient pas atteint leur but si Jean Damiani et Eric Vollmer avaient été libres de demeurer dans leurs cabines, ce en quoi Jean Damiani n'aurait pas enfreint les dispositions citées plus haut de l'article 40 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Ainsi qu'il a été relevé lors de l'exposé des faits, Jean Damiani et Eric Vollmer, et aussi Franck Manicacci, Antoine Guidon, Julien Arthaud, Xavier Clair et Jean-Paul Hermitte ont été, certes pendant une courte durée, privés de leur liberté d'aller et de venir, sous la contrainte du nombre, celle de l'agitation, celle des paroles souvent agressives et menaçantes, celle de bourrades évoquées par Eric Vollmer au moment de sa descente en salle de contrôle machine. Ainsi ont-ils été confinés à la passerelle, puis pour Eric Vollmer en salle machine, faits qui relèvent de la qualification de séquestration.

Dans le cadre de cette contrainte collective on peut distinguer clairement deux acteurs : Alain Mosconi qui a signifié à Jean Damiani l'ordre de ne pas quitter la passerelle et à Félix Dagregorio celui de conduire Eric Vollmer en salle des machines ; Félix Dagregorio qui s'est vu confier et a exécuté la mission de contraindre Eric Vollmer à descendre mettre en route les moteurs.

Alain Mosconi et Félix Dagregorio ont délibérément privé à ce moment Jean Damiani et Eric Vollmer de leur liberté d'aller et venir.

Ils seront déclarés coupables de séquestration.

En revanche, le dossier de l'information ni les débats n'ont permis d'isoler un acte imputable à Jean-Marc et Patrick Mosconi qui permette de les retenir dans les liens de la prévention.

Ils seront renvoyés des fins des poursuites.

*

Les sanctions seront prononcées compte tenu de la personnalité des prévenus, qui n'ont jamais fait l'objet de condamnation jusqu'alors, du contexte social difficile de l'époque, mais aussi du préjudice moral subi par les personnes physiques victimes et du risque pris à l'égard de l'intégrité d'un navire.

*

Sur l'action civile :

L'Association Française des Capitaines de Navire, représentée par son Président Monsieur Hubert Ardillon, s'est constituée partie civile.

Elle fait valoir que ses statuts la destinent à représenter les droits et intérêts moraux et matériels inhérents à la fonction de capitaine de navire, et que l'usurpation du commandement du PASCAL PAOLI et la séquestration dont a été victime son capitaine ont directement porté atteinte aux intérêts qu'elle défend.

Elle sollicite la condamnation des prévenus à lui payer chacun la somme de 1 €.

Il sera fait droit à cette demande à l'encontre de Alain Mosconi et Félix Dagregorio.

*

PAR CES MOTIFS

SUR L'ACTION PUBLIQUE

Le Tribunal

Statuant publiquement, en premier ressort et par **jugement contradictoire**, à l'égard de **MOSCONI Patrick**, de **MOSCONI Alain**, de **MOSCONI Jean** et de **DAGREGORIO Félix**

Renvoie Jean-Marc Mosconi et Patrick Mosconi des fins des poursuites exercées à leur encontre ;

Renvoie Félix Dagregorio des fins des poursuites exercées contre lui des chefs de prise indue du commandement d'un navire ;

Déclare Félix Dagregorio coupable de séquestration avec cette circonstance que les faits ont été commis à l'égard de plusieurs personnes, Jean Damiani, Eric Vollmer, Franck Manicacci, Antoine Guidon, Julien Arthaud, Xavier Clair et Jean-Paul Hermitte, faits prévus et réprimés par les articles 224-1, 224-3, 224-9 du Code pénal.

En répression le condamne à une peine de six mois d'emprisonnement, assortie du sursis simple ;

Sitôt le prononcé du jugement, le Président donne au condamné l'avertissement prévu par l'article 132-29 du Code pénal.

Le Président a averti le condamné, que s'il commet une nouvelle infraction, il pourra faire l'objet d'une nouvelle condamnation qui sera susceptible d'entraîner l'exécution de la première condamnation sans confusion avec la seconde et qu'il encourra les peines de la récidive dans les termes des articles 132-9 à 132-10 du Code pénal.

Déclare Alain Mosconi coupable de prise indue du commandement d'un navire, fait prévu et puni par l'article 45 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

Déclare Alain Mosconi coupable de séquestration avec cette circonstance que les faits ont été commis à l'égard de plusieurs personnes, Jean Damiani, Eric Vollmer, Franck Manicacci, Antoine Guidon, Julien Arthaud, Xavier Clair et Jean-Paul Hermitte.

En répression le condamne à une peine d'une année d'emprisonnement, assortie du sursis simple ;

Sitôt le prononcé du jugement, le Président donne au condamné l'avertissement prévu par l'article 132-29 du Code pénal.

Le Président a averti le condamné, que s'il commet une nouvelle infraction, il pourra faire l'objet d'une nouvelle condamnation qui sera susceptible d'entraîner l'exécution de la première condamnation sans confusion avec la seconde et qu'il encourra les peines de la récidive dans les termes des articles 132-9 à 132-10 du Code pénal ;

La présente décision est assujettie à un droit fixe de procédure d'un montant de **quatre-vingt-dix (90) Euros** dont est redevable chaque condamné.

SUR L'ACTION CIVILE

Par décision contradictoire,

Reçoit l'Association Française des Capitaines de Navires, représentée par son Président Monsieur Hubert Ardillon, en sa constitution de partie civile ;

La déclare fondée ;

Condamne Félix Dagregorio et Alain Mosconi lui payer chacun la somme de 1 €.

Le tout en application des articles 406 et suivants et 485 du Code de Procédure Pénale et des textes susvisés.

LE GREFFIER

LE PRESIDENT

Suite à un courrier d'Armateur de France au sujet de la réforme de l'enseignement maritime, le président ARDILLON a présenté les réflexions de l'AFCAN sur l'enseignement que les capitaines aimeraient voir dispenser dans les ENMM.

Madame le Délégué Général,

En réponse à votre courrier du 15 mars au sujet de la réforme des écoles de la marine marchande, voici quels seraient les sujets qui, à mon avis, devraient être traités en cours lors d'une formation spécifique des futurs capitaines.

Le Capitaine est « préposé nautique » ainsi que « mandataire commercial de l'armateur ». Le Capitaine est donc en fine la personne responsable de tout à bord.

Il est, à mon sens parce que pratiquée chaque jour, avant tout important d'insister sur une formation spécifique du futur capitaine aux facteurs humains: il doit savoir faire, montrer, expliquer, déléguer, vérifier, corriger, le tout dans une atmosphère de non-confrontation envers l'équipage. Il doit aussi savoir écouter, recueillir des avis, prendre une décision, l'expliquer. En clair, faire un cours de «management» humain. Cela n'est pas inné, cela s'apprend.

Le capitaine représente des intérêts divers et variés. Il est nécessaire qu'il ait dès sa formation un aperçu des différents contacts qu'il sera amené à avoir, contacts qui ne représentent pas tous les mêmes intérêts, mais qui sont chacun et tous supérieurs au capitaine : propriétaire, affréteur, opérateur commercial, manager technique, crew-manager. Il représente aussi un pavillon, et donc les lois d'un État qui n'est pas systématiquement la France, sans en avoir automatiquement la connaissance préalable.

Vous aurez pu noter que je vous écris du navire sur lequel je suis actuellement embarqué. Pour des raisons évidentes de facilités de communications, au cas où vous souhaiteriez me recontacter, il est préférable que vous continuiez de passer par l'adresse email de l'AFCAN (courrier@afcna.org).

Veuillez agréer, Madame le Délégué Général, mes meilleures salutations.

Le Président
Hubert ARDILLON

LA MISSION NAUTIQUE DU CAPITAINE

La mission nautique du capitaine couvre les domaines suivants :

- la navigation : préparation du voyage (passage planning), ainsi que son exécution ;
- la manœuvre du navire au port et à la mer : anticollision, mauvais temps;
- le chargement et ses contraintes (suivant le type de navire);
- la sécurité ;
- la maintenance ainsi que la gestion des pièces de rechange ;
- la sûreté ;

Réforme des Ecoles Nationales de la Marine Marchande Formation des capitaines



- l'environnement ;
- l'organisation du travail ;
- le bien-être de l'équipage, y compris sa santé physique et morale.

La majorité du savoir «technique» est délivrée pendant les cours de formation : navigation, machine, sécurité, soins médicaux, météorologie.

Le positionnement et l'anticollision

Avec la qualité des images radars, les nouveaux systèmes de reconnaissance des navires (AIS), le positionnement par satellites (GPS, DGPS), l'utilisation de cartes électroniques (ECDIS), la superposition d'une image radar sur une carte marine (ou l'inverse), les capitaines disposent de nombreuses aides à la navigation. Cela permet une meilleure efficacité tant sur la position et le respect des horaires, que sur la sécurité de la navigation et le respect de l'environnement. Cependant, il faut souligner que :

- d'une part l'efficacité n'est effective qu'après une longue période d'apprentissage et de familiarisation avec des appareils électroniques souvent complexes. Ceci nécessite de plus en plus l'accomplissement de stages sur simulateurs électroniques ou en bassin de similitude (PORT REVEL).
- d'autre part cette efficacité doit accompagner les connaissances et la vigilance nécessaires pour parer en permanence à toute défaillance des appareils.

La conduite du navire dans des conditions de mer difficile est une des plus grandes responsabilités du Capitaine en mer. Il lui revient de choisir et d'adapter routes et allures en fonction du mauvais temps, de composer avec une mer formée.

La «gestion de la mer» reste entre les mains du Capitaine et de son jugement de marin. Il dispose pour cela d'aides à la décision, comme le routage météorologique, des cartes météo et des prévisions de plus en plus fiables. Mais le choix de la bonne route reste toujours la prérogative du Capitaine. L'étude de cartes et statistiques météorologiques est un élément de plus en plus essentiel dans ce domaine.

Le contrôle du bon état de l'appareil propulsif fait aussi partie du rôle nautique du Capitaine. Ce bon état s'obtient par une maintenance de qualité appliquée par des personnels qualifiés, avec un système de gestion de l'entretien adapté. La gestion de la maintenance désormais assistée par ordinateur (MAO) est assujettie à différentes normes de qualité obligatoires (ISM) ou facultatives (ISO). Une connaissance plus que succincte des éléments mécaniques et de leur entretien, je pense tout particulièrement aux arrêts à la mer, est nécessaire pour à la fois diminuer le risque d'une avarie plus importante et expliquer de manière cohérente et professionnelle au manager le bien-fondé d'une telle décision.

La stabilité du navire, son contrôle est désormais sous informatique. Les calculs sont rapides et précis, avec la possibilité de simulations (stabilité après avarie). De nouveaux appareils permettent une vérification de la stabilité initiale juste avant l'appareillage. Il paraît évident aussi qu'une grande connaissance des conditions de stabilité, générales mais aussi particulières à chaque type de navire, principalement pour les navires de modèle récent, est primordiale pour exercer la fonction de Capitaine. A ce sujet des stages sur simulateurs, au même titre que pour la navigation ou la mécanique, seraient un plus dans la formation.

Lors de sa formation, le capitaine doit aussi avoir connaissance des textes importants qui régissent sa future carrière : COLREG, SOLAS, MARPOL, ISM Code, ISPS Code, ILO Conventions, Code du travail, Conventions Collectives et Collective Bargaining Agreement, Code Disciplinaire. Savoir qu'ils existent ne suffit pas. Il est préférable de savoir ce qu'ils contiennent et surtout être capable d'aller fouiller et rechercher dans ces textes les directives nécessaires pour la navigation exercée.

Cependant, afin de ne pas trop encombrer des cours qui s'adressent par nature à des personnes qui n'exerceront pas toutes sur le même type de navire, il serait préférable de limiter l'étude aux textes généraux, valables sur tous les types de navires.

LA MISSION COMMERCIALE DU CAPITAINE

La mission commerciale du capitaine a beaucoup évolué et avec la brièveté des escales, elle pourrait sembler se résumer à recevoir l'agent de la Compagnie. Le chargement est, encore hors vrac, programmé par la terre et souvent limite le rôle du Capitaine aux vérifications principales : préparation du navire, séquences de chargement/déchargement, stabilité/efforts.

Mais le Capitaine est également le gestionnaire d'un système de qualité. L'affrètement ou le client exigent souvent une certification supplé-

mentaire. Cette certification, quelque fois à la seule initiative de l'armateur, devient un atout commercial, par exemple pour les navires à passagers. Cela est vrai également pour les normes environnementales (ISO 140001), étant donné la sensibilisation actuelle du public à tous ces problèmes.

De même le Capitaine, en garantissant le transport en toute sécurité des passagers et/ou de la marchandise, remplit un rôle commercial important, le mauvais entretien du navire pouvant être qualifié de faute commerciale, avec les conséquences juridiques que cela entraîne.

Enfin, le capitaine assure, en fonction du type de navigation :

- la gestion de l'impératif d'horaire.
- les inspections auxquelles sont soumis les navires, il faudrait expliquer les inspections PSC, vettings, les inspections Classe, Assureurs P+I ou H+M.
- les relations avec l'agent consignataire, ainsi qu'avec les autorités maritimes.
- les relations avec l'opérateur commercial du navire, en fonction des différents types d'affrètement.
- le suivi de charte-partie type, au voyage et à temps.
- le suivi des contrats de manutention.
- le suivi de différents connaissances, ainsi que de leurs clauses, spéciales ou non.

Certains aspects du métier de capitaine devraient être expliqués par des professionnels qui ont exercé cette fonction. Autant les sujets techniques, théoriques, études de textes peuvent, et doivent être enseignés par des professionnels de l'enseignement maritime, autant il semble évident qu'une approche, une expérience de la fonction de Capitaine sur son vécu, sa psychologie (y compris celle à pratiquer sur l'équipage ou l'environnement maritime ou terrestre) mériterait d'être expliquée et/ou partagée par un professionnel.

Le plus important dans la formation du Capitaine, au vu de ce qui est vécu actuellement sur nos navires (y compris sous pavillon français), est la formation à la langue anglaise. Il ne faut pas oublier que nombre des futurs élèves et capitaines navigueront essentiellement avec des non-francophones.

En conséquence, il devient de plus en plus nécessaire que certains cours soient délivrés uniquement en anglais, particulièrement ceux sur les documents commerciaux, ainsi que ceux sur les documents OMI. Les traductions françaises de SOLAS, MARPOL et des codes ISM et ISPS ont quelquefois une rédaction, non pas fautive mais légèrement déviée du texte original anglais, en raison des règles de fonctionnement de l'O.M.I.

AFCAN
Informations
N° 87

Editorial

Vous avez dit : « Formation ? »

Dans le cadre de la réforme de l'enseignement maritime délivré dans les désormais ex-ENMM, l'AFCAN a demandé, plusieurs fois, à faire partie du groupe de réflexion de cette réforme. Toujours pas réponse. Pas de nouvelles, bonnes nouvelles ? Pas vraiment dans ce cas. Cela aurait plutôt tendance à prouver que l'avis des Capitaines ne compte pas. Il est vrai que nous ne sommes que ceux qui bénéficient dès la sortie de l'école de tout le savoir qu'ont accumulé les élèves et jeunes officiers.

De tout temps, et nous en avons largement profité aussi, la formation théorique dispensée dans les écoles se devait d'être complétée par une formation pratique dispensée à bord par nos anciens. Relais que nous avons pris à notre tour. Mais nous sommes aussi, et serons toujours, considérés par nos armements et par l'État comme responsables si une faute, nautique ou autre, se produit suite à la méconnaissance d'un jeune officier.

Responsables, car nous n'aurons pas complété sa formation. Mais peut-on parler de complément de formation pratique lorsqu'un élève ou jeune officier a une vision particulière voire succincte de COLREG (qu'il applique de travers s'il s'essaye à l'appliquer) ? Lorsqu'il a besoin d'un dictionnaire pour savoir comment on dit « marteau » en anglais ? Lorsqu'il entend manifestement un mot nouveau quand on lui parle de circumméridienne ?

Il faut, bien sûr, tenir compte de l'évolution de la société y compris maritime dans l'élaboration des programmes. Délivrer une nouvelle formation de management et de facteurs humains, pour ceux qui seront appelés à une fonction de commandement ou de responsabilité pont ou machine, est, je crois, la meilleure idée qu'on ait eu depuis longtemps en matière d'enseignement maritime. Mais faut-il la mettre en concurrence avec la polyvalence ? Ne parlant plus systématiquement la même langue que son Chef Mécanicien, le Capitaine est, grâce à la polyvalence mieux préparé, à la base, pour comprendre, d'une part ce qui se passe dans la machine de son navire et d'autre part les rapports écrits et oraux échangés entre le bord et le service technique.

Oui il faut certainement faire évoluer les programmes. Je n'ai (nous n'avons pour la plupart) pas étudié le GPS à l'école, ni l'ARPA d'ailleurs, pour la bonne raison qu'ils n'étaient pas encore inventés, et donc pas au programme. Je l'ai regretté, bien sûr, lorsque l'on m'a mis ces appareils entre les mains. Mais faut-il pour autant supprimer l'astronomie ? Je me souviens du déclenchement de la première guerre du Golfe, j'étais alors second capitaine, de quart 4-8, et nous n'avions plus eu de signal GPS pendant plusieurs heures. Cela ne nous avait pas affolés outre mesure, mis à part le fait qu'on ne comprenait pas pourquoi le GPS était en panne, habitués que nous étions à continuer à jouer du sextant. Essayez maintenant de couper les GPS pendant quelques heures au



milieu de nulle part – ne pas jouer à cela près des côtes c'est trop dangereux ! - et voyez la réaction de vos officiers de quart.

Alors les jeunes futurs officiers auront un beau diplôme d'ingénieur. Ingénieur de quoi ? en quoi ? On ne sait pas encore trop. Mais ils seront ingénieurs. Un plus pour se reclasser à terre ? Pas sûr. Les écoles d'ingénieurs sont classées, il y a fort à parier que l'ENSM ne sera pas reconnue dans les premières écoles. Et ces jeunes ingénieurs, ayant désormais l'opportunité de pouvoir faire leurs stages d'étude « à terre », n'auront même plus la spécificité « marine marchande » à faire valoir.

Et en connaissez-vous beaucoup, des écoles d'ingénieurs qui recrutent à Bac+0, par un concours d'entrée de 4 épreuves écrites seulement, réparties sur deux demi-journées ?

Bon vent, belle mer.

Cdt Hubert ARDILLON
Président

Un incendie dans des conteneurs en pontée s'est déclaré sur le Charlotte Maersk, le 7 juillet 2010 au soir, alors qu'il était dans le détroit de Malacca. La suite des événements a mis en évidence les difficultés de la lutte contre un incendie dans des conteneurs, ainsi que le temps nécessaire pour combattre un tel incendie sur ce type de navire avec une pontée de cinq hauteurs, même au voisinage de la terre et des moyens qui s'y trouvent. Heureusement, l'incendie, se situant à plus de 100 m des emménagements, a été contenu et n'a pas vraiment été dangereux pour le navire ou le personnel.

Le navire a pu, après près de deux semaines de lutte contre l'incendie, entrer au port de Tanjung Palepas. Durant ce temps, l'incendie a atteint 150 conteneurs. Le navire, déclaré en avarie commune, est prévu être déchargé, et Maersk indique envisager un mois de réparations. Bien qu'il y ait eu aide extérieure, le succès de la lutte contre l'incendie a été reconnu comme résultant d'une action déterminante de l'équipage, sans avoir à déplorer de blessé ni d'intoxiqué.

L'aide extérieure «classique» a été sans doute utile, mais que peuvent faire un ou plusieurs remorqueurs, même équipés de puissantes lances, pour inonder un conteneur au milieu du navire à une telle hauteur ? Il y a eu intervention d'un avion bombardier d'eau, mais il n'a pas été constaté de résultat probant à ce sujet. L'armateur a envoyé de l'aide, entre autres un chimiste, des spécialistes de la compagnie et du matériel.

Maersk n'ayant pas l'habitude de communiquer plus que nécessaire, les articles disponibles ne donnent pas de détails sur les procédés ou moyens utilisés. Mais on note que l'extinction a été longue et difficile, on l'imagine, et aussi qu'une fois l'incendie sous contrôle, ce qui a nécessité plusieurs jours, l'extinction des conteneurs un par un a pris beaucoup de temps. Comme indiqué, il y a eu 150 conteneurs touchés, avec en plus des avaries au navire (panneaux, points de saisissage...).

Le début d'incendie est probablement dû à un conteneur d'hypochlorite de calcium, cause suffisamment plausible pour que Maersk, avant même l'extinction complète de l'incendie, ait communiqué aux chargeurs de Chine et Hong-Kong qu'il refusait dorénavant (sauf déjà engagé) tout transport de ce type de produit, afin «d'assurer un voyage sûr à nos navires» (ceci diffusé par London's Containerisation International).

Le produit réagit violemment, avec production de chaleur et d'oxygène, à une contamination par un produit organique pouvant être une impureté de fabrication, ou une présence d'humidité due à une dégradation de l'emballage. Il réagit aussi à la température avec un «effet de masse», et décomposition avec dégagement de chaleur et de chlore. Pour le

Quelques réflexions à la suite d'un incendie à bord d'un porte-conteneurs (classe 8000 teu)



produit 2880, des études ont montré une température critique de 37°C pour un 20' chargé de 432 fûts de 40kgs, ou 30°C pour un 20' chargé de 80 fûts de 200kgs. Une réaction violente se produit après un certain délai, délai très diminué en cas d'impureté et surtout en cas de température plus élevée. Depuis longtemps les P&I demandent de ne pas charger en cale (il y a eu plusieurs incendies), de charger loin des emménagements et en 20' seulement. L'amendement MSC/Circ 963 au Code IMDG, ne le demande pas et ajoute aux prescriptions antérieures (ségrégations, moins de 55°C sur 24 heures) l'interdiction de la sacherie ou vrac, mais demande de charger de façon à avoir une circulation d'air adéquate, et que le produit ne soit pas exposé au soleil.

Finalement, pour certains, la solution est un transport en fûts de 40kgs, en conteneur frigo à +15°C ou +12°C, avec renouvellement d'air ouvert. (D'autres marchandises sensibles et précieuses voyagent ainsi depuis longtemps). Ajoutons qu'à terre, en cas d'incendie, des instructions destinées à l'industrie exigent l'utilisation d'appareils respiratoires à pression positive et de confiner les eaux d'extinction pour ne pas les envoyer à l'égout.

Pour élargir le sujet à des remarques plus générales: on peut se heurter aux problèmes récurrents des transports de dangereux par conteneurs: déclarations des chargeurs incomplètes, mauvaises, fausses ou omises. Des cadres de P&I ont déjà signalé que, malheureusement, différents intervenants «logistiques» (dans un contexte concurrentiel ?) ne pensent pas courir de risques graves pour de mauvaises déclarations (de dangereux ou de poids). Des exemples sont rapportés dans des circulaires P&I; De l'hypochlorite de calcium contenant plus de 10% d'eau a été déclaré comme comburant UN N°1479 (moins de précautions requises), alors que l'humidité augmente la sensibilité à la température. Une circulaire («On a appris...») donne même une liste de

différentes appellations de ce produit (ou en contenant) non accompagné de déclaration de dangereux: B-K powder, Bleaching powder, Calcium Chlorhydrochlorite, Caporit, CCH, Chloride of lime, Chlorinated lime, HTH, HY-Chlor, Lime Chloride. La fourniture d'une telle liste suppose un certain nombre de mauvaises déclarations ou fraudes (détectées !). Le risque, finalement, est pour le navire (et l'équipage).

De façon plus générale encore, il en est de même pour les mauvaises déclarations de poids, que personne ne peut nier après les contrôles réalisés à la suite d'accidents où les conteneurs ont été récupérés. Cela, alors que la pesée est parfaitement faisable malgré la réticence de bien des terminaux (au moment où on parle de scanner de plus en plus de conteneurs). Sur le MSC Napoli, on a signalé une différence de 20 t sur un conteneur (valeur rare sans doute, mais quand même !). Cela arrive même dans des ports considérés comme sérieux, à Felixstowe des contrôles ponctuels ont montré des conteneurs «vides» en réalité chargés. On en vient à penser que des marchandises voyagent gratis, est-ce que cela fera réagir vraiment les exploitants/armateurs ?

Remarque supplémentaire : J'ai indiqué que le risque est pour le navire, mais il l'est aussi, pénalement et personnellement pour le capitaine. Sous réserve d'informations contraires, on remarque que la Malaisie semble avoir traité normalement le capitaine qui, une fois l'incendie complètement maîtrisé, le navire et l'équipage en sûreté, n'a pas été emprisonné ni pénalement accusé de diverses fautes ou négligences criminelles avec pollution volontaire. Il aura sans doute des comptes à rendre, mais «normaux», on peut l'espérer.

Notons qu'après deux semaines de lutte réussie contre l'incendie et une fois le navire à quai, l'armateur a organisé une cérémonie de félicitations à l'équipage du Charlotte Maersk.

Cdt Ph. SUSSAC

Forum ECDIS - ENSM MARSEILLE - janvier 2011

I. ÉTAT DES LIEUX

En cas d'accident nautique la responsabilité du capitaine est recherchée. Il est responsable de tout, c'est la grandeur du métier. Mais encore faut-il qu'il ait les moyens d'exercer pleinement cette responsabilité.

Ces dernières années, la pression sur lui s'est accrue, pour diverses raisons, dont certaines rappelées brièvement ici :

- importance de la sensibilité du public à la protection de l'environnement : image des « capitaines voyous » dans l'opinion suite aux pollutions marines.
- tendance accrue des familles de victimes à aller devant les tribunaux pour obtenir réparation du préjudice, mais aussi pour connaître les circonstances précises de l'accident (« faire son deuil »). On peut le regretter, mais c'est une réalité dont il faut tenir compte.
- brèche dans l'exonération de responsabilité en matière civile : suite à l'affaire du chalutier « La Normande », le capitaine peut maintenant être condamné non seulement au pénal, mais également au civil, c'est-à-dire qu'on peut lui demander réparation des préjudices subis.
- arrivée du VDR (Voyage Data Recorder), à l'origine boîte noire prévue pour permettre aux enquêteurs de déterminer les conditions dans lesquelles s'est produit un accident grave. En fait cet appareil est aussi utilisé par certaines Compagnies pour s'assurer de la bonne conduite du navire : de plus en

ECDIS : La responsabilité du Capitaine en cas de mauvaise utilisation

plus souvent un disque dur d'enregistrement des données est installé en parallèle et ses données sont transmises à la Compagnie à la suite de tout accident, même minime.

- développement des moyens de communication qui limitent l'autonomie du capitaine.

Et pourtant dans le même temps, le capitaine a perdu quelques moyens de défense :

- diminution de ses prérogatives concernant son rôle de représentant de la puissance publique : sans lien direct avec le sujet, cette évolution le rend moins indépendant vis-à-vis de son armateur, et donc diminue sa capacité à faire prévaloir ses vues.
- remise en cause de la présence de professionnels dans la composition des tribunaux maritimes commerciaux. On ne connaît pas encore précisément comment ces tribunaux vont continuer à fonctionner.

Quelques moyens nouveaux sont mis à sa disposition, mais ils ont presque toujours une contrepartie :

- le Code ISM renforce son autorité, mais aussi sa responsabilité : il doit contrôler notamment les certificats STCW de son équipage, gérer une augmentation importante du nombre de procédures réglementaires, contrôler les temps de repos de son équipage, etc.
- la performance des appareils de navigation s'est améliorée, mais il doit s'assurer que ce matériel est correctement entretenu, et qu'il est correctement utilisé.

Le concept de l'« e-navigation », en cours de discussion à l'OMI, et dont l'ECDIS n'est qu'un des éléments, s'inscrit dans ce contexte.

Un des buts de l'ECDIS était d'« alléger la charge de travail » des officiers de quart (COM-

SAR 14), ou plus exactement de *mieux gérer leur charge de travail* (MSC 88), en particulier en supprimant à terme le travail fastidieux de correction des cartes. L'objectif poursuivi était l'amélioration de la sécurité de la navigation, la diminution des accidents. Actuellement on constate qu'il ne remplit pas entièrement ce rôle.

L'ECDIS apporte un plus en tant qu'aide à la navigation, mais amène de nouvelles responsabilités à assumer :

- contrôle de l'état du matériel et de sa mise à jour.
- contrôle de sa bonne utilisation.

De plus il faut signaler qu'au cours de la 56^{ème} session du Sous-comité NAV de l'OMI, il a été suggéré de connecter les informations de l'ECDIS, y compris le journal électronique, au VDR. En cas d'accident, même s'il n'a rien à voir avec l'ECDIS, nul doute qu'une mauvaise utilisation de cet appareil jouera en défaveur du capitaine.

Pour que l'ECDIS remplisse parfaitement son rôle, et ne soit pas uniquement un élément de plus à sa charge, il importe que le capitaine ait les moyens de :

- s'assurer que ses officiers passerelle maîtrisent parfaitement cet outil. Pour cela il devra contrôler la possession du certificat STCW ad hoc par l'utilisateur. De plus, une passation de service d'une durée suffisamment longue devra permettre à tout officier passerelle d'avoir une bonne connaissance du matériel spécifique en place à bord.
- contrôler sa bonne utilisation : cela ne lui sera possible que s'il a lui-même reçu cette formation.



- s'assurer du maintien en bon état de l'appareil et de sa tenue à jour.

II. QUELQUES PROPOSITIONS DE MESURES À METTRE EN ŒUVRE

Par l'armateur :

1. associer pleinement les capitaines lors de l'agencement des passerelles des nouveaux navires, ou l'installation de nouveaux matériels. Les associer au choix du type de matériel. C'est généralement le cas, mais il est important de le souligner ici.
2. équiper dans la mesure du possible les navires d'une même compagnie avec des appareils d'un même fabricant.
3. assurer une formation aux capitaines, d'une part en leur permettant de suivre une formation généraliste, mais cela devrait être rendu obligatoire par STCW, d'autre part en leur faisant suivre un stage chez le fabricant.
4. soulager leur travail et celui de leurs officiers, en réduisant la tonne de papperasse qui leur est demandée actuellement : les rapports de voyage, par exemple, devraient pouvoir être automatiquement générés et transmis par l'ECDIS.
5. leur donner les moyens de refuser l'embarquement d'un officier n'ayant pas suivi un stage chez le constructeur, ou au moins d'exiger une passation de suite suffisamment longue.

Par les fabricants :

1. tenir le plus grand compte des retours d'expérience des utilisateurs.
2. assurer des formations aux officiers sur le matériel fourni, pas uniquement au moment de sa mise à bord. L'idéal est de fournir des formations sur simulateur.
3. tenir les compagnies au courant des évolutions du matériel.

Par l'OMI :

1. s'inspirer des retours d'expérience des utilisateurs pour établir des prescriptions à respecter par les constructeurs. Faciliter et tenir le plus grand compte des retours d'expérience des utilisateurs. Pour cela s'engager à respecter la plus grande confidentialité pour les rédacteurs.
2. établir des prescriptions allant dans le sens d'une uniformisation des différents appareils, et d'une simplification de leur utilisation.
3. exiger un certificat spécifique en plus du certificat générique, à l'image de ce qui se pratique semble-t-il dans l'aéronautique.

Par l'administration :

1. imposer un contrôle annuel de l'installation, à l'instar du système SMDSM.
2. saisir l'occasion de ces visites pour répertorier les incidents (Cf projet de circulaire MSC 88).
3. s'assurer du respect des prescriptions de l'OMI, en ayant conscience que le Capitaine,

s'il est responsable de tout, n'est pas toujours coupable...

Par le capitaine :

1. intégrer l'ECDIS dans les consignes passerelles.
2. briefer régulièrement son équipe passerelle sur l'utilisation et les risques liés à l'ECDIS. En particulier, il devra mettre en garde les jeunes officiers sur un excès de confiance dans cet appareil. Un grand danger est certainement celui-là : que le virtuel remplace la réalité. Que l'image observée à l'écran paraisse plus importante aux yeux du navigateur que celle qu'il voit à travers les vitres de la passerelle. Car comme chacun sait, l'informatique ne se trompe jamais...
3. S'assurer de la bonne connaissance du matériel par tous les officiers passerelle. Ceci pourra être fait au moyen de la fiche premier embarquement demandée par l'ISM.
4. Signaler tous les incidents liés à l'utilisation de l'ECDIS via le système sécurité ISM (retour d'expérience) : ces informations devraient être mises à disposition de l'OMI afin d'établir des prescriptions qui les prennent en compte. L'AFCAN, qui est conseiller technique de la délégation française, peut également servir de relais.

En conclusion, un capitaine doit pouvoir faire part de son expérience pour faire évoluer positivement la réglementation, et permettre enfin à l'ECDIS de remplir complètement son rôle.

Cdt Marc PRÉBOT

Naviguer en océan Indien en 2011

Comme déjà rapporté par ailleurs, la piraterie somalienne prend de plus en plus d'ampleur. Au départ situé le long des côtes de la Somalie, elle s'est étendue vers l'est en mer dans l'océan Indien. Il devient ainsi de plus en plus délicat et stressant de naviguer dans cette zone d'une surface d'un million et demi de milles carrés.

La Task Force présente, avec ses faibles moyens comparés à la surface à couvrir, ne permet pas, loin de là, de protéger les nombreux navires qui transitent en océan Indien, de la mer Rouge au Détroit de Malacca en passant par le Golfe Arabo-Persique. Cette présence est certes dissuasive, mais malheureusement seulement là où elle est réellement effective. Le nombre d'attaques ne fait qu'empirer, année après année, sans que vraiment rien ne vienne montrer au marin lambda que l'on s'occupe sérieusement de son problème. Car une chose est sûre, la piraterie est surtout le problème du marin.

Comme le montre la carte ci-jointe, depuis décembre 2010 il y a eu un nombre assez important d'attaques, enfin d'attaques rapportées, même si pour la plupart (et heureusement !) elles ont échouées. Il faudrait y

rajouter aussi les attaques non couronnées de succès qui n'auront pas été rapportées aux autorités compétentes de peur, peut-être, de représailles.

Le pirate somalien est un ancien pêcheur somalien. Comme tout pêcheur il va où est le poisson. Au début de son activité de pirate, il « pêchait » au large de la côte somalienne. Les armements, comprenant le danger, ont demandé à leurs navires de passer d'abord à 200 puis à 300 et enfin à 1000 milles des côtes somaliennes. Pour finir maintenant à une route sur le méridien 070°Est au plus ouest pour rallier l'entrée du Golfe Arabo-Persique à l'Afrique du Sud. Quelques 1200 milles de plus soit plus de 3 jours à 15 nœuds. Mais le « pêcheur » somalien a bien vu lui aussi que le « poisson » s'éloignait et qu'il lui fallait aller aussi plus loin pour l'attraper. En bon pêcheur, il suit le poisson. C'est ce que l'on voit sur la carte. Les concentrations d'attaques sont d'une part sur le chemin Golfe d'Aden vers Pointe de Galle et Sumatra, mais aussi sur les routes reliant le Golfe Arabo-Persique au méridien 070°Est.

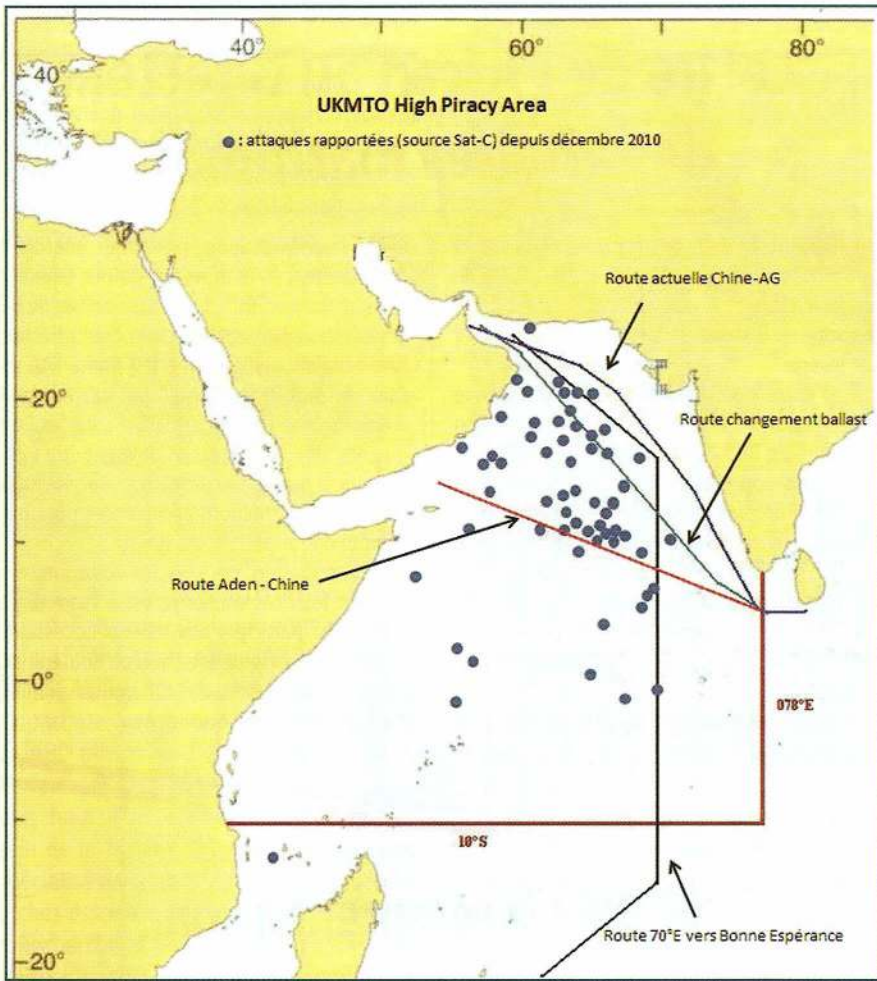
.../...

Alors on essaie de trouver des moyens à

donner aux marins pour les aider (ou leur faire croire) à repousser une attaque de pirates. En fait surtout à dissuader une attaque, quant à la repousser, lorsque les armes commencent à parler - d'un seul côté évidemment, c'est une autre affaire.

Il y a le « Best Management Practices ». On en est à la 3^{ème} version. Certes, c'est mieux, et même fortement conseillé, de l'appliquer. Mais ce n'est pas ce livre qui va régler le problème de la piraterie. De bons conseils y sont donnés, comme les manœuvres évasives lors d'une attaque rapprochée. Peut-être pas applicables à tous les navires, certains manœuvrant mieux que d'autres. Idem pour la préparation du navire. Le faire voir qu'on est là, qu'on est préparé à une attaque, que l'on surveille très attentivement le plan d'eau, et que donc on est paré à alerter les alentours et les militaires si besoin est, cela aussi est bien. Montrer aux pirates son degré de vigilance. Surtout psychologiquement. Car on paraît tout de même bien faible avec nos pauvres moyens : une VHF, un téléphone et des lances à incendie en batterie pour repousser une attaque menée au RPG.

Alors maintenant on voit des navires entourés de fils de fer barbelés, de herses, d'épouvantails à pirate, de lances à incendie



sous pression en batterie, voire en débordement des ballasts pour les navires à lège. Sur certains navires on a construit des annexes pour veille anti-pirates, ou installé des sacs de sable pour faire des abris. Même, et c'est un conseil du Best Management Practice, de mettre des panneaux indiquant (en somalien dans le texte) que les batavoies sont branchées sur le 440 volts. Un état de guerre qui ne porte pas son nom. De mauvais esprits parlent d'un retour au Moyen Âge, sans l'huile bouillante à verser sur les assaillants du donjon.

Et il y a aussi la fameuse citadelle. Celle qui devrait nous permettre de vivre caché des jours entiers. Déjà quelques heures, le temps que les forces de l'ordre contre-attaquent, histoire de donner un répit plus psychologique qu'autre chose à l'équipage, ce serait bien. Mais il ne faut pas se leurrer, sur les navires où la citadelle n'est pas prévue, en décréter une en modifiant un accès sans renforcer les cloisons autour ne servira qu'à énerver un peu plus les pirates qui de toutes façons trouveront fatalement le lieu de repli. La citadelle, à force d'y penser, c'est un lieu de «petit» repli, mais c'est surtout, vu de terre, un gros effort de sûreté fait pour les marins. Mais certainement pas la panacée que l'on croit. On bloque aussi les accès extérieurs, interdiction de sortir sur le pont. Où stocker les poubelles pendant ce temps ? Là aussi la sécurité (l'hygiène dans ce cas) doit primer sur la sûreté.

.../...

Surtout ne pas tomber dans l'excès inver-

se, ne pas dire : «du n'importe quoi». Car cela va certainement repousser certains pirates, les moins motivés. Ou au pire retarder la montée à bord des pirates, ce qui pourrait aussi laisser le temps aux militaires présents dans le coin de se faire voir, reconnaître, etc... Un hélicoptère arrivant au début d'une attaque est un soutien non négligeable, et s'il a pu venir en vue du navire attaqué, et donc des pirates attaquant, assez tôt, cela peut suffire à stopper l'attaque. Ou plutôt à la reporter sur un autre navire moins bien préparé, ou le faisant moins bien voir. Pour les autres, si l'attaque finit par être couronnée de succès, gare aux représailles. Car les pirates sont aussi de moins en moins cool. Maintenant ils abattent pour un oui ou un non un otage. Tiens, auraient-ils aussi compris, quoiqu'on en dise par ailleurs, que le prix du marin n'était rien en comparaison du navire et de sa marchandise ?

Le quart passerelle lors de la traversée de l'océan Indien Nord devient une vraie psychose pour certains officiers de quart. Entre les navires qui naviguent AIS coupé et tous feux de route éteints et les faux échos radars, il y a de quoi perturber plus d'un officier pont. Cela demande une sacrée dose de concentration et de discernement. Et toujours le doute. Est-ce vraiment un faux écho ? Après plusieurs faux échos de ce type, «l'habitude» que cela en soit un peut faire prendre le vrai écho pour un faux. Outre le danger pour la navigation elle-même, un danger encore plus grand pour la détection des pirates. D'où l'utilité de faire plus que doubler la veille. Doubler carrément

le quart, officier et veilleur (sans vraiment le doubler d'ailleurs, plutôt un doublement de quart en «quinconce» la moitié des membres du quart relevée chaque 3 heures pour éviter le renforcement mutuel des opinions sur les faux échos entre autres), est une des solutions pour lutter contre ce problème psychologique du quart et de la veille en zone pirate. Mais c'est une solution de riche. Il en faut des hommes pour pouvoir l'appliquer. Tous les navires ne sont pas aussi bien équipés en hommes pour se le permettre. Dans le cas contraire, quid de la fatigue, et donc fatalement du relâchement, des hommes de veille ?

.../...

Une question existentielle : que faire dans la brume ? Je me suis retrouvé dans cette zone pirate, à vitesse maximale suivant les consignes ô combien sensées en la matière de mon armateur, avec les conditions suivantes : à 16 nœuds (ce qui pour un porte-conteneurs n'est peut-être pas très rapide, mais l'est pour un VLCC), et une visibilité inférieure à 100 mètres puisque je ne voyais plus les grues des manifolds. La question est : Faut-il mettre en service les signaux de brume réglementaires de COLREG ? Les signaux de brume alerteront les pirates éventuels et les renseigneront sur la position du navire. Sans signaux, les autres navires qui naviguent AIS éteint pourraient vous prendre pour un de ces fameux faux échos. Le risque d'abordage est énorme. Pour ma part je les ai mis en service. J'ai préféré la sécurité à la sûreté. Mais combien ne le feront pas ? Et comment leur en vouloir ?

.../...

Le problème pirate est essentiellement celui du marin, pas vraiment celui des personnes à terre, même la main sur le cœur, mais qui pour certaines en vivent très bien. Et lorsque l'on apprend, à la suite d'une prise d'un navire en otage, que conformément à la charte-partie signée entre l'armateur et l'affrètement, le navire a été mis «hors-charte», on peut se demander si tout n'a pas été fait pour que l'on n'avance pas vite dans le règlement de ce problème. Car enfin, qui au monde a suffisamment de pouvoir pour obliger l'ONU et les États à mettre les moyens nécessaires face à la lutte contre la piraterie ? Seul le pouvoir de l'argent peut influencer sur les décisions de lutte à prendre. Tant que les majors pétroliers, pour ne citer qu'eux, n'auront pas une certaine responsabilité de fait dans la lutte et le paiement des rançons, on peut sérieusement penser que rien n'avancera vraiment.

Et on n'attendra peut-être pas longtemps avant d'apprendre qu'un Capitaine aura été licencié parce qu'attaqué par des pirates. Même pas pris en otage, simplement attaqué, avec des traces de balles à réparer en chantier. On finira bien par y trouver une faute à ce Capitaine, une mauvaise ou insuffisante préparation à la traversée dans cette zone.

.../...

Les pirates ont encore de beaux jours devant eux.

Cdt Hubert ARDILLON - Président

Extrait de la lettre de l'AFCAN adressée au Directeur des Affaires maritimes :

Des événements récents, relatifs aux moyens de sauvetage, sont au centre des réflexions de l'AFCAN, et amènent l'Association à intervenir en direction de l'OMI.

Il est étonnant de constater que des moyens dédiés à la sauvegarde de la vie humaine soient autant à l'origine de décès accidentels et de blessures graves lors des essais réglementaires. Pour l'Association, la sécurité des moyens de sauvetage doit être holistique, alors que le MSC n'intervient actuellement que sur les crocs. De plus, une partie des inspections sont effectuées par le constructeur, ou par un sous-traitant, qui sont donc juge et par-

tie. Elles devraient, sous contrôle de l'Etat du pavillon, être prises en charge par la société de classification, et les bossoirs pourraient, dans ce but, être inscrits sur le registre des appareils de levage.

D'autre part, l'Association souhaite une intervention à l'OMI pour obtenir une révision de la règle III/9 de la Convention SOLAS. Les précisions apportées par la circulaire MSC.1/Circ.1326 ne présentent pas de caractère obligatoire, et ne suppriment pas le risque de conflit grave entre l'administration de l'Etat du port et le capitaine qui décide, pour raison de sécurité, de ne pas mettre du personnel à bord lors des essais des embarcations de sauvetage.

Enfin, relevant que, de plus en plus sou-

vent, l'administration portuaire interdit le débordement et la mise à l'eau des embarcations, mais que l'Etat du même port vérifie que ces essais réglementaires sont bien effectués, l'Association souhaite que le Comité FAL soit saisi du problème, et qu'il lui soit demandé d'émettre une recommandation pour les Etats du port, afin que ces essais puissent être effectués sur le plan d'eau portuaire, avec éventuellement des instructions particulières pour tenir compte des impératifs de sûreté.

L'Association, qui sollicite votre intervention sur tous ces éléments, est à votre disposition pour participer aux travaux nécessaires, et vous demande de bien vouloir soutenir son point de vue auprès des différentes administrations françaises concernées.

ECDIS : Incompréhension, confusion, mais bientôt obligation

Extraits de plusieurs articles de Fairplay par le Cdt Ph. SUSSAC.

Alors que la première date pour l'obligation de l'ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) est pour bientôt (1er juillet 2012 pour certains navires neufs), des éléments nouveaux auront des conséquences importantes sur les coûts d'installation et de formation.

Début septembre, le IHO (International hydrographic office) pense pouvoir finaliser un test qui, on l'espère, sera largement disponible en octobre, test destiné à vérifier si un système déjà installé est conforme aux derniers standards. Si ce n'est pas le cas, il faudra y remédier. On pense que les systèmes antérieurs à 2008 ne sont pas conformes, et ne pourraient être utilisés sans carte papier.

L'ECDIS est un changement profond en ce sens que jusqu'à présent, tous les progrès ajoutaient (GPS, AIS) des aides à la navigation. Maintenant, une aide de base, la carte papier, est destinée à être supprimée (ou non utilisée). Les standards d'utilisation des différents fabricants sont différents au point qu'une formation spécifique pour chacun est tout à fait souhaitable, une formation «sur le tas» pour un appareil spécifique est totalement à exclure. De nombreux contrôles ont montré des insuffisances dans la pratique de l'utilisation des systèmes installés (il y a déjà eu un échouement «assisté» par ECDIS: CFL Performer). Les différents États ont à définir leur obligation de formation. Il n'y a aucune uniformisation, ni dans les différentes obligations



(spécifications ou temps de formation), ni dans les systèmes de secours nécessaires à prévoir. Il n'est actuellement pas prévu de mention à la Convention STCW ou au Code ISM. L'armateur n'a pas vraiment d'indications claires mais doit être conforme.

Un contrôle fait par un Club P&I portant sur 360 installations a montré que bien des officiers n'avaient aucune formation, l'armateur faisant valoir que ce n'était pas le système principal de navigation. Le même argument a été mis en avant pour des manques de mise à jour (depuis le neuveage), les officiers ignorant, en fait, qu'ils avaient un système incorrect, ne s'en servant qu'assez peu et de toute façon que comme carte.

Il semble, pour certains, que la définition même de l'ECDIS est confuse. Ce n'est pas un simple remplacement des cartes. Il y a le «I» de «information». Doit-il y avoir, en plus de ce qui était prévu depuis l'origine, par exemple, les prévisions météo, un planning automatique de route, les attaques de pirates

signalées...etc? Est-ce que le service du fabricant doit être disponible dans le monde entier?

Pour le secours, certains fabricants proposent l'installation d'un deuxième calculateur, avec l'équivalent d'un disque dur mobile, permettant une permutation en quelques minutes. Certains ont expliqué que sans cartes papier à jour, un troisième appareil de secours sera nécessaire dans certaines circonstances!

Les armateurs ont à acheter un appareillage coûteux qui sera pour longtemps sur les passerelles, alors que, encore le 1er septembre, de nombreuses organisations professionnelles ont indiqué que le groupe de travail (du Nautical Institute) prévoyait encore des «changements significatifs» dans les compétences demandées aux utilisateurs. L'achat uniforme d'un type d'appareil dans une compagnie, avec formation spécifique des officiers, est une illusion à cause des ventes de navires maintenant fréquentes.

Quelques réflexions sur le naufrage du Costa Concordia

Après avoir laissé décanter les hypothèses hasardeuses voire farfelues qui ont été diffusées par les médias dès l'annonce de la catastrophe, il est intéressant d'évoquer quelques questions qui ne relèvent pas directement de l'enquête diligentée.

En premier lieu, sur l'évacuation des passagers.

Nous assistons à un changement complet d'échelle avec plus de 4000 passagers et membres d'équipage. Certes, les cheminements ont été soigneusement étudiés, notamment en France par la société PRINCIPIA, mais ce n'est pas obligatoirement rassurant. Les cohues et la panique prévisible sont-elles correctement prises en compte? Nous avons maintenant un retour d'expérience, et le résultat est conforme aux prévisions. Il n'y a pas eu, à notre connaissance, de passagers piétinés en raison d'une panique lors de l'évacuation, même si certains comportements insupportables se sont produits. Par contre, il est absolument inacceptable que des passagers, même en petit nombre, n'aient pas réussi à rejoindre les embarcations de sauvetage.

Il y a là un manquement grave dans l'encadrement des passagers, d'autant que le ratio équipage / passagers est de un pour trois. Cela peut être la conséquence d'un défaut d'organisation et de communication, aggravé par le nombre important de nationalités aussi bien en passagers qu'en équipage. L'anglais à lui seul ne peut suffire, et les passagers ne sont pas tenus de le pratiquer. De plus, en période de forte crise, c'est le langage maternel qui vient aux lèvres. Un équipage multinational est obligatoirement moins réactif, n'en dé-

plaie aux acharnés de l'internationalisation. Il y a donc matière à réflexion, et à nouvelles réglementations.

En second lieu, sur le passage près de l'île Giglio.

Le capitaine reçoit de l'armateur (ou opérateur) des instructions sur la route à suivre. Mais c'est au capitaine, et à lui seul de les appliquer en fonction de sa compétence et de son expérience. C'est d'ailleurs ce qui permet à l'armateur de bénéficier de l'exemption de responsabilité pour faute nautique du préposé nautique. Si la compétence est au minimum celle définie par les critères STCW établis par l'OMI, l'expérience est celle retenue comme suffisante par l'armateur. Autant dire que le capitaine doit veiller à la développer. La manœuvre des navires, et particulièrement celle des géants ne s'improvise pas, et le développement des aides électroniques masque facilement des insuffisances dans l'acquisition des éléments fondamentaux. Il est possible d'y remédier par le recours à la modélisation comme cela se pratique à Port Revel avec l'avantage d'une perception bien réelle du danger, tout en ayant la possibilité de tenter des manœuvres délicates, voire dangereuses, sans autre risque que devoir au pire rentrer à pied, une fois la maquette échouée. Cet entraînement rigoureux mériterait d'être obligatoire pour les capitaines de grands navires, et leur éviterait de mettre l'étrave là où il est préférable de ne pas le faire.

Enfin, sur les conditions de travail du capitaine, face aux pressions commerciales et administratives.



Le libre arbitre du capitaine mériterait d'être mieux protégé, car les pressions qu'il subit sont multiples et s'accroissent en même temps que la taille du navire, en raison des enjeux financiers considérables, en particulier dans une activité commerciale basée sur le tourisme. Il est logique que la compagnie demande au capitaine de passer près de terre pour satisfaire les passagers, et tenter les spectateurs à terre. Mais dans ce domaine, les facteurs humains sont primordiaux. Avec certains capitaines il ne viendra jamais à l'idée d'un bureaucrate quelconque de demander au capitaine d'aller jusqu'à écraser les crabes, mais avec d'autres capitaines, plus malléables, ce sera tout de suite la menace d'un débarquement, d'un licenciement, peut-être pire encore. Les impasses qui ne sont pas librement consenties sont des facteurs aggravants dans des situations délicates.

Après ce naufrage, souhaitons une réaction internationale comparable à celle qui s'est produite après le drame du ferry Estonia.

Cdt F.X. Pizon

Quel juge compétent pour un litige capitaine - armateur ?

Par le Professeur Patrick Chaumette, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes.

La pratique du droit n'est pas aisée pour les amateurs et les citoyens ; les praticiens s'efforcent de mettre en œuvre et de se mettre à jour ; les spécialistes sont censés pouvoir expliquer à tous. Quand un dit spécialiste ne comprend plus, que se passe-t-il ? Il appartient au juge de dire le droit : vite des juges et des jugements !!!!

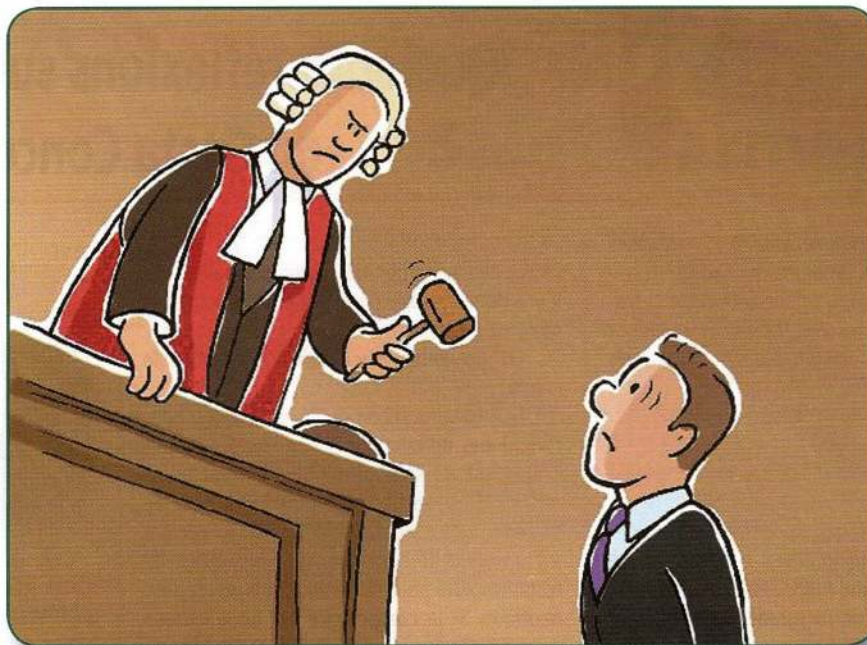
Mon interrogation concerne le juge compétent pour statuer sur les litiges opposant un capitaine de navire à son employeur, l'armateur, pour une relation de travail maritime soumise au droit français.

La tradition maritime donnait une fonction commerciale au capitaine de navire, quand il recrutait encore son équipage, quand il contractait en vue de l'armement du navire. Ses fonctions commerciales se sont considérablement réduites. Le capitaine de navire n'est pas commerçant. Il continue à représenter juridiquement l'armateur. Officier maritime marchande ou non, marin breveté, salarié, le capitaine d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance, sous pavillon français, n'est plus révocable ad nutum, mais bénéficie depuis 1997 du droit du licenciement.

La tradition maritime donnait une fonction commerciale au capitaine de navire,

quand il recrutait encore son équipage, quand il contractait en vue de l'armement du navire. Ses fonctions commerciales se sont considérablement réduites. Le capitaine de navire n'est pas commerçant. Il continue à représenter juridiquement l'armateur. Officier maritime marchande ou non, marin breveté, salarié, le capitaine d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance, sous pavillon français, n'est plus révocable ad nutum, mais bénéficie depuis 1997 du droit du licenciement.

Cependant, le décret du 20 novembre 1959 donnait au Tribunal de Commerce com-



pétence sur les litiges opposant le capitaine de navire et son armateur, tradition commerciale maritime ultime. Le marin relève lui du Tribunal d'Instance, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes. Le Conseil de Prud'hommes serait compétent pour des litiges ne concernant que des périodes de travail à terre du marin, même affilié ENIM (ancien art. 4 code du travail maritime).

Aujourd'hui rien n'est sûr. L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 a publié la partie législative du code des transports. La loi n° 2012-375 du 19 mars 2012 est relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports (JORF 20-3-2012) ; son article 1^{er} prévoit que l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est ratifiée. Il en est de même de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports.

Le décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins a remplacé l'article 120 du code du travail maritime. Il prévoyait que *les litiges qui s'élèvent, en ce qui concerne les contrats d'engagement maritimes, entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines de navires, sont portés devant le tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administration de l'inscription maritime* (art. 2). L'article 12 de ce décret de 1959 donnait compétence au tribunal de commerce pour les litiges entre le capitaine et l'armateur. Ces deux articles sont abrogés par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports (art. 7-40°, Les articles 2, 3 et 12 du décret du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins sont abrogés). Mais ces deux articles ne sont pas remplacés, quand il s'agit en principe, selon la

loi d'habilitation législative du Gouvernement pour adopter un nouveau code des transports, d'une codification à droit constant. Il n'apparaît pas plus dans la liste de l'article 7 de l'Ordonnance des dispositions abrogées seulement à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports.

QUE NOUS DIT LA RÉCENTE CODIFICATION ?

L'art. L. 5542-48 du code des transports prévoit que *le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat*. Quel juge judiciaire ? Le Code de l'organisation judiciaire comporte un article R. 221-13, modifié par le décret n°2009-1693 du 29 décembre 2009 - art. 3 «*Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime*». Même si le code du travail a disparu, remplacé par le code des transports, la compétence du tribunal d'instance pour les litiges entre les armateurs et les marins est maintenue.

QU'EN EST-IL DU CAPITAINE DE NAVIRE ?

C'est un marin : donc le tribunal d'instance serait compétent sans tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes ? Ce n'est que pour des litiges liés strictement à du travail à terre que la compétence prud'homale interviendrait.

Le code du travail est applicable aux marins, régis par le droit français, en complément du code des transports, avec des adaptations ou des exclusions (art. L. 1311-1 et L. 5541-1 code des transports). Le code du travail prévoit en son article L. 1411-4 «*Le conseil de prud'hommes est seul compétent, quel que soit le montant de la demande, pour connaître des différends mentionnés au présent chapi-*

tre. Toute convention contraire est réputée non écrite. Le conseil de prud'hommes n'est pas compétent pour connaître des litiges attribués à une autre juridiction par la loi, notamment par le code de la sécurité sociale en matière d'accidents du travail et maladies professionnelles.» Il existe ainsi une exclusion explicite, puisque la compétence du tribunal d'instance est clairement exprimée par l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire.

Le jeu de piste des textes en vigueur conduirait maintenant à confier les litiges armateur-capitaine au tribunal d'instance. Mais cette réforme bien réelle, et peut-être justifiée, se heurte à une question de principe. Comment admettre qu'une codification à droit constant modifie, sans autorisation le fond du droit ? La Cour de cassation, chambre sociale vient très récemment de montrer qu'elle n'entendait pas s'enfermer dans l'imprécision du nouvel ordonnancement du nouveau code du travail, en ce qui concerne la protection d'un salarié intérimaire, exerçant les fonctions de conseiller du salarié en matière de licenciement, dans les petites entreprises dépourvues de délégué syndical (Cass. soc. 13 février 2012, n° 11-21946, M. I c/ Sté Randstad Intérim).

Querelle de pragmatique et de dogmatique ? Il est surtout à craindre que le pragmatisme des juges élus d'un tribunal de commerce n'accueille la nouvelle compétence du tribunal d'instance, qu'un contredit de compétence ne conduise une cour d'appel à s'interroger sur cet imbroglio, qu'un pourvoi en cassation nous conduise vers une «vérité» juridique enfin révélée, même aux spécialistes, le tout dans un délai de près de trois années. Enfin, le capitaine de navire, par exemple licencié ou sanctionné, saura quel est son tribunal compétent et pourra commencer à discuter sur le fond de son litige.

Courage moussaillons, les juristes vous soutiennent !!!!

Pr. Patrick Chaumette

Le rapport du BEAmer sur l'échouement suivi de la perte totale du TK BREMEN dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011 est bien fait et objectif.

Il conclut que les conditions météorologiques ont été le premier facteur déterminant auxquelles s'ajoutent les conditions de chargement (navire léger), que la décision d'appareiller de LORIENT n'a pas été un facteur contributif au sens strict du code de l'OMI même si le fait de différer l'appareillage aurait évité l'accident, enfin que l'insuffisance de l'utilisation de la machine et le non-mouillage immédiat de la deuxième ancre forment le deuxième facteur déterminant.

Revenons sur les circonstances qui ont amené le TK BREMEN à appareiller. A la lecture du rapport on constate que le 14, une fois par l'intermédiaire du second capitaine, puis à 16h30 et 19h28, le capitaine manifeste son intention de rester à quai. Cependant 2 navires sont au mouillage en attente, le «DESERT HOPE» et l'«ARCTIC SKY».

A 08h00 le 15, l'agent informe le commandant qu'il peut rester à quai, mais qu'il doit régulièrement renouveler sa demande, compte tenu du souhait de l'agent du DESERT HOPE de rentrer son navire dès que possible. Le capitaine n'est pas informé des résultats d'une réunion qui s'est tenue la veille à la capitainerie : l'ARCTIC SKY accostera le 15 au matin. Si le DESERT HOPE rentre, l'ARCTIC SKY prendra la place du TK BREMEN qui viendra à couple

Le capitaine du TK BREMEN a-t-il été piégé ?



d'un 3^{ème} navire, RHINBORG, qui a décidé de rester à quai (coût du déhalage : lamaneurs, pilotes plus remorqueurs, pas de droits de quai supplémentaires). Sinon le TK BREMEN peut rester à sa place.

A 09h00, le capitaine croyant qu'il doit laisser la place au DESERT HOPE et voulant profiter d'un temps encore maniable, commande l'appareillage pour 11 heures. Les prévisions météo Inmarsat sont SW 6-8 alors que celles de Météo France, plus pessimistes, (9 rafales 10) ne semblent pas lui avoir été fournies.

A 09h22, le pilote se rend à bord pour informer le capitaine que le DESERT HOPE ne rentrera que le 17 et qu'il peut rester à quai. Dans ce cas, il lui faudra quand même régler le déplacement des lamaneurs et des remorqueurs puisque la commande a été enregistrée. Refus de l'armateur de couvrir cette dépense supplémentaire.

A 11h00, le TK BREMEN appareille

Dans beaucoup de ports, le seul contact que le bord a avec la terre est un « commis de rivière » qui est souvent le moins expérimenté de l'agence. Certains sont débrouillards, mais d'autres tout juste bons à récupérer les papiers d'arrivée.

Dans ce cas, on peut s'étonner que le capitaine n'ait pas été averti des possibilités de rester à quai, même en cas de rentrée du DESERT HOPE, et surtout du report d'accostage de ce navire. La première véritable information viendra du pilote à 09h22, et gratuitement en plus.

Enfin, que dire de l'attitude de l'armateur ? Il me semble qu'il y a une Directive de l'OMI qui demande que les décisions du capitaine en matière de sécurité ne soient pas contrariées par des pressions commerciales ou financières.

21 mai 2012

Cdt Christian LOUDES

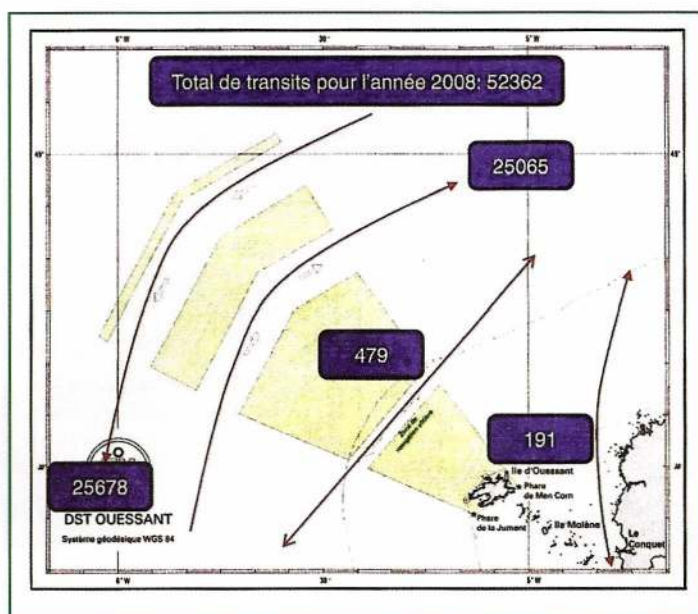
Le rôle de l'OMI est d'élaborer et de mettre en œuvre des réglementations maritimes communes aux 168 États membres dont elle est constituée. Le siège de l'OMI est à Londres, seule agence spécialisée des Nations Unies installée au Royaume-Uni pour des raisons historiques. Il existe 5 Comités permanents dont un des plus importants est celui de la Sécurité Maritime (MSC) assisté lui-même par le Sous-comité de la Sécurité de la Navigation (NAV). Le commandant René TYL, conseiller technique de la délégation française en tant que membre de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN), a participé à la 58^{ème} session du Sous-comité NAV qui a eu lieu à Londres du 2 au 6 juillet 2012. Les nom-

Une session à l'OMI : Modification du DST existant au large d'Ouessant

breux points de l'ordre du jour comprenaient l'organisation du trafic maritime, les questions concernant les travaux de l'UIT, la stratégie en matière d'e-navigation, les aides à la navigation AIS, la visibilité à la passerelle de navigation, les performances pour les clinomètres et les anomalies de fonctionnement dans le cadre des ECDIS. Parmi les propositions des États membres sur l'organisation du trafic maritime, figurait une proposition de la France concernant une modification de la réglementation du Dispositif de Séparation de Trafic (DST) d'Ouessant, dont

l'AFCAN est à l'origine. Ce compte-rendu montre comment fonctionnent les sessions de l'OMI.

En mai 2010, l'AFCAN a soumis à la Préfecture maritime de Brest une demande de modification de la réglementation du passage dans la voie à double sens du DST d'Ouessant, à savoir l'autorisation pour un certain nombre de navires d'emprunter cette double-voie située à 11 milles d'Ouessant. Dès 2008 les agences maritimes du port de Brest avaient sollicité l'AFCAN à ce sujet, et



Demande de modification présentée par l'AFCAN concernant la réglementation du DST Ouessant pour les usagers du port de Brest et pour une amélioration de la sécurité

le CROSS CORSEN avait rendu un avis soulignant la nécessité d'une amélioration de la réglementation en vigueur. La demande concernait les navires de jauge inférieure à 3 ou 4000 UMS, ne transportant pas de matières dangereuses, venant de la Manche à destination de Brest ou de Douarnenez ou allant vers la Manche en provenance de Brest ou de Douarnenez.

L'article 3 de l'arrêté 2003/11 dispose que «la voie à double sens est exclusivement autorisée pour les navires à passagers exploités sur des routes régulières en provenance ou à destination d'un port de la Manche situé à l'Ouest du méridien 1°W et pour les navires en transit entre les ports situés entre le cap Finistère et le cap de la Hague, à l'exception de ceux transportant des hydrocarbures et des matières dangereuses».

Pour autant, peu de navires font route entre le cap de la Hague et Brest, en général ceux-ci proviennent de ports de la Manche situés au-delà du Cotentin. Ainsi, au lieu d'autoriser ces navires se rendant ou venant de Brest ou de Douarnenez à emprunter le chenal du Four sous des conditions aléatoires, le passage en permanence par la voie à double sens éviterait ainsi des croisements dangereux.

La zone Sud du DST est en effet une zone de croisement des navires des ports du littoral Atlantique français et des flux montant et descendant. Les statistiques communiquées par le CROSS CORSEN pour l'année 2011 font état de 47.441 navires dans le DST d'Ouessant, de 449 transits dans la voie à double sens, dont une part très significative concerne des navires empruntant par mauvais temps la double-voie pour des motifs de sécurité, car

non couverts par un régime spécifique d'autorisation, et de 303 navires par les chenaux.

La zone Sud du DST est aussi une zone très fréquentée par les navires de pêche, qui sont impliqués de par leur activité dans de fréquentes situations rapprochées pouvant engendrer un risque d'abordage avec les navires de commerce. En 2011, Ouessant Trafic a détecté 22 situations rapprochées et 54 situations potentiellement dangereuses - dans lesquelles un navire, du fait de son comportement, peut mettre en danger sa propre sécurité ou celle des navires situés alentour - impliquant un navire de pêche et un navire de commerce.

La taille des navires à passagers a considérablement évolué, les navires les plus importants ayant emprunté le DST pouvant transporter plus de 4000 personnes, ce qui, en cas de sinistre majeur à bord représenterait des opérations de sauvetage d'une grande complexité. Le passage dans la voie à double sens diminuerait de moitié la distance à parcourir pour les moyens d'intervention et donc le temps d'intervention en cas d'accident (meilleure détection radar pour les secours et meilleure qualité de radiocommunication).

Ainsi, la demande de modification proposée par l'AFCAN à la demande des usagers du port de Brest, permettrait d'harmoniser toute une petite partie du trafic non dangereux pour diminuer le nombre de croisements et de situations rapprochées et de réduire le trafic dans les chenaux. La réglementation dans la double-voie située dans les eaux territoriales est du ressort de la Préfecture maritime de Brest dont les conclusions, au cas où des modifications étaient envisagées, devaient être soumises à l'OMI pour adoption et diffusion.

A l'origine, l'AFCAN proposait une demande de modification concernant seulement

les navires de jauge inférieure à 3 ou 4000 UMS. Par la suite, les statistiques du CROSS CORSEN ont augmenté la jauge des navires à 6000 UMS.

La France propose d'amender les conditions autorisant les navires à circuler dans la voie à double sens de circulation DST d'Ouessant situé dans les eaux territoriales françaises, dont le but est :

- de limiter les situations rapprochées entre les navires, en particulier dans les approches Sud de ce dispositif où travaillent de nombreux navires de pêche,
- de rapprocher les navires à passagers des moyens d'intervention basés à terre en cas d'accident,
- et de permettre aux navires de dimensions modestes de naviguer dans une zone où les conditions de mer sont moins dures.

La double voie de circulation verrait son accès autorisé :

- aux navires de charge jaugeant moins de 6000 UMS, ne transportant pas certaines catégories de matières dangereuses et touchant un port situé entre le cap de la Hague et le cap Finistère,
- et aux navires à passagers, sans condition de port d'escale.

Le document présenté par la France à l'OMI reprend les principaux arguments de l'AFCAN, en particulier celui concernant les croisements des routes dans le Sud-Ouest du DST, zone dans laquelle se concentrent les points de croisement des principales routes des navires en transit entre la Manche et le golfe de Gascogne, source de risques potentiels pour la sécurité de la navigation maritime.

La mesure proposée permettra de réduire les situations de croisement entre les navires

transitant vers la voie montante du DST et les navires sortant de la voie descendante pour faire route vers le port de Brest ou un port du golfe de Gascogne.

Ce document dénonce aussi la concentration des activités de pêche, particulièrement dans le secteur de l'extrémité Sud du DST, secteur relativement restreint, engendrant de nombreuses situations rapprochées entre les navires de commerce transitant par les voies montantes et descendantes du DST et les navires de pêche, peu manœuvrants.

Les navires à passagers (593 en 2011), contraints d'emprunter les voies montantes ou descendantes du DST, posent des problèmes particuliers en matière de gestion de secours de grande ampleur. L'éloignement des moyens de secours et d'assistance des voies montantes et descendantes est de nature à compliquer les opérations de sauvetage et d'assistance aux navires à passagers, alors que la circulation dans la voie à double sens faciliterait la tâche des autorités en charge du sauvetage, en rapprochant ceux-ci des moyens terrestres d'appui.

La publication de l'arrêté 2011-92 en novembre 2011, autorisant les navires de transport de passagers de moins de 220 mètres, sous certaines conditions, à circuler près des côtes, alors qu'ils étaient autorisés à emprunter la voie à double sens, réduira la circulation dans la voie à double sens.

Les navires de dimensions modestes connaissent de sérieuses difficultés à progresser pendant les coups de vent régnant au large d'Ouessant – vagues de 2,40 m à 12,5 m sur la période 2006-2010 – et demandent à emprunter la double-voie pour des raisons de sécurité, évoquant la règle 10-7 du chapitre V de la SOLAS alors qu'ils n'en remplissent pas les conditions réglementaires.

Actuellement le trafic est de 2 navires par jour dans la double-voie de circulation. Avec l'amendement proposé, les projections donnent une estimation du trafic dans cette voie de 16 navires par jour. Compte tenu des fluctuations du trafic, on estime que le trafic dans cette voie devrait être de 10 à 20 navires par jour.

EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LA FRANCE EN SESSION DU SOUS-COMITÉ NAV 58

1. PRÉSENTATION EN SÉANCE PLÉNIÈRE

Mme Odile Roussel, ambassadeur, représentante permanente de la France auprès de l'OMI, a présenté la proposition de la France en séance plénière du 2 juillet 2012. Seule la délégation bahamienne, appuyée par la CLIA (Cruise Lines International Association), a manifesté son opposition à la demande de

modification du DST d'Ouessant, indiquant que la route à double-voie proposée augmenterait le risque d'abordages, et qu'elle donnerait lieu à un accroissement du volume du trafic ainsi qu'à la circulation de navires de types incompatibles. Elle craignait aussi que les navires empruntant cette route ne soient pas en mesure de respecter la règle 10 (d) du règlement COLREG. La Suède et l'Espagne ont demandé que leur soit fourni un examen plus détaillé. Le président de la séance a renvoyé l'examen de la proposition de la France au Groupe de travail chargé d'examiner les questions relatives aux voies maritimes empruntées par les navires.

2. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

J.-J. Morvant, chef de bureau aux affaires maritimes, a présenté la proposition de la France aux 38 délégués de gouvernements membres présents et aux 5 observateurs d'organisations non gouvernementales participant au Groupe de travail. Dans son argumentation, il a commencé par insister sur le contrôle opéré par le Service de Trafic Maritime (STM) «Ouessant Trafic», offrant un service d'information et d'assistance à la navigation à tous les navires dans un rayon de 40 milles autour d'Ouessant. Il a mentionné le maintien d'un puissant remorqueur de sauvetage 24 heures sur 24, basé devant Ouessant par mauvais temps.

Reprenant les arguments du document de la France, il a montré l'intérêt que présentait l'utilisation de la voie à double sens en limitant les risques de collision dans la partie Sud du DST pour les navires à destination de Brest, Lorient, Nantes, Bordeaux ou Bayonne. Cette zone est de plus fréquentée par de nombreux navires de pêche qui les contraignent à manœuvrer fréquemment.

Concernant les navires à passagers, il a rappelé l'avantage que présentait la navigation dans une voie située à moins de 12 milles de la terre, permettant ainsi aux moyens de sauvetage de réagir rapidement en cas de sinistre majeur. De plus, par gros temps d'Ouest générant une forte houle de travers, ces navires bénéficient d'une navigation plus clémente en empruntant la double-voie.

La délégation bahamienne, suivie par celle du Nigéria, a réitéré son opposition à la proposition de la France, exprimant sa crainte s'agissant en particulier de l'obligation, pour les navires faisant route vers le Sud autorisés à emprunter la voie à double sens, de croiser le trafic montant ou descendant, d'une possible interférence avec des engins de plus petites dimensions et d'un afflux du trafic dans la voie à double sens.

En réponse à cette objection, la majorité du groupe, à l'instigation des arguments de la France, a estimé que les navires naviguant

vers le Sud avaient davantage de place pour changer de route entre le DST des Casquets et le DST d'Ouessant, qu'à la sortie de ce dernier. Cette mesure pourrait réduire le risque de situations rapprochées dans les voies d'accès au Sud du DST d'Ouessant. De toute façon, le président de séance a fait remarquer que les amendements proposés avaient valeur de recommandation, et que les navires ne pourraient en faire usage que si le capitaine le souhaitait. Le Groupe a également examiné la possibilité d'accroître la largeur de la route à double sens : la majorité du Groupe a considéré suffisante la largeur actuelle en fonction de la densité du trafic dans la zone, les Bahamas, le Liberia et le Nigeria en demandant l'élargissement.

Le Groupe a modifié l'intitulé du texte proposé par la France: «Access to the two-way route would be authorized for», par le texte suivant: «The two-way route may be used by», et a approuvé les propositions d'amendements à apporter au DST d'Ouessant.

3. PROJET DE RAPPORT AU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Réuni en séance plénière le 6 juillet, le Sous-comité a approuvé les amendements à apporter au DST existant d'Ouessant, et a invité le Comité à les adopter.

Devant l'inquiétude du Panama rappelant les observations des Bahamas, le président du Sous-comité a insisté sur le fait que cette modification n'avait qu'une valeur de recommandation, et que son usage était laissé à la décision du capitaine. De son côté, le président du groupe de travail a affirmé que le capitaine n'était pas obligé d'emprunter la voie à double sens.

La modification est libellée comme suit :
The two-way route may be used by:

- passengers ships
- ships of less than 6000 gross tonnage, travelling from or towards a port situated between Cape Finisterre and Cap de la Hague
























Cette autorisation ne s'applique pas aux navires transportant des hydrocarbures, des matières dangereuses, du gaz et des matières nucléaires.

La proposition approuvée par le Sous-comité NAV sera transmise au Comité de la Sécurité Maritime (MSC) pour adoption définitive. La modification de la réglementation du DST d'Ouessant ainsi adoptée par l'OMI entrera en vigueur au plus tôt six mois après son adoption. La prochaine session du MSC (MSC 91) aura lieu du 26 au 30 novembre 2012.

R. TYL,
membre de l'AFCAN

Amendements à MARPOL V

Faisant suite aux commentaires par le Cdt Philippe SUSSAC, nous publions un tableau récapitulatif des amendements à MARPOL V en vigueur au 01.01.2013.

Type of garbage	Ships outside special areas	Ships within special areas	Offshore platforms (more than 12nm from land) and all ships within 500m of such platforms
Food waste comminuted ¹ or ground	 3nm from the nearest land, en route and as far as practicable	 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable	
Food waste not comminuted or ground	 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable		
Cargo residues ¹ not contained in wash water	 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable		
Cargo residues ² contained in wash water	 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable	12nm from the nearest land, en route, as far as practicable and subject to two additional conditions ³	
Cleaning agents and additives ¹ contained in cargo hold wash water			
Cleaning agents and additives ¹ in deck and external surfaces wash water			
Carcasses of animals carried on board as cargo and which died during the voyage	 Permitted as far from the nearest land as possible and en route		
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse			
Mixed garbage	When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply		

1 : Comminuted: solid materials are reduced in size, by crushing, grinding and other processes

2 : These substances must not be harmful to the marine environment.

3 : According to regulation 6.1.2 of MARPOL Annex V the discharge shall only be allowed if:

(a) both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between these ports (regulation 6.1.2.2); and

(b) if no adequate reception facilities are available at those ports (regulation 6.1.2.3).

Discharge permitted :



Discharge prohibited :



Réflexions au sujet de la veille à bord des navires



Ocean Jasper, Melbridge Bilbao, Maximum, Triton Highway, Groupe Bel, Manas, Bureau Vallée, Sokalique, Bilabong, Kini Kersten, Kaptan Aslan Fatoglou, Saint Jacques II etc, etc. La liste non exhaustive des navires, en tort ou non, impliqués dans un abordage au large de nos côtes ou fautifs d'un échouement sur notre littoral, à cause d'un défaut de veille, est longue, bien trop longue et loin d'être close !

«Tout navire doit, en permanence, assurer une veille visuelle et auditive appropriée en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances existantes de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage».

C'est la règle 5 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), règle au libellé net et précis, sans passe-droit possible ni dérogation d'aucune sorte, théoriquement... Règle à laquelle il appartient d'ajouter les dispositions de la Convention internationale STCW 95 (Section A-VIII/2, part 3-1, alinéa 15) qui fixent entre autres l'organisation du personnel de quart de nuit à la passerelle.

Autant la veille de jour sur la passerelle d'un navire de commerce peut être assurée par le seul officier de quart, dans certaines conditions (haute mer, bonne visibilité), que, de nuit, l'absence d'un matelot supplémentaire effectuant une veille optique est contraire aux exigences de ladite Convention STCW 95 ! Cette non-présence en passerelle apparaît comme un facteur déterminant lors d'une collision ou au cours de l'échouement d'un «bateau ivre» !

Une récente étude danoise le confirme : **l'officier de quart est seul en passerelle de nuit sur plus de la moitié des 55.000 navires sillonnant mers et océans !** Constat accablant ! Effectifs réduits validés par l'État du pavillon et instructions de la compagnie de navigation fixant l'organisation du travail à bord du navire c'est à dire veille en solo de nuit, sont des facteurs aggravants.

La responsabilité de l'armateur ou de l'exploitant est donc engagée par ce non respect des règlements en cas d'accident de mer. Il est évident que deux matelots sont plus utiles à l'entretien courant du navire (peinture et piquage de rouille), à la préparation de l'escale, à l'arrimage de la cargaison en fin d'escale plutôt qu'à être utilisés de nuit à faire la veille ! Il est surprenant que

lors des jugements de ces abordages dramatiques, ce problème ne soit jamais abordé et condamné ! De même lors des visites des inspecteurs de l'État du port, le doigt n'est pas assez mis sur les effectifs squelettiques de certains navires contrôlés. Ce qui implique de facto un quart de nuit en solo sur leurs passerelles !

ET C'EST BIEN L'ARMATEUR DE CE NAVIRE CONTREVENANT QUI EST RESPONSABLE DE CET ÉTAT DE FAIT.

Certaines pratiques à la pêche ne sont pas, non plus, exemptes de critiques car hasardeuses, voire dangereuses. La veille en timonerie pose problème de nuit. Souvent, pour des raisons de fatigue et aussi de faibles effectifs, la fâcheuse habitude est de mettre à la barre le moins chevronné de l'équipage !

Quant aux skippers solitaires embarqués dans une course folle autour de la planète océan heurtant, pendant leur sommeil, un chalutier ou un cargo, que dire ? S'insurger sur le bien-fondé de ces courses est vain. A quoi bon faire de commentaires alarmistes... si ce n'est marteler que rien ne remplacera la veille humaine 24h/24.

*Michel Bougeard
Capitaine au long cours*

L'AFCAN intervient aussi dans ce domaine !

Chaque année, l'AFCAN participe à plusieurs sessions de l'OMI à Londres, en y envoyant des conseillers techniques membres de la délégation française. L'AFCAN examine les documents qui y sont produits, et cela peut se traduire par une révision, comme le montre l'échange de courriels qui suit.

QUOTE

De Cdt APPERRY, membre du Bureau
24/06/2013
à Cdt Pizon, Vice-président
//

J'ai reçu de IMODOCS la version française du MSC 92/WP 8 et j'ai été surpris par une traduction. En effet depuis longtemps il y a des erreurs grossières de traduction qui peuvent être graves (je prépare un article là-dessus et celle-ci y figurera) en effet dans le draft de la nouvelle circulaire MSC.1/Circ.1446 rev1. Il y a au §15.1 une erreur grossière que nous devrions signaler à notre représentation en urgence, car le texte traduit en Français dit exactement l'inverse du texte original en Anglais.

Texte français: «embarcation au-dessus de l'eau». Texte anglais:» waterborne» = flottant! Bigre, il faut justement éviter que l'embarcation soit suspendue !



texte anglais (original)



texte français (traduction)

De Cdt Pizon, Vice-président
26/06/2013
à Chef du bureau DGITM/DAM/SM2
//

Je vous communique un défaut grave de traduction dans la version française de la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1 du 22 janvier 2013, annexe page 3 paragraphe 9.1 : *for safety considerations, the loading of lifeboats for training purposes is to be performed only while the boat is waterborne and the boat should be lowered and raised with only the minimum number of crew on board, taking into account annex 2 to the Measures to prevent accidents with lifeboats (MSC.1/Circ.1206/Rev.1);* pour des questions de sécurité, le chargement des embarcations de sauvetage à des fins de formation doit être effectué uniquement lorsque l'embarcation est au-dessus de l'eau et seul l'équipage de l'embarcation de sauvetage devrait être à bord lorsque celle-ci est mise à l'eau et remontée, compte tenu de l'annexe 2 de la circulaire sur les mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage (MSC.1/Circ.1206/Rev.1);

Le mot «waterborne» est traduit par «au-dessus de l'eau» et devrait être remplacé par «à flot» ou un terme similaire.
//

De Chef du bureau DGITM/DAM/SM2
27/06/2013
à maritime@imofrance.org.uk
//

Ci-dessous une erreur de traduction relevée par M. Pizon.
Je vous remercie de bien vouloir faire le nécessaire pour faire corriger «au dessus de l'eau» par «flottant» ou «à flot».
//

De maritime@imofrance.org.uk
Sent: 27 June 2013
à Deputy Director, Conference Division/ Head, French Translation Section, 4, Albert Embankment, London SE1 7SR
//
On me signale une erreur de traduction dans la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1 du 22 janvier 2013, annexe page 3 paragraphe

9.1 (cf ci-dessous). Merci de confirmer, et de faire le nécessaire le cas échéant.
//

De Deputy Director, Conference Division/ Head, French Translation Section, 4, Albert Embankment, London SE1 7SR
Sent: 27 June 2013
à maritime@imofrance.org.uk
//

La modification sera diffusée sous la cote MSC.1/Circ.1446/Rev.1/Corr.1 dans les meilleurs délais.
//

De maritime@imofrance.org.uk
Sent: 27 June 2013
à Chef du bureau DGITM/DAM/SM2
Copie à Cdt Pizon, Vice-président
//

Voici la réponse, ce sera corrigé bientôt.
Merci à M. Pizon pour sa vigilance.
//

UNQUOTE

Le Bureau de l'AFCAN

«Routes et allures diverses sur ordre du Commandant et selon les indications du pilote...»

Par cette phrase maintes fois recopiée sur le «carnet de passerelle», la répartition des rôles entre le Commandant et le pilote maritime est simplement mais très clairement résumée.

Lorsque le président Hubert ARDILLON m'a sollicité pour que la Fédération Française des Pilotes Maritimes puisse apporter sa contribution au 100ème numéro de la revue de l'association des Capitaines de Navire, et au-delà de l'honneur fait à la profession de pilote, c'est cette toute simple évocation de tâches et de responsabilités qui m'est très naturellement venue à l'esprit en premier.

Est-il nécessaire de rappeler, tant cela s'inscrit en nous dès nos plus jeunes années d'hydro, que lorsqu'un capitaine de navire et un pilote maritime travaillent ensemble, ils ont un but ultime commun ? Ils ont pour mission commune, dans des eaux particulièrement difficiles, de s'assurer de la sécurité du navire et de son équipage, d'assurer la protection de l'environnement maritime ou portuaire et de contribuer à l'efficacité économique du transit portuaire.

Mais, en élargissant la réflexion, n'y a-t-il pas lieu également de comparer cette recherche permanente de sécurité, de protection et d'efficacité au travers du prisme de nos deux organisations professionnelles ?

Arrêtons-nous un instant sur l'objet constitutif de l'AFCAN et sur celui de la FFPM tels que décrits dans leurs statuts respectifs. Dès le premier regard, de très fortes similitudes de terminologie apparaissent : défense des intérêts des membres adhérents, promotion de la coopération entre eux afin d'améliorer la sécurité de la navigation, établissement de contacts avec d'autres organisations (nationales, européennes ou internationales) ayant en commun le souci d'une sécurité maritime toujours renforcée...

Ainsi après avoir, par cette courte énumération, établi le constat d'une évidente communauté d'objectifs, regardons plus en détails comment celle-ci peut se traduire concrètement aujourd'hui puis dans les années à venir ?

Permettez-moi d'en citer quelques exemples :

En premier lieu, bien sûr, ce sont les aspects techniques de nos métiers qui doivent être partagés. L'innovation technologique y tient une grande place mais la relation humaine entre le pilote et l'équipe passerelle également ! Aussi, d'ores et déjà des échanges, formels ou plus informels, ont lieu. Ici, les Capitaines sont reçus dans une station de pilotage pour faire le point sur les escales à venir. Là les pilotes et capitaines suivent en commun un stage de formation... Il n'est sans doute pas nécessaire, à ce stade, de s'étendre plus avant sur ces rencontres tant notre formation est commune : nous avons tous usé nos fonds de culottes sur les mêmes bancs des écoles de la marine marchande ; nous avons partagé les mêmes enthousiasmes des premiers embarquements !



Sur le plan technique encore, chacun peut le mesurer : la prise du pilote ou son débarquement est une manœuvre toujours dangereuse. Vue du pont de la pilotine, elle peut-être très stressante pour le pilote ; vue de l'aileron de passerelle, elle n'en sera pas moins impressionnante pour le capitaine responsable de la sécurité de l'opération de transfert !

Des échanges soutenus et variés entre nos deux organisations, notamment sur ce point précis, concourront à maintenir un très haut niveau de sécurité lors de cette phase de l'opération de pilotage mais également à réduire les retards ou délais qui pourraient être induits lors de l'embarquement ou de débarquement du pilote

Face à la pénalisation grandissante de la profession de marin, de plus en plus de capitaines mais également de pilotes maritimes doivent faire face à des accusations pénales, qui vont bien au-delà des risques judiciaires normalement encourus dans l'exercice de leur profession. Ici ou là, dans le monde, des capitaines et des pilotes sont retenus emprisonnés pour des événements qui ne peuvent être qualifiés de criminel car dénués de toutes intentions de nuire... Ils ont simplement essayé, de leur mieux, avec les moyens mis à leur disposition et compte tenu des circonstances, d'assurer la conduite du navire qui leur avait été confié ! L'AFCAN s'est déjà exprimé de nombreuses fois pour dénoncer ces abus de justice, la FFPM partage ces craintes et la défense de nos membres ne peut qu'être commune sur ce terrain là !

Le monde maritime est un monde internationalisé depuis toujours. Très tôt, les associations nationales ont ressenti le besoin de se fédérer aux niveaux international et européen. L'AFCAN adhère à CESMA et à l'IFSMA. De même, la FFPM est membre de l'EMPA (European Maritime Pilot Association) et de l'IMPA (International Maritime Pilot Association). Dans de nombreux forums, lors

de nombreuses conférences, nos adhérents respectifs se croisent ou se reçoivent.

Là encore, que ce soit au sein des institutions européennes ou dans l'enceinte de l'OMI, nos intérêts ou nos positions se rejoignent. Lorsque l'on parle d'E-navigation, d'ECDIS, les positions des capitaines ou des pilotes, seuls réels utilisateurs finaux de ces produits, sont identiques : il faut garder le sens marin et l'esprit de décision à l'intérieur de la passerelle ! Très souvent, à titre personnel, j'ai eu le plaisir de siéger à côté du représentant de l'AFCAN au sein de la délégation française pour les sessions MSC ou NAV de l'OMI. Très souvent, j'ai pu y apprécier une parfaite similitude de vues sur nombres de questions.

L'une des conditions essentielles dans le succès d'une manœuvre, c'est l'excellente coopération entre le Capitaine et son pilote. Mais les fruits d'une telle coopération peuvent aussi se récolter en d'autres occasions ! En unissant nos efforts, une coopération renforcée entre l'Association des Capitaines de Navire et la Fédération Française des Pilotes Maritimes permettra de faire résonner plus fort la voix des marins dans les cénacles où se s'élaborent les textes et règlements maritimes. Ainsi, ceux qui quotidiennement œuvrent pour la sécurité du transport maritime français et pour la protection de l'environnement marin pourront mieux faire connaître leurs besoins et attentes.

Mais, au-delà de nos aspirations communes, ne doutons pas, qu'au travers de ces rencontres et de ces échanges, les capitaines et les pilotes sauront également s'enrichir de leurs différences et tracer ensemble, à leur échelle, un avenir commun pour ceux qui ont ou auront à guider les navires sur les mers et dans les ports du Futur... sur ordre du Commandant et selon les indications du pilote!

*Frédéric Moncany de Saint-Aignan,
Président FFPM, Vice-président IMPA.*

En passant par la Cambuse

Finie ma liberté ! Pour cet article, il m'est impératif d'employer le mot « cent », mais comment ? Il y a bien sûr les cent convives, à mon avis cela dépasse la cuisine familiale et aussi la cuisine professionnelle sur nos navires, De toute façon on peut arriver à ce nombre en prenant une recette pour 4 et en multipliant les ingrédients par 25, sauf pour le temps de cuisson et la température qui ne se pèsent pas. Je n'allais me laisser abattre, et en cherchant dans les cuisines étrangères, j'ai trouvé en Asie ce mets recherché : l'œuf de cent ans, ce qui pour nos palais est fort déplaisant, et incongru pour cette rubrique. J'ai continué à chercher au point de philosopher un peu, c'est alors que j'ai compris que les Chinois pouvaient avoir le même haut-le-cœur que nous quand ils ont su que nous mangions des choux de Milan.

Alors en période de crise, il pouvait s'agir de « sans » ; rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme, partant de rien je ne pouvais aboutir qu'à rien. A oublier.

Me restait « sang », c'est vrai, que ce soit dans la presse parisienne ou provinciale et à l'étranger, les canards vous mettent souvent du sang à la Une, ce qui est très vendeur paraît-il, tout au moins accrocheur. Eh bien voilà, je l'ai le mot « sang » dans mon article je vais vous parler du

Canard au sang.



Les canards de Duclair : les «avocats». A la Tour d'Argent, on utilise les canards de Challans.

Mais il ne s'agit pas d'une page d'horreur, si on est à la Tour d'Argent, nous avons simplement le « canard Tour d'Argent », ailleurs ce sera le « caneton rouennais » le « canard à la presse » ou « le canard à l'étouffé » ou encore le « canard de Duclair » ou le « canard Félix Faure ».

DUCLAIR est bourg en aval de Rouen, à cheval sur les deux rives de la Seine, et les jours de marché, les paysannes entassent les volailles, mais surtout des canards dans des paniers pour les vendre au bourg. Ces canards sont réputés, car issus d'un croisement entre les canes des basses-cours et des canards migrateurs, qui aboutiront à une race spécifique de Duclair : noire à gésier blanc ce qui leur donne leur surnom d'avocat.

Le voyage est assez long de la ferme au marché, il faut prendre le bac, et il arrive que certains canards meurent étouffés, ce qui rend la volaille impropre à la consommation, elle doit être saignée.

En 1880, Henry Denize, patron de l'Hôtel de la Poste à Duclair remarque ce gâchis, et se souvient d'une fermière qui avait un truc pour manger les canards morts au retour du marché, il retrouve la recette, achète les canards étouffés au rabais, et connaît une grande renommée.

En 1890, cette recette est « inventée » par Frédéric Delair à la Tour d'Argent.

En 1896, est fondé l'ORDRE DES MAÎTRES CANARDIERS qui codifie ce plat, le Grand Maître est Michel Guéret, et le plat est baptisé « canard Félix Faure », non pas en l'honneur du Président de la République ni de son trépas, mais en l'honneur du Paquebot « Félix Faure » construit en 1901 pour faire des croisières entre Le Havre et Rouen, à bord duquel Michel Guéret était intendant.

Quand un restaurant affiche la présence d'un Maître Canardier, vous êtes sûr de pouvoir y déguster ce fameux canard.

Les bases édictées par l'Ordre sont :

- Le caneton doit être étouffé
- Il doit être cuit saignant (17 à 20 mn)
- Les aiguillettes doivent être levées
- La carcasse pressée pour en extraire le sang
- La sauce doit être liée avec le sang

Voilà la manière de préparer le canard, ce n'est pas une recette, car il y a de nombreuses variantes : la patte du Canardier. « C'est toujours pareil, mais ce n'est jamais la même chose » comme le dit le Grand Maître de l'ordre.

En cuisine, préparer un fond bordelais : échalote, thym, vin, 4 épices, fond de veau, laisser mijoter tout doucement. Récupérer le foie et le cœur du canard, les broyer et les ajouter au fond bordelais pour obtenir le fond rouennais. C'est dans cette préparation que les Canardiers peuvent faire preuve d'originalité en apportant d'autres ingrédients.

Vient ensuite le travail en salle, le spectacle.

Le Canardier va découper le canard : les cuisses et ailes qui vont être renvoyées en cuisine pour être grillées ou cuites au four, parfois nappées de moutarde et faire l'objet d'un deuxième service. Ensuite le canard est découpé en fines aiguillettes qui seront déposées sur un plat dont le fond peut être garni d'échalotes finement hachées, la carcasse est alors coupée aux ciseaux et les morceaux mis dans le bol de la presse pour en extraire le sang.

Cette pièce d'orfèvrerie onéreuse est plutôt destinée aux restaurants, on en a trouvé en fonte et bol en faïence pour des bourses plus modestes.

Le sang de la carcasse ayant été récupéré, c'est sous le regard impatient des clients, que le Canardier va procéder au dernier assemblage : Prendre une sauteuse, y verser une bonne dose de cognac, et flamber, à seule fin de la porter à température, y verser le fond rouennais, et encore un secret de Canardier quelques épices et /ou alcool ou jus de fruit...cela au-dessus d'un réchaud, et y verser le sang du canard pour lier la sauce, retirer la sauteuse et la remplacer par le plat dans lequel les aiguillettes sont en attente. Y verser la sauce qui vient d'être confectionnée, laisser cuire quelques minutes et vous pourrez déguster ce grand plat de la gastronomie française. Faites-le au plus tôt, avant que les euro-technocrates ne s'insurgent contre cette exception culturelle française qui est aussi une exception d'excellence.

A la Tour d'Argent il est un rite, depuis 1907 les canards sont numérotés, le millionième a été servi en 2003 !

Les canards ne sont pas des rongeurs et n'ont pas de grandes oreilles, ils peuvent donc être servis à bord, il suffit d'envoyer quelques cuisiniers en stage de Maître Canardier, quelle magnifique publicité pour les Armements qui qui feraient ce choix !



Insigne de canardier



Presse à canard en argent

Cdt Yves CHARLOT