



Inutile de juger Vincent Bolloré France Télévisions s'en est déjà chargé!

Éditorial

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

L'homme n'est pas un inconnu dans les milieux maritimes : il y avait débuté en rachetant la SCAC, transitaire, consignataire et manutentionnaire, puis l'armateur Delmas-Vieljeux. Il a depuis diversifié ce secteur en abandonnant l'armement pour se consacrer aux installations portuaires, notamment en Afrique, où il gère d'autres intérêts, y compris des plantations de palmiers à huile et d'hévéas.

Ses méthodes sont parfois brutales : il l'a montré dans la façon peu élégante utilisée pour remercier les dirigeants de la SCAC et de Delmas, à savoir à l'époque Jacques Dupuydauby et Tristan Vieljeux.. Signe des temps : il n'est pas le seul, loin de là...

Mais depuis des années, l'homme d'affaires est la cible de France Télévisions, c'est-à-dire de la hargne des journalistes de l'État, qui ne cachent pas leurs tendances politiques solidement ancrées à gauche.

Tout ceci avec l'argent public.

Nous avons vu suffisamment de reportages pour nous faire une idée de la tactique employée : en général, ce qui est dit est vrai, mais ce n'est qu'une partie de la vérité. Tout ce qui pourrait plaider en sa faveur est soigneusement gommé, y compris certains aspects positifs qui font qu'en Afrique, on se bat pour aller travailler dans ses sociétés, car elles assurent un emploi stable et relativement bien payé, même selon les critères locaux. Donc, haro sur le baudet, à un tel point que la Justice s'est crue obligée de le mettre en garde à vue, procédé humiliant et parfaitement inutile, monsieur Bolloré n'ayant certainement jamais eu l'intention de fuir le pays en déménageant à la cloche de bois !

Depuis quand les journalistes sont ils des auxiliaires de Justice ?



On peut se poser des questions...

Ont-ils à rendre un verdict, avant même que la moindre instruction ait débuté ?

Cette affaire prend la tournure d'un règlement de comptes sur fond de querelle personnelle et risque d'influencer les juges.

À de nombreuses reprises, la presse s'est félicitée des contrats de gestion portuaire obtenus par le groupe dans différents points du globe. Parallèlement, elle fait tout ce qu'elle peut pour le mettre en difficulté. Avec succès du reste.

On met donc monsieur Bolloré en examen, en oubliant au passage qu'il y a des pays où le seul moyen d'obtenir un contrat est de huiler certains rouages ; pas d'huile, pas de contrat, c'est aussi simple que ça. Jusqu'à une date récente, il y avait même dans le plan comptable de Bercy un numéro spécial à utiliser (sur demande) pour justifier certaines sorties d'argent...

L'armateur Bourbon a aussi quelques soucis du même genre au Nigéria, mais ça ne semble pas passionner la presse, à de rares exceptions près.

Nos fonctionnaires des finances sont maintenant devenus amnésiques et nos juges n'ont visiblement jamais entendu parler de ces pratiques, hautement condamnables, il est vrai. Quant à savoir comment certains contrats ont été obtenus, notamment dans le secteur de la défense, la curiosité des intéressés semble s'arrêter à la fameuse affaire des sous-marins vendus au Pakistan en 1993 !

Pour faire économiser de l'argent au contribuable, nous suggérons donc à France Télévisions de rendre dès maintenant son verdict de culpabilité et de jeter monsieur Bolloré en prison ; ça lui apprendra à faire des affaires avec certains pays et à fournir des emplois, en France et à l'étranger.

Pour bien finir son travail, France Télévisions pourra aussi juger les africains, car si un avantage quelconque est consenti d'un côté, il est forcément reçu de l'autre...

Ces mêmes journalistes ont réussi à convaincre le Parquet national financier d'examiner la façon dont Alexis Kohler, Secrétaire général de l'Élysée, avait donné un coup de pouce à STX France pour obtenir un gros contrat avec l'armateur MSC (il a un lien familial par sa mère). On croit rêver : c'est la France la grande bénéficiaire, pas M. Kohler... Et Gianluigi Aponte, fondateur de l'armement, a déjà prouvé dans le passé qu'il était parfaitement capable de négocier un contrat à son avantage (l'auteur de ces lignes en sait quelque chose...).

Il ne s'agit en aucun cas d'un plaidoyer en faveur de Vincent Bolloré, qui n'est pas en dessus des lois ; s'il a commis un délit, il doit en répondre, comme le commun des mortels. Point.

Mais il conviendrait sans doute de le faire en toute sérénité, ce qui semble très compromis.

La Justice est encombrée ? Qu'à cela ne tienne : les journalistes sont prêts à y remédier ! Ils seront en même temps juge et partie, oubliant ainsi le passé glorieux et neutre de leurs anciens, qui savaient relater de façon claire, ne s'indignant que lorsque c'était justifié (et en bon français, chose visiblement oubliée de nos jours...)



N° 13 ? Alors ? Il ne faut pas être superstitieux, car il paraît que ça porte malheur...

Sommaire

- ✓ Editorial : Inutile de juger Vincent Bolloré. Sébastien D'Aurade
- ✓ Forum des métiers . Souvenirs de René de Cayeux
- ✓ Le pilot. Jean-Claude Maur
- ✓ Les routes NEMEDRI. Capt. Pilchard
- ✓ Encore un article sur nos onze millions de km2 de ZEE. Alain Genty

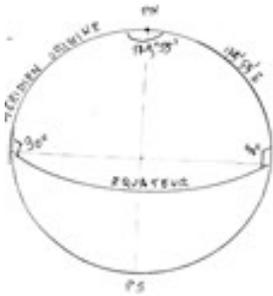
Forum des métiers

Souvenirs de René de Cayeux

Question à des jeunes de terminale

Quelle est la somme des angles d'un triangle ? Réponse 180° degrés ! Désolé les jeunes mais en mer nos triangles sont sphériques, les vôtres sont petits, limités sur les surfaces planes de vos pupitres (tables de travail et même tablettes) ! N'en sommes-nous pas à la mondialisation, bien que d'aucuns pensent encore que la terre est plate !

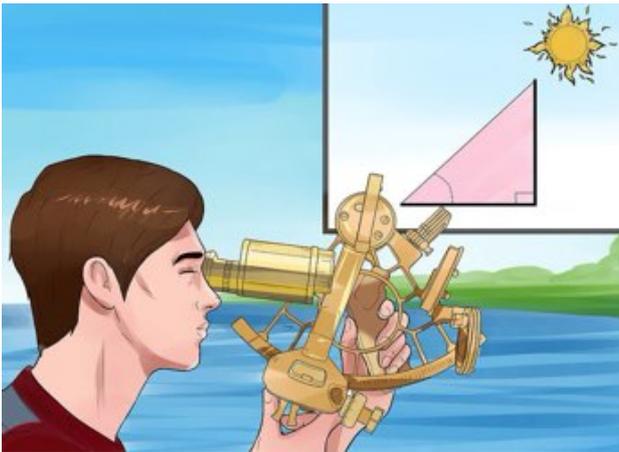
La somme des angles de nos triangles "maritimes" peut atteindre jusqu'à 360 degrés. Imaginez du pôle nord deux méridiens qui descendent à l'équateur l'un serait le méridien origine (il fait un angle de 90° avec le grand cercle équateur) l'autre méridien serait le méridien 179° 59' Est ou Ouest (deuxième angle de 90° avec l'équateur) le troisième angle au pôle fait 179° 59' soit au total 359 degrés et 59'.



À l'occasion rappelons que les symboles normalisés sont

- pour arcs et angles °, ' & " qui symbolisent les degré, minute et seconde d'arcs et angles.
- pour les temps h, min & sec qui symbolisent les heure, minute & seconde de temps.

Si tous les médias, journalistes... passent outre en confondant par facilité ces deux différentes minutes et secondes, les foudres de nos professeurs et examinateurs étaient totalement justifiées et nos erreurs sanctionnées.



Les distances en mer

Un jeune sauveteur de la SNSM me demandait des précisions sur le mille, unité très obscure pour lui malgré les enseignements reçus. Il a été étonné de la simplicité de la banale explication suivante, jamais clairement entendue par moi dans l'enseignement maritime !

Sous Napoléon a été décidé la création du système métrique : Son principe est que la circonférence de la terre fait 40 000 km pour ses 360 degrés pris donc sur les grands cercles que sont les méridiens voire l'équateur (p.m. tout "grand cercle" a un seul et même centre : celui de la terre ; tout cercle n'ayant pas le centre de la terre comme centre est appelé "petit cercle" quelle que soit sa taille). Aucune distance ne se

mesure sur les petits cercles comme le sont les parallèles tant sur un globe que sur une carte « plane ».

De la sorte un degré de latitude vaut (40 000 km divisés par 360°) soit 111,111... km.

De la sorte une minute de latitude ou mille nautique vaut ces 111,111...km divisé par les 60' que comprend un degré. Le soixantième du degré vaut donc 1,851851...km arrondis à 1852 mètres.

Un mille vaut 40 000 km / 360° / 60' = 1,851851... km arrondis à 1852 mètres.

Moins utilisée la seconde (") de latitude vaut 30,8642... mètres.

Réflexions

Poussons plus loin en raisonnant sur heure, minute et seconde de la même façon : La terre tourne autour du soleil de 360° en moyenne en 24 heures.

Elle tourne en une heure de 15° (360° divisé par 24) (largeur d'un fuseau horaire) soit 900' (minutes d'arc).

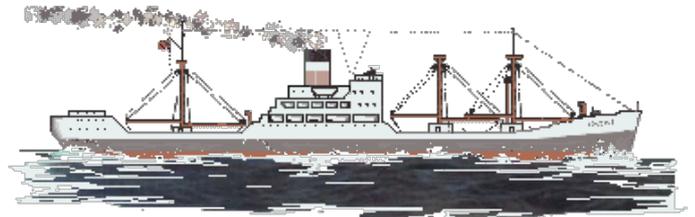
Elle tourne en une minute de 15' (d'arc) soit 900" (d'arc).

Elle tourne en une de temps de 15" (d'arc) soit un quart de mille marin ou 463 mètres et le dixième de mille vaut 46,3 mètres.

La raison de ces réflexions

Si lors des calculs astronomiques de position, **les résultats à obtenir sont recherchés au dixième de mille**. Lors des prises de hauteurs d'astres, il est demandé de respecter la précision de la seconde de temps ! Ce n'est pas superflu mais nécessaire car cette seconde de temps correspond à un quart de mille à rapprocher de la précision au dixième de mille de la position recherchée.

À suivre...



Le Pilot

Jean-Claude Maur

Ancien président de l'ACOMM

Il était une fois un tout jeune pilotin pont, dont les premiers mois de navigation se passaient de tout commentaire. Un bac sans mention en poche, suivi d'un échec au concours d'entrée à l'école des long-courriers, et le voilà embarqué pour un apprentissage sans définition bien précise, ni sur sa durée, ni sur son contenu.

Heureusement, à cette époque, un coup de baguette magique pouvait à tout moment transformer le pauvre pilotin pont, sans qualification, sans argent, sans même une tenue convenable, en brillant officier, avec galons dorés, et toutes les prérogatives de la fonction.

Certains aujourd'hui vont crier à la mystification. Et pourtant, d'heureux bénéficiaires de telles métamorphoses ont bien navigué, et il serait dommage de ne pas recueillir leur témoignage.

La baguette de la bonne fée atteignait le plus souvent le pilotin au retour d'un voyage, au port d'armement, si sa touchée concordait avec une relève d'équipage. Un, deux, parfois trois lieutenants débarquaient en même temps, les uns pour suivre leurs cours ou aller faire leur service militaire, d'autres pour convenance compagnie ou pour prendre leurs congés.

[Suite et fin de l'article page 3.](#)

Suite et fin de l'article de la page 2 "Le pilot".

Venait alors pour les services de l'armement un épineux problème : celui des remplacements. Compte-tenu des raisons majeures invoquées pour mettre sac à terre, le chantage au voyage supplémentaire ne marchait pas toujours. Le peu de brevetés disponibles permettait tout au plus de pourvoir un poste de lieutenant, parfois deux, mais rarement plus. La solution passait donc par le pilotin pont le plus ancien à bord.

C'est ainsi que fut décidée au Havre, un beau matin de novembre de l'an V après la 2e guerre mondiale, la transformation de notre pilotin pont en en 3e lieutenant de navigation au long cours.



Mais comme pour Cendrillon, et sous peine de retomber à jamais dans les sombres réserves à pilotins, il fallait, en cette veille d'appareillage, s'acquitter avant le départ de toutes les formalités requises, sur un parcours accompli pour la première fois et semé d'embûches.

Notre brave pilot, sorti tout fier du bureau de son chef d'armement et tenant dans sa main le "bon à embarquer" en plusieurs exemplaires, se dirigea d'un pas décidé vers l'Inscription Maritime. Chemin faisant, il ne put résister à la tentation de s'acheter une magnifique casquette à galon doré, et il la serra dans sa pochette en papier, sous son bras, pour bien se pénétrer de l'heureux événement.

Il entra donc fièrement dans le bâtiment et tendit son "bon à embarquer" et son livret au guichet des "rôles d'équipages". L'employé lut et relut le dossier, sans mot dire, se leva, et grimpa à l'étage, plantant là le nouvel officier.

Puis il revint avec un air très mystérieux, se lamentant de voir se multiplier les demandes d'embarquement d'éléments aussi incompetents et pour se donner le temps de la réflexion, renvoya l'affaire au lendemain. Demain ! Mais c'est impossible s'insurgea notre pilot ; demain on appareille dans la matinée, ce sera trop tard !

La discussion qui suivit fut vive, et -à bout d'arguments- le ton montait plus que de raison. Mais fort à propos, la bonne fée revint sous la forme d'un type couvert de galons, qui se faisait appeler "monsieur l'administrateur" et qui, sans un regard pour le pilot, murmura à l'oreille du préposé aux rôles "j'ai eu monsieur X au téléphone, c'est d'accord". Les choses prirent donc une autre tournure. Le monsieur X était son chef d'armement et tous les espoirs étaient donc de nouveau permis. D'abord, un entretien avec un vieux monsieur, ancien second maître de manœuvre à la D.P. de Toulon, baptisé pour la circonstance inspecteur de navigation, et qui bien aimablement, se contenta de demander à l'intéressé la couleur des feux, tant à bâbord qu'à tribord...

Ensuite, le temps d'être classé bon pour le service par une visite éclair au service médical, et notre nouveau promu fut de retour au guichet de la case départ, se voyant déjà inscrit au rôle comme lieutenant et reconnu officiellement comme tel.

Mais l'Administration ne l'entendait pas de cette oreille et -soucieuse de garantir jusqu'au bout le respect de la réglementation et de ne prêter le flanc à aucune autorisation de complaisance, elle ne pouvait entériner un tel embarquement sans une dernière précaution, à défaut de laquelle tous les abus semblaient permis : il fallait en réalité faire preuve de beaucoup de légèreté et de peu de bon sens, pour s'imaginer qu'on pouvait obtenir un embarquement de dérogataire sans brevet, sans la bénédiction des

organisations syndicales appelées à veiller, tel un ange gardien, sur les intérêts des marins, toutes catégories confondues.

Il ne restait que deux heures avant l'heure fatidique de la fermeture des bureaux, mais l'obstiné pilot y croyait toujours...

La bonne fée, une fois de plus, apporta sa contribution. Le pluralisme syndical avait disparu comme par enchantement, et il ne fallait plus que le feu vert d'un seul, dont les initiales étaient faciles à retenir, puisque c'étaient les mêmes que notre grande compagnie de navigation nationale du moment. La permanence de ce temple de protection du marin était assurée ce jour là par une secrétaire à lunettes, à qui notre officier en herbe attribua le rôle de sorcière dans son histoire. Elle lui tint à peu près ce langage "cher futur camarade, le petit coup de tampon exigé par l'Administration Maritime au bas de ton imprimé atteste de l'absence d'officier breveté au chômage avant la délivrance de la dérogation dont tu as besoin. Signe ce formulaire d'adhésion, règle les trois timbres de cotisation du trimestre en cours, et le tour sera joué".

- "mais madame, mon dernier argent est passé dans l'achat de ma casquette et je n'ai plus un sou pour payer vos timbres et acheter ma dérogation".

La bonne étoile de notre pilot avait cessé de briller. L'abominable sorcière, peut-être de peur de subir les derniers outrages, appela du renfort et un camarade syndiqué fit son entrée. Il tendit un stylo à notre apprenti officier, au bord des larmes, et prêt à faire un malheur "signe ton adhésion, pour cette fois, tu paieras tes timbres à ton retour".

Ainsi débuta la carrière, bénie des dieux et des autorités, de ce jeune et déterminé officier.



Les routes NEMEDRI ou les prémices des dispositifs de séparation de trafic Capt. Pilchard



Lisant il y a peu une revue maritime, je tombe sur la photo du bateau-feu "Elbe 1", relique d'un temps disparu, désormais musée flottant à Cuxhaven.



Le "Mayor Oswald II" fut le dernier bateau-feu allemand avec équipage en station de 1948 à 1988 au point 54° N et 8° 10' 40" E, ici : <http://tinyurl.com/y9vmy8m6> au SE d'Heligoland, au large de l'entrée de la Weser pour rallier Bremerhaven et Brême et de l'Elbe pour remonter jusqu'à Hambourg.

En juillet 1968, pour un embarquement comme pilotin pour l'été ("pilot-vacances"),

Suite et fin de l'article page 4.

Suite et fin de l'article "Les routes NEMEDRI" de la page 3.

je rejoignais à Dunkerque le "Ville de Nantes" et l'itinéraire prévoyait des escales à Rotterdam, Brème, Hambourg et Anvers, avant Rouen et Alger où je devais débarquer. Sur les cargos de la NCHP (Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire), la "tournée du nord", après les touchées au Havre et à Dunkerque conduisait souvent vers ces grands ports de la mer du Nord.



Le "Ville de Nantes". 138,00x 18,30x10,87 m - TE 7,89 m - JB 7 130 - JN 4 171 - PL 8 908 t - P 6 250 ch (4 600 kW) - Mot. B&W - V 15 nds - Cap. GRN 12 310 m3 (cinq cales / deux citernes à vin / une citerne à mélasse) - Mâts de charge 12 x 10 t - Bigues 30 t et 50 t.

Du Pas de Calais jusqu'à "Elbe 1" on suivait des routes spécifiques recommandées, mais, en fait, obligatoires, les NEMEDRI (*Northern European and Mediterranean Routing Instructions*), véritables ancêtres des DST/TSS (DST = Dispositif de séparation de trafic, concept qui n'existait pas encore - TSS = Traffic separation scheme) qui passaient au milieu des champs de mines qui n'ont été tous nettoyés que vers le début des années 1980 bien que, malgré tout, de temps à autres, on trouve toujours des



mines de nos jours. Ainsi, à l'automne 2017, le pétrolier "Skaw Provider", en baie de Portland, au sud de l'Angleterre, en face du Cotentin, a remonté une mine fichée dans son ancre : <http://tinyurl.com/y8krhbfy>. Pour la navigation dans le Skagerrak et le Kattegat, entre le Danemark et la Suède, l'édition 2013 des "Sailing directions" américaines (équivalent des "Instructions nautiques" du SHOM français) rappelle encore le danger des mines ! ("CAUTION - Due to residual danger of the possible existence of bottom mines laid during WW II, vessels are cautioned against anchoring or fishing within several former NEMEDRI mine danger areas, which are located along the coast").

Les chiffres varient beaucoup, mais on estime à environ 600 000 mines posées dans la zone par les différents belligérants... Selon une thèse d'un officier des US Coast Guards soutenue à l'Université de Rhode Island en 1971, les Anglais, à eux seuls, mouillèrent 76 000 mines dans la zone dont seulement 1 600 avaient détoné à la fin du conflit.

À ma connaissance deux organisations virent le jour pour coordonner le gigantesque nettoyage qui s'imposait. L'IMCB (International mine

clearance board) d'abord, fondé par la plupart des États côtiers européens en 1945, dissous fin 1951 et qui eut pour mission de coordonner le dragage des mines. L'IRRA (International routing and reporting authority) ensuite, sous l'égide de la Royal Navy anglaise et des représentants d'une dizaine de nations : URSS, USA, France mais aussi Grèce ou Yougoslavie, car la mission ne s'étendait pas seulement au nord de l'Europe. Jusqu'à sa dissolution en 1963, il revint à cet organisme, outre de coordonner le dragage des mines, de déterminer les chenaux de navigation, de coordonner leur balisage et l'entretien des bouées et de diffuser aux navigateurs du monde entier le détail des chenaux et des routes recommandées incluant toutes les données hydrographiques nécessaires à une navigation en toute sécurité.

En mer du Nord, par exemple, les chenaux avaient un balisage très précis, "L'auto-route" suivait l'axe NE-ENE-NE, du Pas de Calais, contournant les Pays-Bas, vers l'Allemagne puis le Danemark, avec des embranchements pour les grands ports, Anvers, Rotterdam, Hambourg, les Belt etc et il y avait des chenaux côtiers pour faire route entre Anvers et Rotterdam, par exemple. En fait, le développement du commerce maritime après-guerre aidant, les routes dites NEMEDRI devinrent la base sur laquelle se fonda le système de séparation du trafic actuel.

Inutile de dire que les commandants étaient encore plus prudents qu'à l'accoutumée pour naviguer dans le Pas de Calais et la mer du Nord.

Les navires suivaient donc scrupuleusement ces routes NEMEDRI. Il s'agissait de chenaux balisés en haute-mer nettoyés (en principe) de tous engins explosifs par les navires des forces alliées dès après la fin de la guerre. Il n'y avait pas de GPS et les performances des radars étaient souvent limitées (Il n'y avait parfois même pas de radar comme sur le liberty-ship "Saint-Lys" (ex "Domfront" de la Transat) où j'embarque à Gênes à l'été 1965, toujours comme pilot-vacances, en même temps que le Commandant qui venait de LD Armateurs, ce dernier n'a pas été plus perturbé que cela de naviguer sans radar !), les bouées, quant à elles, mêmes nanties d'un réflecteur radar, mais sans racon (Le racon (radar beacon) est le système marine équivalent en plus simple au transpondeur pour les avions. Le signal radar reçu par l'amer est renvoyé avec un code spécifique unique identifiable et lisible sur l'écran du radar émetteur), ne renvoyaient qu'un faible écho qu'il fallait identifier au milieu d'autres, notamment des navires de pêche. La plupart du temps, les navires embarquaient pour le temps de la tournée du nord un système de navigation Decca (Système assez précis de radionavigation hyperbolique fondé sur des stations terrestres (maître/esclaves) émettant des signaux reçus à bord par un récepteur adhoc, la position étant ensuite reportée sur des cartes marines où les chaînes Decca apparaissaient en surimpression. Le procédé fut développé par les alliés pendant la guerre, déployé primitivement en Manche et mer du Nord pour la navigation maritime. Malgré son développement dans différents endroits du monde et dans l'aéronautique, l'arrivée du GPS signa son arrêt de mort à l'orée des années 2000) avec ses cartes spécifiques, d'autant plus nécessaire qu'il arrivait, selon les saisons que la route soit parcourue dans la brume la plus totale, le gaillard du navire n'étant pas visible de la passerelle, alors les bouées...



Le DST sud correspond globalement à ce que furent les routes NEMEDRI et la zone côtière et celle entre les DST nord et sud étaient "infestées" de mines. (Cliquer sur la carte pour agrandir).

Encore un article sur nos onze millions de km2 de ZEE !

Alain Genty

Jusqu'à maintenant, Marinfos n'avait pas encore participé aux débats sur la meilleure façon de pleinement profiter de nos fameux onze millions de kilomètres carrés de Zone Économique Exclusive, qui font l'envie de tous les autres pays, peut-être même des États-Unis, qui en ont pourtant une à peu près de la même surface.

Les différentes commissions continuent à se réunir, « pondant » des pages et des pages de textes, parfois fort bien faits et très précis (nous pensons notamment aux efforts de l'IFM), en tenant compte de tout : ressources halieutiques, minières, y compris les nodules polymétalliques, faune et flore, y compris les algues, colonne d'eau, etc.

Mais on passe en général très rapidement sur l'essentiel : comment surveiller les zones en question ?

Comment repousser les pêcheurs clandestins qui pillent nos zones, sans respecter quoi que ce soit ?

Tout le monde s'accorde à dire que surveiller de telles surfaces est impossible, essentiellement par manque de moyens. Deux chefs d'état-major de la Marine l'ont confirmé ; soit.

Mais à défaut, on aurait aimé quelque chose de plus précis :

-nombre et type(s) de bâtiments requis (B2M, BMM ?)

-quelle surface peut surveiller efficacement un bateau ? (rayon d'action, selon son type)

-coûts de construction et d'entretien

-combien de personnels requis, y compris les rotations de remplacement ?

On sait que la surveillance aérienne, drones compris, ne peut couvrir l'ensemble, notamment pour des zones isolées comme celle de Clipperton.

Mais même prévenu immédiatement, le bâtiment le plus proche risque d'arriver sur zone après le départ du contrevenant, bien équipé en radars et autres moyens de détection.

Nous avons, certes, des accords de coopération avec certains pays proches de quelques zones, mais ils ont déjà souvent du mal à surveiller leurs propres ZEE.

Nous avons questionné le SIRPA Marine à ce sujet ; il nous a envoyé beaucoup de documentation, mais d'intérêt général, sans chiffres précis. La vérité est sans doute que la Marine n'en dispose pas, faute d'une étude circonstanciée, sans doute jugée inutile, puisque -quoi qu'il en soit- nous n'aurons jamais le budget nécessaire à la mise en œuvre de tels moyens.

Dans ces conditions, est-il vraiment utile de se gargariser avec nos onze millions qu'on ne peut pas surveiller ?

Ne serait-il pas plus raisonnable d'organiser, dans le plus grand secret, des opérations « coup de poing » sur une zone choisie, avec force bâtiments et aéronefs, et de faire quelques beaux coups de filets ?

Opérations qui pourraient parfois se faire en liaison avec d'autres Marines et d'organisations telles Sea Shepherd.

Mais comme à Marinfos on aime bien la précision, nous mettons ce dossier de côté, dans l'espoir de le ressortir un jour...

Lorsque tous les moyens institutionnels ont été épuisés, les familles de marins en difficulté peuvent compter sur le soutien de l'association "Les Abris du Marin"



<http://www.lesabrisdumarin.fr>

Faire un don :

http://www.lesabrisdumarin.fr/740_p_41325/adhesion.html



Piraterie maritime : La maîtrise du risque ?

Encore faut-il qu'ils sachent lire, et lire l'anglais !

Je fais un don à la SNSM :

<https://don.snsm.org>



**Bonnes vacances d'été à tous.
Gardons la mer et nos plages propres**

**Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos**

gentyco@dbmail.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>