



Sans équipage, vraiment ?

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Dans le numéro un de Marinfos Magazine, nous avons évoqué le fameux navire sans équipage, en soulignant que les progrès techniques permettaient de prévoir qu'il verrait certainement le jour, mais que de nombreuses raisons laissaient penser qu'il fallait mettre un bémol à l'enthousiasme de certains.

Nous ne pouvons aujourd'hui que confirmer nos doutes, voire nos craintes : en plus des incertitudes évoquées sur les aléas météorologiques, de pannes mécaniques et d'erreurs humaines, un facteur déterminant pointe son nez à l'horizon. Il s'agit de la piraterie.

Commençons par celle qui nous est la plus connue : l'abordage par une équipe bien armée et bien déterminée. Sans protection à bord, les pirates peuvent parfaitement s'emparer d'un bateau et s'assurer de son contrôle, même s'il est « piloté » depuis la terre. Les intrus peuvent placer à bord de la dynamite et menacer de tout faire exploser si leurs revendications ne sont satisfaites, qu'elles soient d'ordre politique ou économique. Plus on est éloigné des zones surveillées, plus lente sera l'intervention des bâtiments militaires éventuellement présents dans le secteur. En Extrême-Orient, par exemple, les chapelets d'îles et de baies isolées du côté de l'Indonésie permettent de mettre un navire à l'abri sans être détecté pendant plusieurs semaines. Ça s'est déjà vu, si quelques précautions élémentaires ont été prises, notamment le débranchement des systèmes de navigation et de repérage satellitaires.



Le pillage pourra donc être fait et le navire vidé de sa cargaison (les citerniers sont particulièrement prisés, car le transbordement par pompage est rapide et ne nécessite pas d'équipement très élaboré).

Mieux, on peut s'emparer d'un bateau sans y mettre les pieds, en s'assurant de son contrôle par ordinateur. C'est le piratage informatique. Et ça marche ! N'oublions pas que certains armateurs, et non des moindres, ont été la victime d'intrusions coûteuses dans leurs systèmes.

Dès qu'une parade est mise au point, on trouve la contre parade dans les mois, voire les semaines qui suivent. C'est ce qui se passe pour éviter les vols de voitures de luxe ou l'ouverture des coffres-forts, l'essentiel étant d'avoir toujours une longueur d'avance, ce qui n'est jamais garanti.

Mais, direz-vous, les pirates souvent illettrés ne sont pas capables d'exploits de ce genre. Eux, sans doute pas. Mais il est maintenant prouvé qu'ils sont en cheville avec le grand banditisme international, qui dispose d'experts en la matière et même de gens parfaitement au courant des procédures de transfert d'argent via des circuits parallèles.

Voilà pour la piraterie.

Mais ce n'est pas tout : comment se prémunir contre une panne de moteur, voire un "black-out" ?

On l'a vu, les systèmes "failsafe" employés en aviation, avec triples circuits de câbles et l'emploi de matériaux plus fiables, mais très coûteux ne sont pas encore appliqués aux transports maritimes ; les armateurs ne sont pas prêts à commander des navires beaucoup plus chers, sans la garantie de

pouvoir faire payer par leurs clients des taux de fret n'ayant plus rien à voir avec ceux pratiqués aujourd'hui.

Tant que des lois internationales ne les y obligeront pas, ils ne le feront pas...

Un incendie se déclare à bord : vous êtes devant vos écrans, à des milliers de kilomètres du sinistre. Les gicleurs d'arrosage ne se sont pas déclenchés. Que faites-vous ?

Une pièce du moteur est en surchauffe et diminuer la vitesse n'a rien arrangé. Que faites-vous ?

Une tempête se prépare. Vous changez la route en conséquence, mais les prévisions météo sont données par zones et il est admis que la précision a une marge d'erreur d'au moins 50 milles (au mieux) et que les vents peuvent parfois changer de direction de façon brutale. Les calculateurs annoncent parfois des vitesses de vents inférieures de 20 nœuds (rafales) avec la réalité. Et cette météo peut aussi être responsable de mauvaises liaisons satellites, rendant difficile le pilotage à distance.

Ajoutons à tout ceci l'erreur humaine, qui peut arriver aussi bien dans un bureau qu'à bord...

Alors, un navire sans équipage ?

Pour nous, c'est non, et pour encore longtemps, à l'exception sans doute des petit "côtiers" effectuant un trajet limité dans des conditions bien définies, dans des zones bien précises.

Mais il est permis d'envisager, dans un avenir assez rapproché, un équipage réduit, composé de trois personnes :

- Un navigant, diplômé STCW *first class*, expérimenté, prêt à prendre le contrôle en cas d'urgence.

- Un officier de sécurité, probablement un ancien d'une Marine militaire, pouvant -le cas échéant- manier un canon léger aussi bien qu'un puissant jet d'eau, ou autre.

- Un informaticien spécialisé, devant surveiller le bon fonctionnement des appareils connectés et capable, s'il le faut, de reprendre la main en cas d'attaque cybernétique.

Mais il y aura obligatoirement une diminution supplémentaire du nombre de marins embarqués. C'est inévitable. La marine à voile demandait beaucoup de monde, la navigation à vapeur, avec le charbon, beaucoup moins ; le diesel encore moins, et ainsi de suite. C'est inéluctable. On peut le regretter, mais c'est un signe des temps et il est inutile d'essayer de naviguer à contre-courant.

Pour l'instant, restons sur le pont, paré à la manœuvre...

Des navires sans équipages ! Mais qui vais-je attirer vers les fonds sous-marins alors ?



Sommaire

- ✓ Editorial : Sébastien D'Aurade.
- ✓ Sauvetage du "Pilsum" - Capt Pilchard.
- ✓ Histoire du sauvetage en mer - : Jean-Patrick Marcq.
- ✓ Souvenons-nous du Titanic danois.
- ✓ Humour.

Sauvetage du "Pilsum".



Capt Pilchard

L'histoire - vraie - démarre à 9h45 le 31 décembre 2017 par le coup de téléphone d'un courtier d'affrètement agissant pour le compte d'un assureur Corps & Machine allemand qui appelle Damian Lockie (Damian) directeur des opérations de la société de remorquage côtier "Griffin Towage" (<http://www.griffintowage.com>) située à Milton Abbas, à une quarantaine de kilomètres du port de Poole sur la côte sud du Royaume-Uni, quasiment à la longitude de Cherbourg.



Cliquer sur la carte pour agrandir

Par un vent de force 8, avec rafales à force 9, le "Pilsum" <https://goo.gl/xqNEm4> est en dérive avec son équipage au large de Portland Bill après une avarie de machine et le courtier souhaite savoir si un remorqueur serait disponible pour lui porter assistance ?



Le "Pilsum" est un cargo cargo fluvio-maritime de 81 m. de long et 24 ans d'âge, 2 372 tm de port en lourd, naviguant sous le pavillon Antigue-et-Barbude avec un équipage d'Europe de l'Est, appartenant, comme son *sister-ship* le "Uttum" et de nombreux autres à des intérêts allemands à Brunsbuettel. Il est classé au DNV et l'historique des 36 inspections montre qu'il n'a jamais été détenu, malgré d'inévitables anomalies mineures. Le navire est géré comme une cinquantaine d'autres caboteurs de 2 à 9 000 tpl par Erwin Strahlmann (<http://r-e-s.eu>) de Brunsbuettel, société bien connue.

La réponse de Damian fut, "Oui, j'ai un remorqueur, mais, je n'ai ni commandant, ni chef mécanicien disponibles, ils sont en vacances pour le jour de l'an". Après vérification, il se confirma impossible de mobiliser rapidement ces officiers, alors, Jon Eveleigh (Jon), le patron fondateur de la société, décida, malgré les risques et les conditions météorologiques déplorables, d'armer immédiatement un remorqueur avec les cadres de la société ; lui-même et Damian étant des commandants de remorqueurs expérimentés. Ils réussirent à trouver 2 matelots disposés à venir avec eux dans l'aventure, abandonnant les festivités de fin d'année au grand dam des familles.

Ayant préparé la remorque de mer, le "Kingston" 27 m. de long, 23 tm de puissance au croc, 750 cv, construit en 1962 (55 ans) <https://goo.gl/HK3ab1>, fut prêt à appareiller vers 16h30 ce 31 décembre, un peu plus



d'une demi-heure après que les Gardes-Côtes du Solent aient annoncé que **le coup de vent tournait à la tempête force 9, augmentant à force 10/11**. Malgré la dégradation de la météo, tenant compte de l'imminence du danger tant pour l'équipage que pour le cargo qui dérivait rapidement vers les récifs et que le "Kingston" était le seul remorqueur disponible, Jon et son équipage décidèrent d'appareiller.

Le temps se révéla épouvantable avec une grosse mer dès que le remorqueur atteignit la pointe de St Alban, à l'ouest de Poole.

Sur zone, les premières constatations montrèrent que les mouvements relatifs des 2 navires dans cette mer énorme rendaient absolument impossible le passage de la remorque de mer en acier au "Pilsum". Il fut décidé de tenter de lui passer une simple aussière, maillée ensuite sur la remorque, pour le remorqueur.

Le problème majeur se révéla être la communication, à la fois à cause du défaut de maîtrise de l'anglais sur le "Pilsum", de la méconnaissance (compréhensible) des procédures de remorquage de sauvetage sur le cargo et de la difficulté pour le Commandant sur la passerelle de se faire entendre par le personnel sur le gaillard 70 m. devant lui ! En outre, l'équipage eut du mal à comprendre qu'il fallait haler à bord la touline bien sûr, mais aussi toute la longueur du filin de taille intermédiaire, puis enfin l'aussière a capeler sur les bittes du gaillard. La difficulté pour le remorqueur étant de doser le "mou" à donner pour permettre à l'équipage du "Pilsum" de haler l'aussière sans qu'il n'y ait de tension, ni que trop de longueur d'aussière soit à l'eau à cause du risque majeur qu'elle se prenne dans l'hélice du "Kingston", ce qui serait une catastrophe, les 2 bateaux étant alors condamnés, sans recours, à finir rapidement sur les récifs.

Les Gardes-Côtes du Solent suivaient les opérations, les canots de sauvetage de Weymouth et Swanage étaient en *stand-by* sur la zone et les hélicoptères *Air Rescue* aussi, sans parler de la préparation des inévitables mesures antipollution.

Il ne fallut pas moins de **11 essais** avant que la remorque soit enfin capelée sur le cargo qui était alors à moins d'un mille nautique des récifs.

Une fois enfin connecté, le difficile remorquage commença, sachant qu'une aussière n'a aucunement la même résistance qu'une remorque en acier, tout comme était inconnue la résistance des bittes du gaillard du cargo sur lesquelles était capelée l'aussière ; dans ces conditions, arriver à mettre le convoi à l'abri n'était pas gagné d'avance.

Les ports de Poole et Portland étaient fermés à la navigation, le convoi mouilla finalement en sécurité sur rade Poole au petit matin du 1er janvier 2018.

Plus tard dans la journée Jon se rendit à bord du "Pilsum", au cours de la conversation il interrogea le Chef Mécanicien **sur l'origine de la panne du moteur**. Il s'agissait du défaut d'un actionneur pneumatique du compresseur d'air sur les crémaillères d'injection ce que **Jon répara en quelques heures !!!**

Le "Pilsum" put ainsi le lendemain 2 janvier entrer par ses propres moyens au port de Poole, conclusion heureuse de cette aventure de fin d'année.

La question des compétences de l'équipage du "Pilsum" se pose quand même sérieusement !

Il faut absolument manifester une admiration sans bornes et une considération immense à l'équipage du remorqueur pour son action déterminante avec un courage sans faille. Pour avoir une idée de ce qu'est ce remorqueur, il faut visionner les premières cinquante secondes de la vidéo "[Mirrlees Powered Tug Kingston](https://youtu.be/ohyjQLiDzg)" pour se rendre compte que le "Kingston" n'est pas l'"Abeille Bourbon" <https://youtu.be/ohyjQLiDzg> et qu'il s'agit, en l'espèce, d'un **incroyable exploit !**



Histoire du sauvetage en mer

Jean-Patrick Marcq

Rappel de l'obligation de porter secours en mer aujourd'hui

Tout capitaine doit porter secours et assistance à un navire ou à une personne en détresse sauf lorsque le fait de porter assistance l'expose à un risque immédiat pour lui-même, son équipage, son navire et les États doivent dorénavant mettre en place à terre des services de coordination pour l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage.



Sur la barre d'Audierne

Ce principe est rappelé dans les conventions internationales et la législation française.

- La convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention UNCLOS dite de Montego Bay) 1982, (article 98) rappelant que le capitaine a l'obligation de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer.
- La convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) 1979 modifiée en 1988 et 2004 ayant pour objet de mettre en place un cadre international d'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse ; de créer des MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center*) connectés au SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer). En France les MRCC sont représentés par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) en liaison avec le Centre National des Etudes Spatiales (CNES) chargé de la réception des signaux de détresse (SMDSM) avec une compétence sur la zone économique exclusive soit plus de 11 millions de km².
- La convention SOLAS (*safety of life at sea*) (chapitre V règle 33) indiquant que "le capitaine, qui est en mesure de le faire, doit aller au secours des navires en détresse".
- La convention de Bruxelles de 1910 et la loi Française n°545 du 07/07/1967
- La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance
- L'article 85 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (17 décembre 1926).

Historiquement, ce principe n'était pas acquis.

Le sauvetage des biens au détriment de la vie

Si l'idée de protection des biens engagés dans l'aventure maritime s'est développée avec l'évolution des usages et du droit maritime, il ne semble pas que ce soit aussi clair en ce qui concerne la sauvegarde de la vie des personnes en danger en mer.

Aussi loin que l'on puisse remonter et en consultant les ouvrages de spécialistes en la matière comme Jean Marie Pardessus ou René Josué Valin, il semblerait que les textes référencés du Droit Maritime ne privilégiaient pas la sauvegarde de la vie humaine en mer mais plutôt la sauvegarde des biens, ou de l'être humain en tant que marchandise tel l'esclave ou les effets personnels des naufragés.

Le droit Romain, les ordonnances, bulles et décisions de concile interdirent le pillage des objets naufragés et imaginèrent des récompenses pour inciter les habitants des rivages à sauver le plus possible d'objets en mer.

Ainsi : La loi de Rhodes, ancien recueil des lois et usages maritimes de la Grèce, sans accorder la propriété aux sauveteurs accordait une récompense en fonction des dangers encourus par les sauveteurs, reprise par les romains dans le digeste de Justinien "de lege Rhodia de jactu". La table d'Amalfi, recueil de pratique commerciale des marchands, stipulait que les marins seraient remboursés de leurs effets s'ils étaient dépouillés. La coutume de Valence interdisait de fabriquer un navire ou un meuble avec des planches provenant d'un navire naufragé.

Il semblerait que jusqu'aux Rôles d'Oléron (XII^e et début du XIII^e), les souverains s'arrogeaient encore la propriété des biens naufragés :

"Premièrement, toute nef ou vesseaulx quand ils adventurent en la costiere de Bretagne, tout est acquis ezdits contes, sans que nul homme ou marchand y prenge rien, si n'est ceux qui les sauvent, a qui debvent avoir leur salaire" cité par J M Pardessus. Plus tard, le consulat de la mer prévoyait une rémunération de l'assistance pour le sauvetage des biens.

Le "Guidon de la mer" rédigé à Rouen, publié dans la seconde moitié du XVI^e siècle n'a fait qu'effleurer les questions relatives au sauvetage en mer.

L'usage de tuer les naufragés.

Pour les populations côtières, ce qui venait de la mer n'était pas toujours perçu comme bénéfique, on se souvient des peuples de la mer qui ravagèrent les côtes de la Méditerranée, les invasions des vikings sur les côtes de la Manche, mais aussi des maladies comme la peste ou le choléra apportées par les navires et leurs équipages.

Les naufrages étaient, d'autre part, une manne pour ces populations pauvres, aussi, on ne s'étonnera pas de l'existence de coutumes locales créant selon Cleirac depuis l'âge du fer un usage de pillage, allant jusqu'au massacre des naufragés. Le Doyen Rodière dans son traité de droit maritime cite le sociologue Levy- Bruhl (le droit de naufrage 1927) qui indiquait que les populations primitives considéraient que le naufrage était une punition divine.

"Les naufragés méritent le châtement dont ils étaient frappés conduisant à s'emparer des personnes, à les tuer ou rejeter à la mer voire à les manger dans les pays du cannibalisme".

Pour mettre fin à ces abus, il fallut des textes d'interdiction comme :

- Cette ordonnance de Louis IX en 1221 assurant la protection royale aux naufragés ou les lois de Westcapelle inspirant les lois de Wisby.

- Les jugements ou rôles d'Oléron "S'ils tuent des naufragés, ils doivent être plongés jusqu'à demi-morts, puis lapidés et assommés comme des loups" cité par Pardessus.

- l'intervention de plusieurs papes (La bulle d'Alexandre III au XII^e siècle "in coena domini" et celle de Pie V commandant qu'on porte secours aux naufragés sous peine d'excommunication)

et plusieurs Conciles, celui de Rome de 1078, c de Dol de 1128, de Latran 1179.

Car, il existait au Moyen Âge, une coutume qui indiquait que le droit des propriétaires était sauvegardé s'il échappait du naufrage un seul être vivant, marin, marchand ou même un animal. De ce fait, il était tentant de rejeter à la mer les naufragés pour permettre d'exercer le droit de bris en l'absence de tout propriétaire vivant. [Suite de l'article page 4.](#)



Suite de l'article "Histoire du sauvetage en mer".

L'apparition des devoirs d'assistance et de secours et la lutte contre le pillage.

L'ordonnance de la marine de 1681 a essayé de refréner l'ardeur des naufrageurs en accentuant la répression par la peine de mort :

Son article 11 : "Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger de naufrage. Voulons que ceux qui auront attenté à leurs vies et biens soient punis de mort".

Le décret du 21 août 1790 Titre II des peines et délits impose un devoir d'assistance aux navires de guerre.

On pourrait multiplier les exemples issus de notre arsenal législatif et réglementaire mais il faut bien admettre qu'avant le XIX^e siècle, les notions de sauvetage des naufragés n'étaient pas coutumières.

La convention internationale de 1910 et la loi du 29 avril 1916 vont clairement traiter de l'assistance aux personnes : "prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre" art 11.

On retrouve la même idée dans le *Merchant Shipping Act* déclarant coupable de délit pénal de "misdemeanour" (délict en français) le capitaine qui néglige de prêter assistance. (Article 22 *Merchant* 1949).

L'idée de sauvetage gratuit aux personnes donne toute sa raison d'être à l'obligation d'assistance en mer.

L'idée de sauvetage gratuit aux personnes a pris vraiment naissance en 1823. A la suite de terribles naufrages sur les côtes du Royaume uni, un baronnet de l'île de Man, sir William Hillary réussit à convaincre un membre du parlement britannique Mr Thomas Wilson de la nécessité de créer une société pour la sauvegarde des naufragés et de leurs biens. C'est ainsi qu'en 1824, par une réunion publique à la "London tavern" présidée par l'archevêque de Canterbury Manners Sutton et Lord John Russel, il fut décidé de la création de la société des *Life Boats* qui prit plus tard le nom de "Royal National Lifeboat Institution".



La première des sociétés de sauvetage créées sur le continent fut fondée officiellement en 1825 à Boulogne sur mer. Cette année là fut marquée par de nombreuses noyades. Un sermon prêché dans la chapelle anglaise par le révérend A Edge faisant état de

l'inquiétude de la colonie britannique incita à fonder une institution pour protéger les baigneurs du nom de "Royal humane society".

Il semble que l'importante colonie britannique à cette époque à Boulogne réagit avec ses propres modes de fonctionnement, à savoir l'organisation en sociétés de secours mutuels. Les archives témoignent d'une importante correspondance avec la "Royal humane society" de Londres spécialisée dans le secours aux noyés. Plusieurs membres de la société humaine appartenant par ailleurs aux "Odd fellows", les fondateurs, s'inspirèrent vraisemblablement de ces modèles pour créer cette société. Très vite, on francisa le titre pour le dénommer "Société humaine".

Les ancêtres des Nageurs sauveteurs de la SNSM.

Le 30 novembre 1825, la "Société humaine" fut officiellement instituée après l'autorisation du ministère de la guerre d'établir un poste de sauvetage dans le corps de garde du mâchicoulis. Pour donner à cette œuvre un caractère humanitaire et international, le comité composé de 6 anglais et 6 français sous la présidence de M Vasseur, maire, se fixa comme première mission la surveillance des plages pendant la saison des bains de mer et pour cela acheta des canots spéciaux munis de grappins,

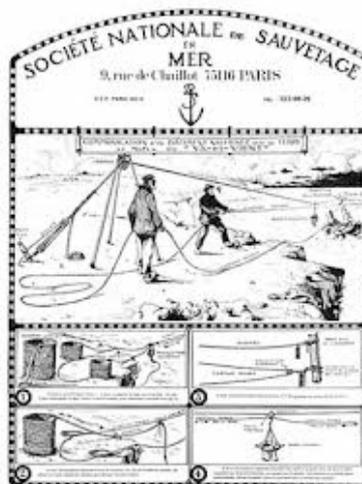
avirons, bouées, équipés par des surveillants depuis le lever du soleil jusqu'à son coucher et d'une machine destinée à rappeler à la vie les noyés utilisée en Angleterre. Les surveillants avaient pour mission non seulement la surveillance des plages mais la police des bains de mer.

Les zones de baignade étaient à l'époque concédées à la société des bains de mer par la municipalité et séparées en zones pour les hommes, pour les femmes et enfants. Les surveillants devaient rédiger des procès verbaux en cas de violation de ces zones. Les plages non surveillées étant libres, on les appelait les plages sans caleçon.

La "Société humaine de Boulogne" devint l'établissement modèle pour de nombreuses sociétés analogues fondées successivement en 1832 et 1833 à Dunkerque, Calais, Rouen, Bayonne, Montreuil sur Mer, Mogador au Maroc.

L'évolution décisive : le centre d'approbation des appareils de sauvetage et le naufrage de "l'Amphitrite".

Les membres du comité souhaitaient étendre la mission de la société à l'assistance des marins en péril à l'instar de la "Société des life boats" de Londres. Ils créèrent un centre de recherche où les inventeurs d'appareils de secours pouvaient déposer leurs inventions. C'est ainsi que l'amiral Sir Sydney Smith qui devint un peu plus tard membre du comité de la SHN déposa à Boulogne son projet de radeau insubmersible pouvant équiper les navires.



En Août 1833, "l'Amphitrite", vaisseau britannique avec un équipage de 18 marins, 106 femmes et 12 enfants condamnés à la déportation en Australie, pris dans une violente tempête, s'échoua à l'est de l'entrée du port de Boulogne. Tous périrent à l'exception d'un membre de l'équipage. L'émotion fut si grande que cet événement de mer prit une importance nationale. La Société humaine sollicita le ministre de la Marine pour l'aider à construire un canot de sauvetage insubmersible sur plan Palmer, ce genre de canot n'existant pas en France, il demanda en 1833 à l'arsenal de

Cherbourg de construire un canot insubmersible sur un plan Anglais.

"Il me sera fort agréable de l'offrir à la Société de Boulogne et de m'associer à ses vues philanthropiques".

Ainsi fut lancé en 1834, "l'Amiral de Rosamel", premier canot de sauvetage en France digne de ce nom. Ce canot fut opérationnel durant 35 ans, après avoir sauvé plus de 250 personnes, il sombra lors d'une tempête le 19 octobre 1869.

La Société prit le nom de "Société Humaine et des Naufrages" et est reconnue d'utilité publique en 1846.

L'Amiral Rigault de Genouilly, cherchant à unifier les sociétés de sauvetage existantes, créa à Paris, en 1865 la "Société Centrale de Sauvetage des Naufragés" (SCSN). Les Sociétés humaines adhèrent à ce projet, celle de Boulogne conservant son autonomie de gestion en raison de son caractère international. *Suite et fin page 5.*



Suite et fin de l'article "Histoire du sauvetage en mer".

Ayant toujours le souci de promouvoir la recherche en matière de sauvetage, la SHN prit part à de nombreuses expositions internationales, ainsi en 1876, l'exposition internationale d'hygiène et de sauvetage à Bruxelles la classa *ex æquo* avec la "Royal National Lifeboat Institution" et la "Société Centrale de Sauvetage". A cette occasion, le roi des Belges rendit un spécial hommage à la Société Humaine et des Naufrages pour les services rendus depuis sa création.

La Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons, créée en 1873 par Henri Nadault de Buffon était initialement orientée vers les opérations de secours mutuels en faveur des sauveteurs décédés puis elle s'est lancée à partir de 1889 dans les opérations de sauvetage. En décernant le 26 mai 1907 à la Sorbonne leur grande médaille à la "Société Humaine et Naufrages" "Initiatrice du sauvetage maritime en France" les HSB reconnurent la place particulière tenue en matière de sauvetage par la SHN.

Cependant, pour continuer à être efficace, il fallait renouveler les canots, les équiper de matériels plus performants, il devenait urgent de réunir les deux Sociétés de Sauvetage existantes HSB et SCSN.

En 1967 celles ci fusionnent pour créer "la Société nationale de sauvetage en mer", la SNSM dont le premier président fut l'amiral Amman.

L'organisation du sauvetage de la vie humaine en mer en France

Elle est très comparable à l'organisation Britannique en fonctionnant sur 2 piliers : le bénévolat et les moyens de l'État .

- les moyens de l'État : Marine Nationale, Douanes, Gendarmerie, Affaires maritimes et Sécurité civile.

- le bénévolat, la Société Nationale de Sauvetage en mer (SNSM), association 1901 reconnue d'utilité publique (7000 bénévoles) comme son homologue au Royaume uni, la RNLI (40000 bénévoles).

La SNSM a une mission de service public : le sauvetage des vies humaines en mer et à partir du littoral.

Trois activités opérationnelles :

- Le sauvetage au large effectué par les sauveteurs embarqués bénévoles
- La formation et l'entraînement des sauveteurs embarqués et des nageurs sauveteurs sur plage et plans d'eau. La prévention des risques liés aux activités nautiques.



Souvenons-nous du "Titanic" danois

Traduction Alain Genty

On parle toujours des plus célèbres fortunes de mer mais il en est une qui passe souvent à travers les mailles du filet : le naufrage du "Hans Hedlorft". Aussi, Marinfos vous narre le naufrage d'un navire tel que nous l'avons relevé sur le site internet de "Maritime review".



Le MS "Hans Hedtoft" était un cargo mixte danois qui avait heurté un iceberg et coulé, le 30 janvier 1959, lors de son voyage inaugural, vers la

côte ouest du Groenland. La seule épave jamais retrouvée était une ceinture de sauvetage.

Il reste à ce jour le dernier navire connu coulé par un iceberg, avec des pertes humaines.

Le "Hans Hedtoft" avait quitté Copenhague le 7 janvier 1959. Son voyage à Julianehaab, Groenland, fut effectué en un temps record. Il fit escale à Nuuk, Sisimiut et Maniitsoq avant de retourner à Julianehaab.

Le 29 janvier, il commença son voyage retour. Le bateau de 83 m avait à son bord un équipage de 40 marins, 55 passagers et une cargaison de poisson congelé. Le jour suivant, il entra en collision avec un iceberg à environ 56 km au sud du Cap Farewell, le point le plus au sud du Groenland.

Un appel de détresse fut envoyé à 13h56 locale, mentionnant que le navire avait heurté un iceberg à 59°30'N, 43°00'W. Le bateau des garde-côtes américain Campbell, le chalutier ouest-allemand "Johannes Krüss", de Bremerhaven, ainsi qu'un autre chalutier ouest-allemand, répondirent à son appel. Dans l'heure suivante, un autre message fut envoyé, mentionnant que la salle des machines était inondée. À 15h12, on annonçait que le bateau commençait à couler. À 17h41, un autre message du Hans Hedtoft disait "nous coulons lentement. Avons besoin d'assistance immédiate". À 18h07, le "Johannes Krüss" captait les bribes d'un autre SOS. Le message disait "Maintenant, nous coulons".

Aucun autre message ne fut reçu.

Le mauvais temps à Terre Neuve gardait les avions au sol, empêchant toute recherche et assistance. Le 31 janvier, le "Campbell" signalait que le temps était le plus mauvais jamais rencontré, et qu'il n'y avait aucune trace des passagers et de l'équipage. La recherche fut arrêtée le 7 février.

Le seul vestige du navire fut donc la ceinture de sauvetage, retrouvée neuf mois après le naufrage.

À la suite de ce drame, on rouvrit l'aérodrome de Narsarsuaq, au Groenland, qui avait été fermé en novembre 1958.

Le "Hans Hedtoft" était le plus grand et le plus récent bateau de la Royal Greenland Trade (KGH).

Comme le "Titanic", il avait été décrit comme le navire le plus sûr à flot, étant même décrit par certains comme "insubmersible". Comme son fameux prédécesseur, on disait qu'il avait une technologie de pointe, avec une double quille d'acier, une proue blindée et sept compartiments étanches. Il avait aussi les instruments de navigation les plus récents et des canots de sauvetage équipés de radios.

Quelques commentateurs avaient demandé : pourquoi ni les passagers ni l'équipage n'ont fait la moindre tentative pour évacuer le navire condamné ?

Le "Hans Hedtoft" avait trois bateaux de sauvetage en métal, pouvant prendre 35 personnes chacun, deux canots de 20 places et quatre bateaux pneumatiques auto-gonflables, équipés de balises de détresse. Peut-être avaient-ils espéré que les secours arriveraient. Peut-être que le commandant avait décidé de garder tout le monde à bord jusqu'au dernier moment, car la mer était trop déchaînée pour essayer de mettre les canots à l'eau. Certains ont émis l'hypothèse que le bateau aurait pu être frappé par une vague scélérate.

On ne saura jamais ce que voulait faire le commandant.



Humour

TITANIC, LA VÉRITÉ SUR LE NAUFRAGE



Sauve qui peut payer



- Captain !!
- Pas maintenant, je suis sur mon téléphone cellulaire...



Un beau livre pour les 50 ans de la SNSM

À l'occasion des 50 ans de la SNSM et alors qu'elle a reçu le label de Grande Cause Nationale 2017, l'association a souhaité produire un "beau livre" en hommage à l'engagement des Sauveteurs en Mer depuis plus de 150 ans.

Sobrement intitulé "Sauveteurs en Mer", ce livre retrace l'histoire de l'association SNSM, son environnement, l'évolution du sauvetage en mer, celle des moyens nautiques et des équipements du milieu du 19e siècle à aujourd'hui.

La revue "Bateaux" l'a admirablement présenté : <https://goo.gl/v1F1nT>

Je fais un don à la SNSM :
<https://don.snsm.org>



Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de **Marinfos** : <http://marinfos.e-monsite.com>