

## Communiqué de presse du 22 août 2007

### La veille à bord de certains navires de commerce : Encore et encore... Pour une tenue du quart sûre dans les eaux européennes !

(Réaction de l'Institut Français de la Mer (IFM)  
à l'abordage du *Sokaliq* par l'*Ocean Jasper*)

Depuis de nombreuses années, les bureaux d'enquêtes après événements de mer les plus conséquents (*marine accident investigation branch* - MAIB - britannique et bureau enquêtes accidents mer - BEAmer - français) appellent l'attention de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Union européenne sur les conditions dégradées de tenue du quart à bord d'une bonne partie des caboteurs - en particulier et surtout les plus petits - opérant dans les eaux européennes. Cette situation est engendrée par des équipages souvent insuffisants tant en qualité qu'en quantité et une méconnaissance délibérée des normes des conventions internationales SOLAS<sup>1</sup> et STCW<sup>2</sup>.

En décembre 2006, l'IFM et l'Institut maritime de prévention (IMP) avaient dans un communiqué commun repris cette alerte de la façon la plus solennelle à la suite d'un débat animé sur ce point lors des dernières journées des assises de l'économie de la mer.

Le 9 mars dernier encore le président de l'IFM et le président de l'IMP avaient au cours d'un colloque européen tenu à Rennes sous l'égide de la Région Bretagne, insisté personnellement et directement auprès de M. Richardson, représentant de l'Union européenne, sur l'urgence du traitement de ce problème.

---

<sup>1</sup> *Safety of life at sea* – sauvegarde de la vie humaine en mer.

<sup>2</sup> *Standards of training, certification and watchkeeping* - normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Il est à déplorer que tous ces signaux n'aient pas été perçus par les instances communautaires et internationales concernées. On ne peut donc que les réitérer de la façon la plus ferme, d'autant que les outils ou mesures sont connus : de l'utilisation du bras séculier et de contrôle de l'UE qu'est l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), à de nouvelles règles (dans un domaine différent mais connexe) telles que la généralisation imposée de l'AIS<sup>3</sup>, bloquée à l'heure actuelle au niveau du « troisième paquet » et au surplus non prévue pour les plus petites unités de pêche.

Il faut y ajouter maintenant le constat de la vacuité judiciaire d'une bonne part des pavillons de libre immatriculation. C'est un chantier qu'il faut ouvrir également d'urgence. La complaisance de la justice est la moins tolérable des complaisances !



---

<sup>3</sup> Système anti-collision *Automatic Identification System*.