

**Communiqué de presse  
du 30 décembre 2006**

**La veille à bord  
des navires de commerce  
Pour une tenue du quart plus sûre dans  
les approches maritimes de l'Europe !**

Lors des tables rondes et rencontres organisées ces derniers mois sur les questions de sécurité de la navigation, de nombreux développements ont été faits par des intervenants de référence, et notamment les professionnels concernés, en ce qui concerne les causes et circonstances des échouements et abordages, fréquents dans les approches maritimes de l'Europe.

S'appuyant sur des données incontestables issues des travaux d'une part, des organismes d'enquête technique indépendants comme le bureau enquête accidents (BEA) Mer français ou le *Maritime accident investigation board* (MAIB) britannique et d'autre part, de recherches conduites par l'université de Bretagne Sud et l'Institut maritime de prévention (IMP), l'Institut Français de la Mer (IFM) et l'IMP estiment nécessaire d'appeler l'attention de l'Organisation maritime internationale, de l'Organisation internationale du travail, des organes de l'Union européenne, de l'Agence européenne de sécurité maritime et de l'Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail, sur la principale cause de ces abordages : une organisation inadéquate du travail de quart et la perte de vigilance qui en résulte sur les navires concernés.

S'agissant des navires de commerce, cette perte de vigilance est particulièrement grave car lors des événements de mer en cause, la probabilité est élevée qu'elle puisse entraîner des pertes de vie humaines ou de graves pollutions. Il apparaît que dans la majeure partie des cas étudiés, cette situation résulte d'une insuffisance d'armement.

Trop souvent pour des unités effectuant des traversées de plusieurs jours, le quart n'est assuré que par deux officiers (le capitaine et son second) travaillant en alternance alors que trois sont requis par les réglementations internationales pertinentes. En outre en période

d'obscurité, l'officier de quart n'est pas, comme réglementairement prévu, assisté d'un veilleur. Il s'y ajoute une multiplication de tâches administratives, certes nécessaires, mais qui sont faites par les officiers pendant les périodes de quart. L'amplitude des journées de travail peut dépasser les 20 heures et la concentration nécessaire sur les seules tâches du quart en est gravement affectée.

Agissant de conserve les deux Instituts précités demandent donc aux organismes européens et internationaux concernés de prendre des mesures urgentes et vigoureuses pour que l'on en revienne sur tous les navires de commerce, hors navigations portuaires et côtières, effectuant des traversées de plusieurs jours, à une organisation du quart par trois officiers compétents et qu'en période d'obscurité, l'officier de quart soit effectivement assisté par un veilleur.

