

# AFCAN INFORMATIONS

ISSN 1158-1735



N° 17 - AVRIL 1992

Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

# I AFCAN F O

La revue trimestrielle de  
**l'Association Française des Capitaines de Navires.**

Avenue Lucien Corbeaux.  
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cédex -  
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24

## SOMMAIRE

Editorial .....	3
Vraquiers .....	4
Inspection .....	9
Sinistres .....	10
Commandant .....	12
SMDSM.....	15
Armateurs .....	25
OMBO .....	26
Qualité .....	27
Vrac .....	28

**4 numéros par an**  
**Siège social :**  
**Centre Henri Dunant**  
**22500 Paimpol**

**Rédacteur en chef :**  
**Cdt Michel CARON**  
**Tél. 96.20.85.10.**

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1992

- Capitaines en activité .....	1 150 F
- Capitaines intérimaires .....	800 F
- Capitaines en mission à terre .....	800 F
- Capitaines retraités.....	210 F
- Membres associés.....	210 F

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 du 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 de protection juridique.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

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

**AFCAN**  
**BP 1114**  
**76063 LE HAVRE CEDEX**

En couverture :  
Décollements de goussets sur un vraquier  
(Document Lloyd's Register)

## **QUALITY FIRST**

*La flotte marchande mondiale, malmenée par l'ouragan de la décennie 80, est en piteux état.*

*Trop âgés, mal entretenus, mal gérés, mal armés, mal aimés, mal rémunérés, les navires de commerce tanguent durement sur la houle résiduelle engendrée par LA CRISE (c'est le nom du cyclone...)*

*Mais voilà qu'une idée absolument nouvelle surgit :*

**POUR CASSER LA HOULE, FILONS DE L'HUILE.**

*Pas n'importe laquelle (pollution oblige !)*

*Une huile propre : son nom est QUALITE.*

**ET ÇA C'EST NOUVEAU ! ET C'EST GENIAL !**

*Voilà que pour accroître la sécurité de la navigation, diminuer les risques d'accidents et de catastrophes écologiques, augmenter la fiabilité des opérations commerciales, en un mot pour restaurer envers les transports maritimes une confiance perdue par le public, les décideurs et surtout les banquiers, la "communauté maritime" veut faire dans la QUALITE.*

*Je manage, tu m'audites, il me côte, AAA !, nous assurons, vous affrètez, ils financent.*

*Voilà qu'en plus, pour conduire les navires remis en état, on va faire appel à des MARINS, des vrais !*

*Mais où vont-ils chercher tout cela ?*

**M.C.**

# AVARIES ET DISPARITIONS DE VRAQUIERS

A l'intention des lecteurs d'AFCAN-INFOS, il nous a semblé nécessaire de faire le point sur les études réalisées et les mesures prises pour tenter d'endiguer l'extension des avaries graves de structure et des pertes totales qui, pour l'instant, frappent les vraquiers et les pétro-minéraliers. Nous disons "pour l'instant", car il est malheureusement probable que - malgré leur conception de structure plus résistante du fait des citernes centrales et latérales - la flotte bien vieillissante des pétroliers risque également d'être, à terme, frappée du même mal.

Il faut en effet rappeler qu'en l'espace de dix ans (1979-1989), la flotte mondiale a vu la part des navires de moins de dix ans d'âge passer de 62% à 36% et le rythme actuel des commandes de navires neufs ne risque guère d'inverser cet inquiétant phénomène de vieillissement.

Les trois quarts de la flotte pétrolière mondiale sont constitués de navires ayant atteint ou dépassé les dix ans d'âge et 10% de la flotte des vraquiers est constituée de navires âgés de plus de 20 ans.

S'agissant des vraquiers, on en est actuellement à un stade où la cadence des pertes de ce type de navires a dépassé celui des démolitions.

## LES ACTIONS ENTREPRISES.

C'est par l'observation des statistiques des accidents ou disparitions de navires sur les 20 dernières années - statistiques dont la tendance générale était à la baisse - que les vraquiers, minéraliers et pétro-minéraliers sont récemment apparus comme une "population à risque".

Les sociétés de classification ont réagi relativement promptement et, dès 1989, ont établi des instructions spéciales à l'intention de leurs experts lors des visites de vraquiers.

C'est l'American Bureau of Shipping qui, le premier, et cette même année 1989, revise ses règles en exigeant un échantillonnage plus important des membrures.

Depuis, toujours dans la discrétion, toutes les sociétés de classification ont plus ou moins revu leurs règlements concernant les échantillonnages des éléments de structure des vraquiers. En particulier, les aciers Haute Résistance seront désormais utilisés en prenant en compte l'altération dans le temps de leurs caractéristiques originales.

Toutefois, toutes ces mesures qui vont dans le bon sens n'intéressent que les constructions de navires neufs : le danger demeure pour les navires existants dont on sait désormais qu'ils deviennent plus vulnérables vers leur 12ème à 15ème année.

Il est nécessaire d'écrire "plus vulnérables", car certains sont vulnérables dès leur naissance, et les conclusions d'une étude récemment menée par Mitsubishi Heavy Industries sur une série de pétroliers construits en 1985 au Japon avec des aciers Haute Résistance est tout à fait claire dans sa conclusion : "une concentration de contraintes d'une importance inattendue se produit à l'intersection de la lisse de muraille et de la membrure principale. Ceci, conjugué avec les efforts de grande amplitude dus à l'action des vagues dans la même partie, dépasse la résistance à la fatigue de l'acier à Haute Résistance en provoquant des fissures".

Pour les navires existants, les sociétés de classification ont édicté des règles de visites périodiques beaucoup plus sévères et averti tous les propriétaires de ce type de navires des faiblesses qu'ils développaient en vieillissant.

Ce n'est bien sûr pas suffisant et les Etats-Unis - tout en réitérant la confiance qu'ils avaient dans les travaux menés par les

sociétés de classification sous l'égide de leur association IACS (International Association of Classification Societies) - ont instamment demandé, le 13 décembre dernier, à l'Organisation Maritime Internationale de poursuivre et développer les travaux et recherches qu'elle mène, elle aussi, dans le domaine de la sécurité lors de la construction et de l'exploitation des navires vraquiers.

Ces études et ces travaux sont très fournis et diversifiés car ils couvrent aussi bien l'analyse d'accidents qui se sont produits que la mise au point d'appareils de détermination des contraintes de coque au chargement et en mer, ou encore d'une aide informatisée à la navigation qui, en fonction de dizaines de paramètres (dont la hauteur et la direction des vagues), indiquerait s'il faut modifier sa route et diminuer sa vitesse. Le gigantisme de certains navires peut en effet rendre nécessaire ce genre d'indications alors qu'il semble que le bon sens marin pourrait suffir.

## LE TRAVAIL DE L'AFCAN.

L'AFCAN s'est attachée à rechercher ce qui pouvait être fait au niveau des vraquiers existants, considérant qu'il était hors de ses compétences d'émettre des recommandations concernant les spécifications des structures des navires futurs.

Après avoir enquêté auprès de Commandants de vraquiers adhérents de l'AFCAN et avoir étudié les propositions d'ores et déjà en cours d'étude au sein de l'O.M.I., l'AFCAN a estimé devoir agir pour que des modifications au niveau du chapitre VI de SOLAS rendent obligatoire l'application des règles du Recueil BC (code of safe practice for solid bulk cargoes) publié par l'O.M.I.

En outre, l'AFCAN a considéré que le Recueil BC lui-même devait être remanié afin d'y introduire des règles qui le rapprocheraient du Recueil Grain (obligatoire depuis longtemps), en particulier par l'introduction d'une autorisation préalable de chargement et par des renseignements permettant au Commandant d'un vraquier de rester en toutes circonstances en deça des limites de fatigue maximum de son navire.

Lors de la reprise des travaux de la Commission Centrale de Sécurité en septembre 1991, l'AFCAN a fait une déclaration publique sur ce sujet, déclaration largement reprise par la presse professionnelle. L'Administration partageant les préoccupations de l'AFCAN, une collaboration étroite s'est alors instaurée. A l'issue de plusieurs réunions de travail, elle vient d'aboutir à un document dense de six pages qui sera présenté par le Gouvernement de la France lors de la 60ème session du Comité de la Sécurité Maritime de l'O.M.I. du 6 au 10 avril prochain.

L'aspect contraignant des mesures proposées risque de rebuter un certain nombre de Gouvernements des Etats contractants. Toutefois, l'urgence du problème est telle que les propositions françaises ont quelques chances de passer.

Ce serait alors un légitime motif de satisfaction pour la France et pour l'AFCAN.

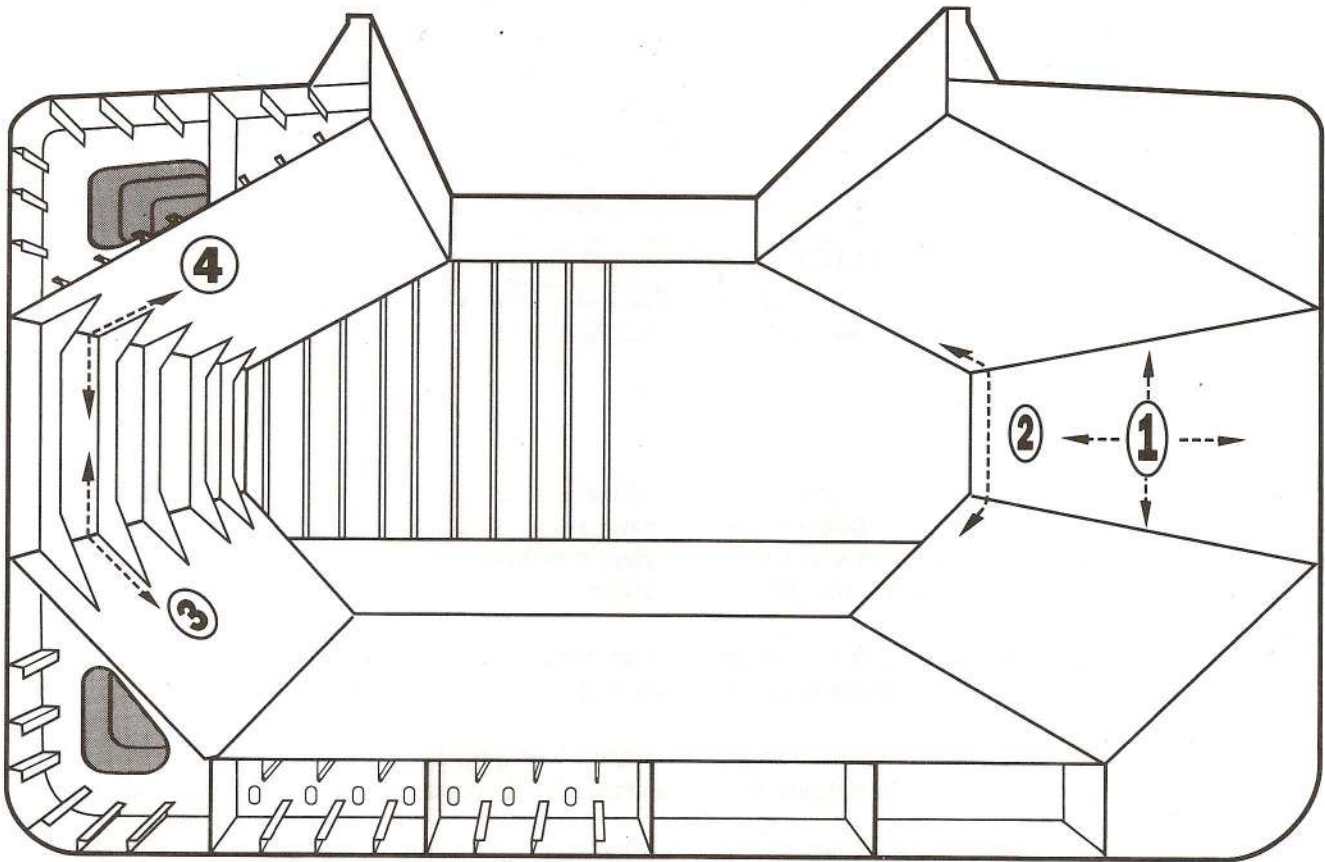
Commandant J.-D. TROYAT  
Vice-Président

## NDLR :

Page 5 : Document du Lloyd's Register diffusé à bord des vraquiers placés sous son contrôle.

Pages 6 et 7 : Reproduction du document présenté par la France et l'O.M.I. et qui sera discuté lors de la session du Comité de Sécurité Maritime qui se tiendra à Londres du 6 au 10 avril 1992. Le Cdt Troyat y sera le rapporteur de la Délégation française.

## WHERE TO LOOK AND WHAT TO LOOK FOR



Typical cross section of bulk carrier through cargo hold.

### Where to look

### What to look for

- |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>① Side shell plating.</p>                                                                                                        | <p>Cracks in welds or plates.<br/>Leaks in welds or plates.<br/>Distortion of plating.</p>                                                                        |
| <p>② Connection of bulkhead plating to side shell.</p>                                                                              | <p>Punctured plating.<br/>Cracked plating.<br/>Heavily indented plating.<br/>Buckled plating.<br/>Corrosion and wastage.</p>                                      |
| <p>③ Connection of side shell frames and end brackets to the shell plating and hopper side tank plating by close-up inspection.</p> | <p>Cracks.<br/>Corrosion and wastage.<br/>Excessively deformed frames or brackets.<br/>Detached frames or brackets.<br/><i>See photographs on back cover.</i></p> |
| <p>④ Connection of side shell frames and end brackets to the shell plating and topside tank plating.</p>                            | <p>Cracks.<br/>Corrosion and wastage.<br/>Excessively deformed frames or brackets.<br/>Detached frames or brackets.</p>                                           |

COMITE DE LA SECURITE  
MARITIME  
60 ème Session  
Point 20 à l'ordre du jour

SECURITE DES NAVIRES TRANSPORTANT DES  
CARGAISONS SOLIDES EN VRAC  
Document présenté par le Gouvernement de la France

1 - Lors de sa 17 ème session, l'Assemblée a prié le Comité de la Sécurité Maritime d'accorder une haute priorité à ses travaux sur la sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac et a invité les Pays membres à faire des propositions afin d'aider à adopter des mesures correctives appropriées.

En premier lieu, la France apprécie tout particulièrement les points abordés par la résolution A 713 (17) visant à doter ces navires :

- d'"enregistreurs de données du voyage", analogues aux "boîtes noires" des avions, dont l'exploitation permettrait de mieux cerner les circonstances des accidents survenus ;

- de moyens de mesure des contraintes subies par leurs structures (moments fléchissants, efforts tranchants), à l'instar de ce qui a été fait sur certains pétroliers où ces contraintes sont affichées à la passerelle.

Cette dernière mesure imposant la mise en place de jauges de contrainte aux emplacements névralgiques de la coque, pourrait cependant difficilement être appliquée à titre rétroactif aux navires existants, mais ceci reste à étudier.

D'autre part, la France développe ci-après des propositions détaillées relatives essentiellement à la cargaison, aux opérations de chargement et de déchargement.

2 - De récentes enquêtes sur les accidents de vraquiers mettent en évidence une cause tout à fait plausible et qui semble avoir été jusqu'à présent insuffisamment prise en considération : les contraintes subies par la coque pendant les opérations commerciales, principalement au chargement.

Une bonne séquence de chargement doit concilier la vitesse d'embarquement des marchandises avec la capacité de ballastage du navire, de façon à ne jamais dépasser les valeurs admissibles des efforts tranchants et des moments fléchissants. Les "LOAD MASTER" permettent de calculer ces valeurs. Encore faut-il que le ballastage se poursuive comme prévu et que le chargeur respecte le programme demandé par le navire.

Des raisons commerciales peuvent conduire à des excès dans la conduite d'un chargement : séparation des marchandises par types ou par qualités, destinations différentes, chargement partiel, problème de tirant d'eau et/ou tirant d'air, etc.

.../...

Certains capitaines de navires interrogés reconnaissent que, dans certains cas, ils sont appelés à dépasser les limites acceptables. Après des incidents de déballastage, ou des pannes d'appareils de chargement, des calculs faits a posteriori ont mis en évidence des efforts dépassant largement les valeurs admissibles...

Il est donc nécessaire, et ceci d'autant plus que les cadences de chargement possibles sont élevées, que le bord fasse preuve de compétence et d'autorité pour imposer une cadence et un nombre de passes qui empêchent tout dépassement des efforts admissibles.

3 - Afin de donner au capitaine les moyens de remplir sa mission et donc de préserver la sécurité de son navire lors des opérations de chargement, la France propose les amendements suivants au chapitre VI de la Convention SOLAS telle qu'amendée par la Résolution MSC 22 (59) adoptée le 23 mai 1991. (le texte modifié est souligné) :

### 3.1. Règle 2 - paragraphe 1 :

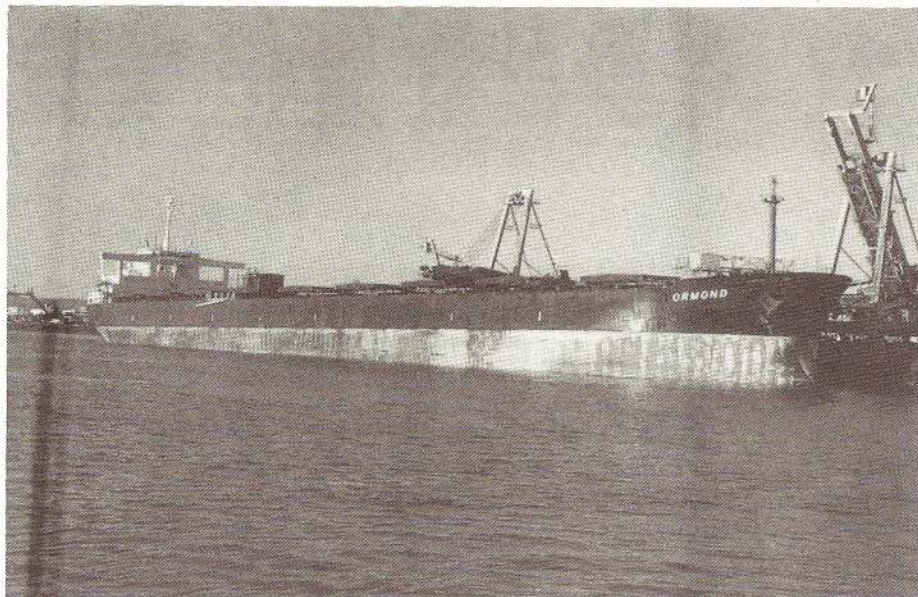
"1 - Le chargeur doit fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, suffisamment à l'avance pour que les précautions éventuellement nécessaires au bon arrimage, à la sécurité du transport de la cargaison et au respect, durant le chargement, le déchargement et la traversée - en toutes circonstances - des contraintes maximales autorisées pour le navire, puissent être prises. Ces renseignements doivent être confirmés par écrit \*\* et par les documents de transport appropriés avant le chargement de la cargaison à bord du navire."

### 3.2 . Règle 2 - paragraphe 2 :

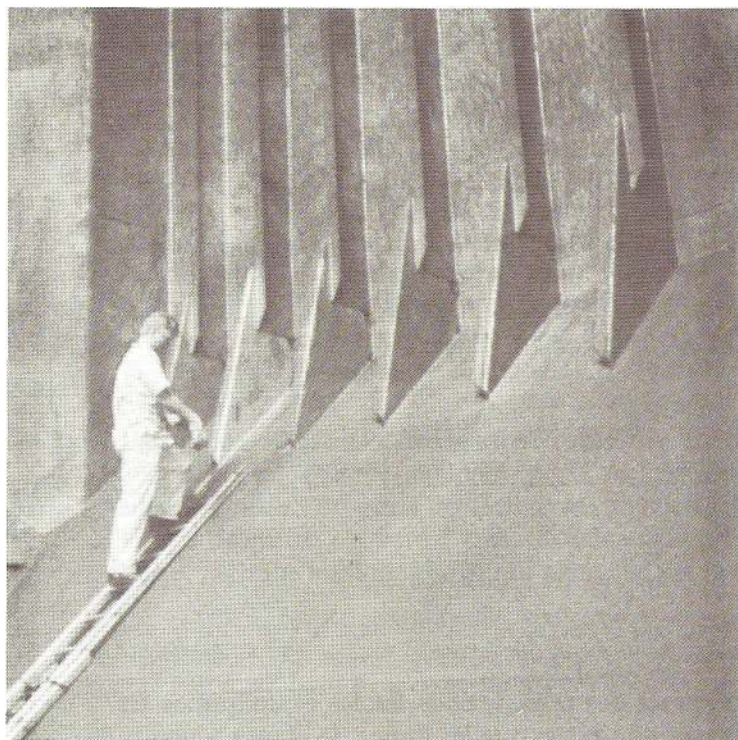
"2 - dans le cas d'une cargaison en vrac, des renseignements sur le coefficient d'arrimage de la cargaison, les cadences de chargement envisagées, les méthodes d'arrimage et, dans le cas d'une cargaison de concentrés ou autre cargaison qui peut se liquéfier, des renseignements supplémentaires, sous forme de certificat, sur la teneur en humidité de la cargaison et sur sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport ;"

4 - D'autre part, considérant l'intérêt de retenir des prescriptions fiables et uniformes en matière de transport de cargaisons solides en vrac autres que les grains, la France souhaite que soit rendu obligatoire le Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC) adopté par l'Organisation par la Résolution A 434 (XI) et propose en conséquence les amendements suivants au Chapitre VI de la Convention et au Recueil BC :

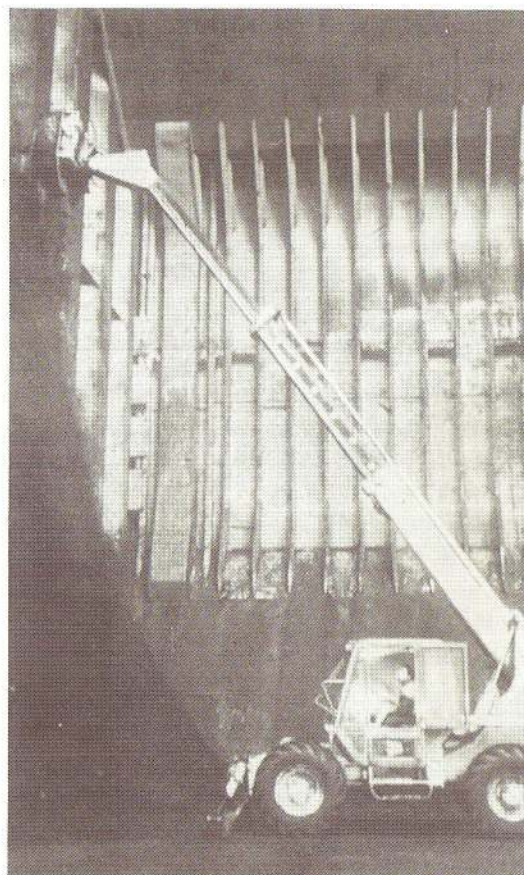
NDLR : suivent alors 4 pages de propositions d'amendements.



*Ce vraquier de la P&O est équipé de senseurs de contraintes de coque.*



*Inspection rapprochée. Il est instructif de comparer l'état de ces goussets neufs avec ceux de la photo de couverture.*



*"Pillonnage" hydraulique.*

*Les Stevedores, sous la pression commerciale, utilisent des moyens de plus en plus puissants pour charger ou décharger les vraquiers. Certaines bennes à minerai enlèvent jusqu'à 30 tonnes à la fois et pèsent donc plus de 50 tonnes à pleine charge. Elles peuvent occasionner des avaries considérables dans les cales.*

*Pour décrocher la marchandise restée collée dans les hauts et entre les membrures (charbon, pet-coke, soufre, clinker, etc.) les Stevedores emploient des engins hydrauliques qui "secouent" le bordé et les cloisons. Un tel traitement provoque des déformations et des décollements d'éléments structuraux et favorisent la corrosion.*

*Des commandants nous ont signalé une autre cause de fatigue du bordé, qui ne semble pas avoir été relevée par les experts : l'accostage sur d'énormes défenses portuaires, surtout dans les ports à ressac. C'est toujours la même partie de la coque qui encaisse les chocs.*

# TYPICAL COAST GUARD TANK VESSEL BOARDING

The following is a write-up done by one of the USCG Marine Safety Offices of a tank vessel boarding done in their port.

We think our readers might find this interesting and typical of that can be expected.

On Monday, 5 Nov 90, Coast Guard boarding officers conducted a routine tank monitor in South Portland, Maine. After signing in with the facility dispatcher, the petty officers proceeded to board the tank vessel.

The first item checked was the "Declaration of Inspection" (DOI) between the facility and the vessel. The DOI is a check-off sheet that ensures both the vessel and facility review safety items, potential hazards, material condition of transfer hardware, and transfer procedures. The DOI was properly filled in, signed and dated by the facility dockman and the tank vessel's chief mate. The DOI's time of completion was logged on the form, which indicated that conditions were satisfactory to both parties to commence transfer.

As the petty officers proceeded up the gangway, they noticed no warning sign was posted (46 CFR 35.30-1). On deck, ullage hatches were open unattended and with no flame screens present (46 CFR 35.30-10). These violations were the first two of ten noted.

While walking past the cargo handling manifold, approximately 3 and 3/4 inches of product ( $\neq$  2 home heating oil) was observed within the 4-inch high fixed deck containment. To control drainage, the Mate had placed a wooden plug wrapped in a rag into the drain hole. This plug was not effective and product leaked onto the main deck. The problem was corrected on-the-spot.

Next, the vessel's documents and navigation safety items were examined while another inspector checked the Oily Water Separator (OWS), overboard discharge, placards, oil transfer procedures, Marine Sanitation Device (MSD), and emergency steering with the Chief Inspector.

The vessel's bridge looked neat and well-organized. However, discrepancies were present. Required charts and publications were missing or outdated. The resulting violations were corrected by the vessel's agent, who delivered current copies prior to the tank vessel's departure.

The vessel's position was last fixed approximately three miles east of Portland Head Light. No tracklines had been laid down to show an inbound course, and no fixes recorded the ship's advance. Failure to plot fixes into port (33 CFR 164.11 (c)) was of concern since it indicated a potential lack of navigational vigilance in pilotage waters.

After ensuring all navigational equipment was present and operating properly, the tank vessel's log book was checked for entries of required pre-arrival tests. No

entries were found (33 CFR 164.11 (q)). To determine the crew's ability to complete these tests, a thorough emergency steering drill was ordered, both primary and emergency fire pumps were activated, and all deck fire stations activated.

To test firefighting capabilities, the crew connected hoses at emergency fire stations on the main deck and lit-off the emergency fire pump. After the pump was running, it took 22 minutes to get water to the first station. The main fire pump was then tested, with satisfactory results.

Conditions in the engine room were then checked. Deck plates were found to be either coated with a thick film of oil or oily pools. Bulkheads, machinery, and overheads were coated or dripping with oil. Throughout the engine room more than 30 open pails, buckets, small drums, and a 55 gallon drum, were catching oil and oil slops. Crewmen were smoking in this space (46 CFR 35.30-5 (d)), and overboard discharge valves were not sealed or lashed closed (33 CFR 156.120 (h)).

In the emergency steering flat, approximately 5 inches of hydraulic and lubricating oil had collected in containment under the steering machinery. The after-steering room also had open buckets of lube oil and oily slops, and bulkheads and machinery were again covered and coated with oil. Additionally, some retaining cotter pins were not bent outward to prevent them from working free.

MSO Portland was informed of the conditions aboard the tank vessel and transfer of product was halted. A marine inspector was sent to further assess the conditions. The tank vessel's master was informed that deficiencies had to be corrected and clean-up completed prior to resumption of the transfer.

The boarding team was instructed to check the condition of the pump room bilges, a problem noted by MSOs in other U.S. ports.

Three feet of product was measured in the center bilges of both pump rooms, and three to four feet of oily water was present in the wing bilges. These bilges were ordered pumped-down and the contents transferred to the slop tanks.

Since initial conditions were not safe to begin offloading cargo, the facility was cited for operating without a valid DOI (33 CFR 153.150 (b)).

Although, in this case, actions were taken by the Coast Guard Marine Safety Office to ensure the safety of the port, the tank vessel faces potential penalties based on violations of U.S. law. In addition, the vessel was delayed for 12 hours. Owners and operators need to weigh carefully the costs of violations and delays before allowing ships in substandard condition to sail in U.S. waters.

# ANALYSE DES SINISTRES

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 STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED) a publié une longue analyse des principales demandes de remboursement auxquelles il a eu à 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%
- Erreurs des pilotes..... 7%
- Erreurs des gens de terre..... 12%

- La chute d'un objet..... 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%

## AVARIES A LA CARGAISON.

Les demandes pour avaries à la marchandise représentent 30% de la valeur totale des demandes de remboursement.

Défauts d'arrimage, mauvais saisissage, fautes de manutention, défauts des panneaux de cales provoquent la moitié des dommages.

"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.

## ACCIDENTS CORPORELS.

Un accident sur trois est une chute :

- Par glissement..... 16%
- Dans une échelle..... 8%
- Sur la coupée..... 3%
- D'un échafaud..... 3%
- Autres chutes..... 10%

C'est sur le pont extérieur que se produit le plus grand nombre d'accidents. Le compartiment machine arrive en deuxième position, suivi des cales ou citernes à cargaison.

Les autres accidents sont provoqués par :

## 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.

Navires 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%
- Autres 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'abordages (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 en 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".

## LES LEÇONS DE L'ANALYSE

Sous le titre PRACTICAL SUGGESTIONS, les auteurs du rapport tirent quelques enseignements pour une meilleure gestion d'un navire :

- Donner au bord des instructions et des renseignements suffisants sur les marchandises à transporter. Le Club rappelle qu'il publie "CAREFULLY TO CARRY" qui se veut un guide pour le transport de certaines cargaisons.
- Les Compagnies devraient avoir un Cadre responsable de la formation et de l'entraînement de l'officier de sécurité à bord de chaque navire. Ce responsable de haut niveau enquêterait sur chaque accident et prendrait les mesures pour en éviter le retour.
- Les Commandants et les Chefs devraient passer au Siègne de la Compagnie à chaque embarquement et débarquement pour recevoir des instructions et rendre compte.
- Les Compagnies devraient fournir à leurs capitaines des manuels d'instruction et de conduite traitant des opérations commerciales, de la navigation et de la sécurité.
- L'Armement des navires en personnels de qualité est d'une importance primordiale. La communication entre membres de l'équipage d'une part, et entre le bord et le siège d'autre part, revêt également une très grande importance et pose par conséquent le problème d'une LANGUE COMMUNE.
- Pièces de rechange, outillages, approvisionnement doivent permettre un entretien continu de haut niveau.
- L'analyse de certains cas fait apparaître que les officiers et l'équipage doivent bénéficier de longues périodes de familiarisation avant de prendre en charge un nouveau navire.

# LA STATURE DU COMMANDANT

*"Mais lui le malabar  
Lui qui n'a peur de rien  
Au moment du départ  
Leur dit je vous prévient  
JE SUIS LE MAITRE A BORD  
A BORD JE SUIS LE MAITRE !"*

Combien de fois les paroles de cette chanson de marins n'ont-elles pas retenti sur la dunette arrière ?

"Maître à bord après Dieu" ? Et après le Télex ajoutent certains...

Après les colloques éminemment juridiques qui posaient la question de savoir s'il y avait encore un capitaine à bord, l'Association Française du Droit Maritime (AFDM), qui connaît bien le "CAPITAINE", a voulu faire connaissance du "COMMANDANT". Au cours de sa dernière Assemblée Générale, elle a demandé à des praticiens du transport maritime de broser le portrait du commandant tel que chacun le voit selon sa partie.

M. Francis VALLAT, Président de SOFLUMAR VAN OMMEREN FRANCE, décrit le commandant qu'il choisit pour commander ses navires. Il le veut compétent, responsable, doué d'autorité. Pour lui, le CHOIX du commandant est un acte essentiel de "management" qui engage la totale responsabilité de l'armateur. Une fois ce choix arrêté, l'armateur doit accorder toute sa confiance à son capitaine et lui donner les pouvoirs d'exercer ses responsabilités en particulier dans le domaine de la SECURITE et de l'ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD. Chez SVOF, le commandant ne fait pas le quart pour pouvoir se consacrer entièrement à son rôle de maître absolu à bord. La sanction de cette relation particulière armateur/capitaine ne peut être que le congédiement par l'application de l'article 109 du Code du Travail Maritime. Mais le Président de SVOF précise que les litiges remettant en cause la confiance de l'armateur envers son capitaine sont extrêmement rares.

Après l'intervention de l'armateur, c'est un AFFRETEUR, M. J.C. BULLER, qui vient dire ce qu'il attend du commandant du navire sur lequel il a mis de la marchandise, et surtout du commandant du navire qu'il a affrété à temps. Dans l'affrètement à temps, le commandant reçoit sa mission commerciale de l'affrètement tout en demeurant le défenseur des intérêts de son armateur. L'affrètement est en droit d'attendre du commandant la même assistance (customary assistance) que celle qu'il fournit à son armateur lorsque le navire est exploité au voyage. Mais il peut craindre qu'en cas de conflit d'intérêts entre le navire et celui qui l'utilise, le capitaine ne favorise le navire, c'est-à-dire l'armateur... dont il reçoit salaire.

Il fallait ensuite un COMMANDANT pour témoigner de la réalité du métier. Mme ODIER, du CCAF, qui organisait les débats, avait fait appel à l'AFCAN et c'est notre Président qui est venu décrire devant ce cénacle de juristes - et d'armateurs - les conditions dans lesquelles les capitaines de navires exercent leur commandement. AFCAN-INFORMATIONS reproduit ci-après les principaux passages de l'intervention du Président de l'AFCAN.

Après lui, et pour ramener le débat dans le juridique, Me J.S. ROHART s'est exprimé sur la confiance réciproque qui doit régner entre l'armateur et son capitaine. Il dit avoir entendu un véritable "dialogue amoureux" entre l'armateur et le commandant et Mme ODIER avait évoqué quant à elle "l'harmonie du couple armateur-capitaine". Il est vrai qu'au portrait du commandant idéal souhaité par M. VALLAT, le Pdt de l'AFCAN a répondu "ce que vous attendez de nous, c'est justement ce que nous désirons faire, et c'est ce que nous faisons dans la plupart des cas". Me ROHART, opposant la Loi de 1926 qui permet le congédiement du capitaine par l'armateur et les Conventions Collectives Officiers qui fixent les règles du licenciement, s'interroge sur la nécessité de maintenir ou non l'art. 109 CTM.

## L'INTERVENTION DU COMMANDANT CARON.

Mon rôle ce soir, si j'ai bien suivi Mme ODIER n'est pas de parler du capitaine de navire sur le plan juridique, mais de témoigner sur la réalité du métier de commandant. Et en particulier de mon-

trer les problèmes que nous reconstruisons pour l'exercer. Je le ferai dans trois domaines :

- à propos du rôle commercial du commandant
- dans le domaine purement nautique
- sur le plan de la sécurité et de la protection du milieu marin.

### ROLE COMMERCIAL DU COMMANDANT.

Sur le plan commercial, le rôle du commandant a considérablement diminué avec le développement des télécommunications. Ce qui en reste est très variable d'un trafic à l'autre et d'une compagnie à une autre. Leur point commun est que le rôle du commandant consiste à exécuter une mission.

Or pour exécuter cette mission le commandant du navire a besoin d'un maximum d'informations. C'est là que les facilités offertes par les télécommunications prennent toute leur importance : le bord peut recevoir en temps utile toutes les indications nécessaires au voyage ; il peut renseigner l'armement sur son déroulement et l'interroger en cas de besoin. Dans ce domaine le métier de commandant est devenu plus facile.

Ce qu'il ne faut pas en revanche c'est que le télex devienne tout puissant et usurpe en quelque sorte le commandement. Il ne faut pas que les services de l'armement interviennent pour un oui ou pour un non ou, pire, que le cdt ne puisse plus prendre la moindre décision sans d'abord en référer au siège. Son esprit d'initiative s'en trouverait amoindri ce qui pourrait être dramatique devant le danger. Dans certaine compagnie - faut-il mettre au pluriel ? - on murmure que le commandant ne commande que du vendredi quinze heures au lundi matin !

## DOMAINE NAUTIQUE.

Sur le plan purement nautique, la plupart de mes collègues interrogés se sentent suffisamment libres et indépendants. C'est assez rassurant si l'on considère que nous sommes les spécialistes de la navigation maritime. La première chose que l'on demande à un marin c'est bien de savoir naviguer !

Nous subissons cependant certaines pressions et certaines contraintes.

De la part des commerciaux qui cherchent à nous influencer dans le choix des routes. Par exemple le service exploitation saura vous rappeler que le Détroit de Belle-Isle ne va pas tarder à être ouvert et vous incitera ainsi à aller vous frotter à la banquise pour écourter la route de Montréal. Ou que tels navires du groupe ne prennent pas de pilote dans les Détroits danois.

Il y a pression commerciale lorsque les vitesses et les consommations stipulées à la C/P obligent le bord à forcer l'allure. C'est le cas également des navires qui doivent assurer un horaire impératif. Le Commandant est alors amené à prendre des risques, dans le mauvais temps, ou dans la brume. Un contrôle tatillon des vitesses moyennes et des consommations peut pousser certains commandants à ne pas se dérouter à l'approche du mauvais temps ou à ne pas modifier leur route lorsqu'ils rencontrent une mauvaise houle.

Il peut y avoir des conflits à propos des commandes de combustibles : à mon avis le commandant et son chef-mécanicien doivent garder la maîtrise des commandes de combustibles dont ils vont avoir besoin pour le voyage envisagé. Il arrive que les quantités demandées sont "écrêtées" par les services de l'armement, soit dans le souci d'augmenter le port en lourd utile, soit encore parce que trop de combustibles à bord c'est un capital qui dort, soit encore pour des questions de tarif ou de contrat dans le port considéré. Mais les services de terre dans leurs calculs ne prennent pas suffi-

samment en compte les données maritimes du moment : saison, état de la coque, état du moteur, qualité des soutes, nécessité d'avoir toujours une réserve suffisante pour dérouter le navire pour aller débarquer un malade ou porter secours à un autre navire.

Pressions enfin des affrèteurs lorsqu'ils imposent un routage météo. La plupart de mes collègues se disent opposés au routage météo. Ils estiment qu'ils sont aptes, de par leur formation et leur expérience, à bien choisir leur route en fonction des données météo car ils ont une connaissance du navire qu'ils commandent que ne peut avoir le routeur à terre. Ce qu'ils veulent, ce sont les instruments nécessaires pour recevoir en permanence le maximum d'informations.

## LE FORMIDABLE HOMMAGE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE AUX CAPITAINES DE NAVIRES.

C'est à l'occasion de la présentation des vœux du Gouvernement au Chef de l'Etat que le Président de la République a invité les Ministres à "se comporter comme des capitaines de navire quand ça commence à souffler... à faire preuve d'esprit de décision et de rapidité dans leur application".

Sachant parfaitement que tous les Ministres ne sont pas aussi au fait des qualités inhérentes au métier de capitaine que l'est le Chef de l'Etat, notre Association a immédiatement mis plusieurs capitaines en réserve de la République pour pouvoir répondre sans délai aux Ministres qui souhaiteraient s'informer sur les méthodes de travail que le Président de la République nous envie tant.

Las... Le chômage persiste, les difficultés budgétaires subsistent, il manque toujours des infirmières, des enseignants, des policiers, le déficit de la Sécurité Sociale n'est pas définitivement comblé, la flotte de commerce ne se développe toujours pas, bref, vous l'avez deviné personne ne nous a appelés.

Nous avons remis ces capitaines à la disposition de notre Association ; et elle marche très bien notre Association...

Cdt Y. CHARLOT

## Dispositifs de Séparation de Trafic.

Toujours dans le domaine de la navigation, certains se plaignent des contraintes imposées par les DST.

Force est de reconnaître qu'ils ont amélioré la sécurité de la navigation. Cependant il faut chercher à les perfectionner. De nombreuses modifications sont d'ailleurs en cours d'examen par l'OMI.

L'AFCAN se préoccupe particulièrement du Dispositif d'Ouessant auquel elle reproche l'étroitesse de la voie montante des cargos, mais également le "cisaillement de routes" que les pétroliers sont obligés d'effectuer au milieu de la Manche pour passer d'une circulation à gauche dans le DST d'Ouessant à une circulation à droite dans le DST des Casquets.

Nous sommes préoccupés également par l'obligation pour chaque navire de se signaler, obligation demandée par la France et qui sera bientôt examinée par l'OMI. Nous sommes partisans de l'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE des navires mais nous craignons par dessus tout l'augmentation des tâches de l'officier de passerelle par la multiplication des messages à envoyer. Et nous sommes tout à fait opposés à tout ce qui pourrait ressembler à un guidage des navires à partir de la terre.

## La préparation du voyage.

La préparation du voyage est une des responsabilités essentielles du commandant. Il faut lui laisser le soin de commander ses approvisionnements et son avitaillement, ses documents nautiques, sa pharmacie, etc.

Dans la préparation du voyage, le commandant devrait pouvoir choisir quelques-uns de ses principaux collaborateurs. C'est devenu difficile. Il devrait au moins pouvoir écarter tel individu qu'il juge inapte ou avec lequel il est sûr d'avoir des problèmes relationnels.

Avec les équipages étrangers le problème s'aggrave car parfois on ne peut même pas savoir quelle est la valeur du brevet présenté par le lieutenant qui embarque et si même son parchemin est authentique. Par contre il est souvent plus facile de "virer" un

étranger indésirable qu'un marin français...

Je signale en passant que les problèmes de langues et les différences de culture sur les navires à équipages multinationaux ont des répercussions importantes au niveau du commandement des navires. La barrière de la langue est particulièrement néfaste à la sécurité en cas de coup dur.

## Arrimage et saisissage.

Le point qui préoccupe le plus les commandants actuels avant l'appareillage est la perte de leur contrôle sur l'arrimage et le saisissage des marchandises.

C'est tout à fait évident sur les porte-conteneurs et le problème se pose également sur les rouliers sur lesquels la rapidité des opérations commerciales ne permet plus à l'équipage - surtout depuis qu'il est réduit - de s'assurer que toutes les précautions sont prises pour éviter tout déplacement à la mer.

Même pour les marchandises dangereuses, le bord n'a plus la possibilité de s'assurer que le plan remis aux autorités est convenablement exécuté.

Il est de plus en plus difficile de donner des ordres aux manutentionnaires pour faire exécuter un calage ou un saisissage comme le bord l'entend. On pourrait penser que les entreprises de manutention sont parfaitement compétentes pour charger correctement les navires. Hélas ce n'est pas toujours le cas, ou plus exactement les économies qu'elles font avec la bénédiction des armements ou des chargeurs sur la main-d'œuvre, le matériel et le temps employé, font que le travail est souvent bâclé.

Il faut pourtant que les marins aient le dernier mot en la matière car ils sont les seuls à savoir par expérience comment le navire se comporte à la mer et par conséquent comment la marchandise risque de se déplacer.

## La traversée maritime.

Deux points nous préoccupent : le quart du capitaine et l'OM-BO.

Lorsque le commandant participe au tour de quart sur un navire, ce navire est privé de commandant à certaines périodes : en partie quand il est de quart car il est alors bloqué à la passerelle et surtout pendant qu'il dort parce que faisant du quart, il doit organiser ses périodes de sommeil en conséquence (c'est une obligation de la convention STCW que de se reposer avant de prendre le quart). Mais le plus inquiétant pour la sécurité est qu'il ne peut pas - en pratique - pendant son propre quart appeler un officier en renfort. Et réciproquement les autres officiers répugnent à l'appeler.

Un commandant qui fait le quart perd une partie de la sérénité qui lui est indispensable pour exercer pleinement son commandement.

Autre menace pour la sécurité de la navigation : la pratique du quart par un officier seul la nuit. Les commandants expriment déjà pas mal de réticences sur le quart en solo de jour même avec HOMME-MORT, mais ils sont tout à fait opposés à cette pratique de nuit même avec un moniteur de vigilance.

## SECURITE ET PROTECTION DU MILIEU MARIN.

Dans ce domaine, la position du commandant est assez inconfortable : la loi, au plan national comme au plan international, lui attribue la responsabilité de veiller à la sécurité du navire et à la protection de l'environnement et le menace pénalement de manière

extravagante si l'on songe à la loi française du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires. Mais il a en réalité bien peu de pouvoirs pour exercer ce contrôle en toute indépendance et de manière efficace.

D'abord parce que la sécurité a un prix et que le commandant n'a pas de budget : ses demandes de matériels et de réparations sont freinées par l'armement. Il n'a pas non plus l'information suffisante pour maintenir son navire en conformité avec des règlements qui évoluent sans cesse. Cette mise en conformité dépend donc de l'armement et de la société de classification. Enfin du fait des réductions d'effectifs, il n'a même plus le temps d'organiser des exercices, d'entraîner l'équipage, de faire entretenir le matériel.

Et s'il met trop en avant les besoins de la sécurité ou les risques de pollution, il risque le congédiement, ou, pour le moins, des répercussions néfastes à son déroulement de carrière.

## "Gendarmes de la sécurité".

C'est pourquoi dans ce domaine très sensible de la sécurité et de la protection du milieu marin, où le capitaine, pour répondre à ses obligations d'ordre public, doit engager des dépenses de la part de son employeur, il nous paraît indispensable qu'il reçoive l'aide des autorités. L'OMI l'a compris puisqu'elle a adopté la Résolution A443 destinée à protéger le capitaine contre le renvoi abusif ou autres mesures injustifiées lorsqu'il a agi pour la sécurité de son navire.

Nous pensons qu'il faut aller plus loin : les contrôles par l'Etat du Pavillon ou par l'Etat du port ne suffisent pas. Il faudrait créer un véritable Corps de Gendarmes de la Sécurité - et pourquoi pas à l'échelle européenne dans le cadre du M.O.U. - gendarmes que le commandant pourrait appeler s'il se sentait empêché d'appliquer sur son navire les actes réglementaires liés à la sécurité et à la lutte contre les pollutions. A noter que des dispositions dans ce sens existent déjà comme les visites de sécurité à la demande de l'équipage ou du capitaine. Mais elles sont rares et pratiquement inefficaces.

Je crois que ce conflit entre les exigences de la sécurité et la subordination du commandant à son employeur est une des particularités du métier et une de ses principales difficultés.

## ASSUMER NOS RESPONSABILITES.

Pour conclure, je voudrais souligner que les commandants français tiennent par-dessus tout à assumer toutes les responsabilités qui ont toujours fait les difficultés du métier mais qui donnent aussi une certaine grandeur à la fonction de capitaine de navire. Ils ne veulent pas devenir de simples "routiers des mers".

Ils pensent qu'ils ont une formation et un savoir-faire - issu d'une longue tradition maritime - qui peuvent faire d'eux des collaborateurs de haut niveau.

L'armateur et ses services à terre doivent regarder le commandant comme un collaborateur un peu particulier, dont on ne connaît pas très bien l'emploi du temps, ni même ce qu'il fait réellement à bord, mais sur lequel ils peuvent compter 24 h/24, sept jours par semaine.

La productivité d'un commandant n'est pas mesurable. Il peut, d'une seule décision prise au bon moment, d'un seul acte de commandement, sauver des fortunes ! Il faut que cet homme-là se sente considéré et soutenu.

Voilà pourquoi je pense que POUR FAIRE UN BON CAPITAIN, IL FAUT UN BON ARMATEUR...

Michel CARON  
Président de l'AFCAN

# S YSTEME M ONDIAL DE D ETRESSE et de S ECURITE en M ER

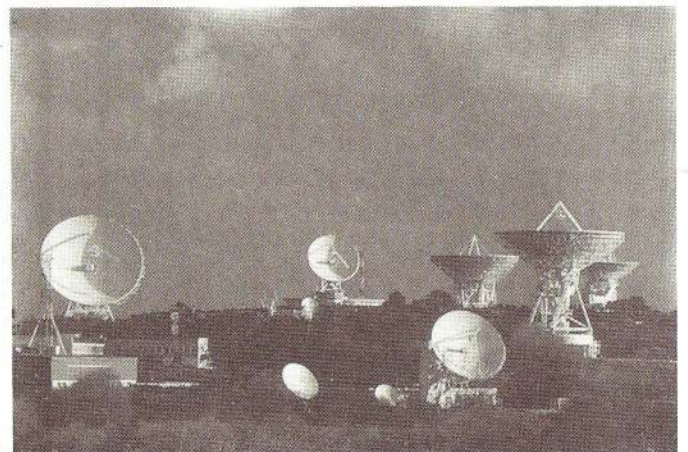
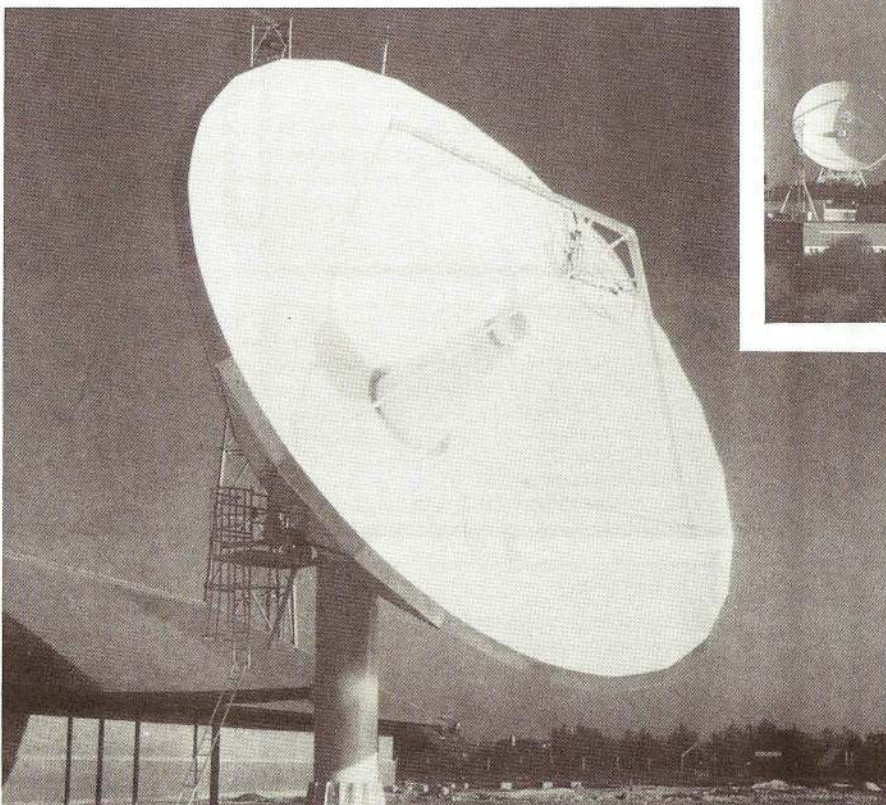
Le 1er février 1992 marque le début d'une transformation radicale des moyens de radiocommunications de détresse qui s'achèvera en 1999. La refonte du CH. IV de SOLAS, adoptée en octobre 1988 est entrée en vigueur à cette date. Dès le 1er août 1993 TOUS LES NAVIRES devront être équipés de Radio-Balises de Localisation de Sinistre et de Récepteurs NAVTEX. La fréquence télégraphique de détresse 500 kHz sera supprimée à cette date. Les navires construits à partir de février 1995 devront être entièrement conformes à la nouvelle réglementation. Les navires existants devront l'être avant le 1er février 1999. A cette date les veilles auditives sur 2182 kHz et sur VHF-16 seront abandonnées.

Le système actuel - 500 kHz donc portée limitée, graphique donc mise en œuvre par un spécialiste, différence d'équipements des navires selon leur taille et non pas selon leur zone de navigation - va donc être remplacé par un système faisant appel à une technologie nouvelle, automatique, identique sur tous les navires concernés. Ce sera le plus grand bouleversement intervenu dans les communications de sécurité depuis l'invention de la radio il y a un siècle...



*AFCAN-INFORMATIONS a déjà publié dans son numéro de mai 1988 une longue étude, très technique, du Cdt J.D. TROYAT sur le SMDSM. L'article qui suit rappelle les grandes lignes du système et l'actualise.*

*Le tableau récapitulatif et les illustrations sont extraits de la revue OCEAN VOICE de janvier 1992. Les encarts sont dus à la Rédaction d'AFCAN-INFORMATIONS.*



### *Les Grandes Oreilles.*

*La station terrienne côtière de Blavand au Danemark (ci-contre), dessert l'Océan Atlantique Est, tout comme Pleumeur-Bodou (ci-dessus).*

# SHIP CARRIAGE I

## FOR ALL

**1** VHF radio installations able to transmit/receive:  
(a) DSC distress alerts on Ch. 70\*; and  
(b) Radiotelephony on Chs. 6, 13 and 16.

**2** VHF radio installations to maintain continuous DSC watch on Ch. 70\*.

MAY COMBINE WITH

**3** SART 9 GHz - Minimum 2.

**4** NAVTEX receiver.

**5** In areas with no NAVTEX:  
An **Inmarsat** EGC  
**OR** HF NBDP receiver (where provided).

**6** EPIRB transmit distress alert on 406 MHz.  
**OR** through **Inmarsat** satellite service (where **Inmarsat** coverage is available).

Until 1 February 1999 ships of 1,600 gross tons and over to be provided with radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency.

## IN ADDITION

### FOR SEA AREA A1

**9** Means to transmit ship-to-shore distress alerts, either on: VHF DSC, (may be met by (11) below);  
**OR** EPIRB, on 406 MHz (may be met by (6) above);  
**OR** MF DSC (if near a CS using MF DSC);  
**OR** HF using DSC;  
**OR** an **Inmarsat** SES;  
**OR** the **Inmarsat** EPIRB, in (6) above.

**10** VHF in (1) above shall also transmit/receive general radiocommunications using radiotelephony.

**11** In lieu of (6) above, an EPIRB on VHF DSC, Ch. 70 with SART 9 GHz attached.

### FOR SEA AREAS A1 & A2

**9** MF Radio installations able to transmit/receive for distress and safety purposes on:  
2,187.5 KHz using DSC, and  
2,182 KHz using radiotelephony.

**10** Radio installations to maintain continuous DSC watch on 2,187.5 KHz.

**11** Means to transmit ship-to-shore distress alerts, either on:  
EPIRB on 406 MHz (may be met by (6) above)  
**OR** HF using DSC;  
**OR** an **Inmarsat** SES;  
**OR** the **Inmarsat** EPIRB, in (6) above.

**12** Transmit/receive general radiocommunications, either:  
On radiocommunications in bands between 1,605 KHz and 4,000 KHz, or between 4,000 KHz and 27,000 KHz;  
**OR** through an **Inmarsat** SES.

MAY COMBINE WITH

**9** An **Inmarsat** SES able to transmit/receive distress and safety communications. Transmit/receive distress priority calls and ship watch for distress and safety communications. Transmit/receive general radiocommunications.

**10** MF radio installation to maintain continuous DSC watch on 2,187.5 KHz using DSC and 2,182 KHz using radiotelephony.

**11** Radio installations to maintain continuous DSC watch on 2,187.5 KHz.

**12** Means to transmit ship-to-shore distress alerts either on:  
EPIRB, on 406 MHz (may be met by (6) above)  
**OR** HF using DSC;  
**OR** an additional **Inmarsat** SES;  
**OR** the **Inmarsat** EPIRB, in (6) above.

\* Subject to exemption by the Administration

# REQUIREMENTS

## SHIPS

TEX, either:  
receive facility  
er (if service is

ess alerts either  
at geostationary  
n operating only in  
area).

7

VHF (waterproof) walkie-talkies; for:  
Ships 300-500 gross tons: Minimum 2  
Ships over 500 gross tons: Minimum 3.

8

Until 1 February 1999\*  
MF transmit/receive radiotelephone  
distress alerts on 2, 182 KHz; and a  
device for generating radiotelephone  
alarm signal on 2, 182 KHz (not  
required when in Sea Area A1).

**Sea Area A1** means an area within the  
radiotelephone coverage of at least one VHF  
coast station in which continuous DSC  
alerting is available, as may be defined by a  
Contracting Government.\*\*

**Sea Area A2** means an area, excluding sea  
area A1, within the radiotelephone  
coverage of at least one MF coast station in  
which continuous DSC alerting is  
available, as may be defined by a  
Contracting Government.\*\*

**Sea Area A3** means an area, excluding sea  
areas A1 and A2, within the coverage of  
an **Inmarsat** geostationary satellite in  
which continuous alerting is available.

**Sea Area A4** means an area outside sea  
areas A1, A2 and A3.

## TION

### FOR SEA AREAS A1, A2 & A3

able to:  
ress and safety  
nsmit/receive  
Maintain shore-to-  
ss alerts.  
eral radio

s able to  
distress and safety  
C, and  
otelephony.

maintain  
h on 2,1875 KHz.

p-to-shore distress  
may be met by  
narsat SES;  
PIRB, in (6) above.

OR

MAY COMBINE WITH

9

MF/HF radio installations able to  
transmit/receive, for distress and safety  
purposes;  
On all distress and safety freq. in between  
bands 1,605 KHz and 4,000 KHz and  
between 4,000 KHz and 27,000 KHz;  
Using DSC, radiotelephony and NBDP.

10

Radio installations to maintain  
DSC watch on 2,187.5 KHz and  
8,414.5 KHz and on at least one of  
4,207.5 KHz, 6,312 KHz, 12,577 KHz  
or 16,804.5 KHz.

11

Means to transmit ship-to-shore distress  
alerts either on: EPIRB, on 406 MHz  
(may be met by (6) above)  
**OR** an **Inmarsat** SES;  
**OR** the **Inmarsat** EPIRB, in (6) above.

12

Transmit/receive general  
radiocommunications, on MF/HF in  
bands between 1,605 KHz and  
4,000 KHz and between 4,000 KHz and  
27,500 KHz, using radiotelephony  
or NBDP.

### FOR SEA AREAS A1, A2, A3 & A4

9

MF/HF radio installations able to  
transmit/receive, for distress and safety  
purposes:  
On all distress and safety freq. in bands  
between 1,605 KHz and 4,000 KHz and  
between 4,000 KHz and 27,000 KHz;  
Using DSC, radiotelephony and NBDP.

10

Radio installations to maintain DSC  
watch on 2,187.5 KHz and  
8,414.5 KHz and on at least one of  
4,207.5 KHz, 6,312 KHz, 12,577 KHz  
or 16,804.5 KHz.

11

Means to transmit ship-to-shore distress  
alerts by EPIRB on 406 MHz (may be  
met by (6) above).

12

Transmit/receive general  
radiocommunications, on MF/HF in  
bands between 1,605 KHz and  
4,000 KHz, and between 4,00 KHz and  
27,000 KHz, using radiotelephony  
and NBDP.

MAY COMBINE WITH

MAY ADD TO

MAY COMBINE WITH

MAY ADD TO

# SMDSM DIT GMDSS

## Systeme Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer.

par M. Maxime IVOL

### Historique des radiocommunications.

Depuis l'apparition des émissions radioélectriques la radiotélégraphie en morse assurait en grande partie les communications de détresse, de sécurité, commerciales et privées. Cependant, cette dernière qui reste tributaire des aléas de la propagation des ondes et d'un traitement manuel par des opérateurs très spécialisés, s'est vite montrée insuffisante pour assurer le développement des radiocommunications maritimes.

Au début des années 80, la mise en exploitation par l'INMARSAT d'un nouveau système de radiocommunication utilisant des relais satellitaires pour s'affranchir des contraintes de la propagation et assurer une couverture mondiale, a très rapidement convaincu le monde maritime de son efficacité. C'est ainsi, qu'un nombre sans cesse croissant de navires utilisent pour leurs liaisons commerciales les communications par satellites afin de se libérer de la radiotélégraphie et des contraintes de la propagation en général. Il faut ajouter que la qualité des liaisons offertes par l'INMARSAT permet l'établissement automatique des communications aussi bien télex que téléphoniques dans les sens Navire-Terre et Terre-Navire.

### Contribution technique à la naissance du SMDSM.

Dès la création en 1976 de l'organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), les spécialistes de la sécurité maritime, en collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ont soutenu la thèse d'un remplacement avantageux de la radiotélégraphie morse par les télécommunications de l'INMARSAT pour assurer la détresse et la sécurité en mer.

Le principe actuel de la Solas 74 prévoit qu'un navire en détresse émet une alerte sur 500 Khz par radiotélégraphie morse pour alerter les

navires alentour. L'utilisation des liaisons satellitaires transforme profondément ce principe puisque l'alerte est uniquement émise vers la terre qui la retransmettra aux navires à proximité.

Depuis le milieu des années 80 le procédé de radiorepérage par satellite SARSAT/COSPAS a progressivement fait admettre son efficacité. Il a donc été reconnu et adopté par l'OMI comme un élément essentiel de la sécurité pour la vie humaine en mer. Pendant cette période, la mise au point d'un type nouveau de signaux utilisant une modulation numérique a permis de son côté l'élaboration d'une procédure de transmission dite DSC (ASN en français pour appel sélectif numérique) celle-ci, améliore considérablement les moyens d'alerte et d'identification par le codage des appels qui pourront être reçus avec les messages par télégraphie NBDP (IDBE en français, pour télex impression directe à bande étroite) et déclencher des alarmes.

Parallèlement à l'évolution des techniques, les différents organismes internationaux qui sont parties prenantes dans les radiocommunications et la sécurité maritime (OMI, UIT, OHI, OMM, INMARSAT, SARSAT/COSPAS), ont étudié en commun pendant la dernière décennie, les possibilités de la mise en application d'un nouveau système de radiocommunications pour la détresse et la sécurité en mer, celui-ci devient dans le domaine des radiocommunications l'instrument de la convention de Hambourg de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime.

### Principes de base et règles d'application du SMDSM.

L'ensemble des progrès techniques dont nous venons d'énumérer les plus essentiels, ont décidé l'OMI à proposer pour les radiocommunications, un amendement à la convention Solas 74. Cet amendement qui a pour titre "Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer" (SMDSM) ( ou



Il s'agit d'un système automatique télégraphique d'Impression Directe à Bande Etroite (IDBE) destiné à être utilisé dans le monde entier pour transmettre aux navires des avertissements concernant la navigation, la météorologie et d'autres informations urgentes se rapportant à la sécurité maritime.

Les Récepteurs sont donc des "mini-télex" automatiques qui veillent 24 h/24 pour recevoir et imprimer les bulletins météo et les messages de sécurité diffusés dans la zone que la station d'émission est chargée de couvrir avec une portée d'environ 400 milles. Le NAVTEX couvre donc la navigation côtière et les atterrages. En navigation transocéanique et dans les régions dépourvues de stations, il faut avoir recours à un terminal INMARSAT doté d'un AGA, ou à une radio HF avec IDBE.

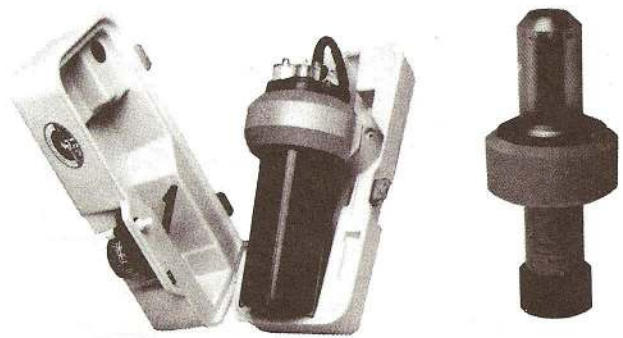
GMDSS en anglais) a été définitivement adopté à l'issue de la conférence de Londres le **11 novembre 1988** par les gouvernements contractants à la SOLAS 74.

Comme l'amendement de la Solas 74 ne se limite pas au remplacement de la radiotélégraphie mais modifie profondément les principes connus, nous vous proposons une description des nouvelles règles adoptées.

#### A. LES GRANDES LIGNES DU SMDSM.

a - Abandon de la radiotélégraphie morse et de l'utilisation de la fréquence 500 Khz pour la détresse et la sécurité en mer au profit des radiocommunications par satellites et des moyens ASN sur Ondes Hectométriques (MF ou OH en français) et décamétriques (HF ou OD en français).

b - Suppression de la veille obligatoire et manuelle du 500 Khz remplacée par une veille automatique et permanente des fréquences réservées aux transmissions de type ASN (1 VHF,



A gauche : une RLS - A droite : un SART  
SART = 3 cm

Fonctionnant comme un RACON, le répondeur-radar pour embarcation et radeau réagit aux ondes d'un radar "3 cm" en émettant des signaux qui apparaissent sur l'écran du navire ou de l'aéronef permettant à celui-ci de faire route sur les naufragés.

Pour être pleinement efficace le système exige que tous les navires possèdent un radar "3 cm" (9 Ghz). Ce sera le cas à partir du 1er février 1995, date à laquelle les navires de plus de 500 TJB devront avoir au moins un radar dans la bande des 9 Ghz, avec toutefois exemption pour les navires compris entre 500 et 1 600 TJB construits avant le 01.09.84.

1 OH, et 4 OD). Les navires équipés d'une station INMARSAT sont également en veille continue.

c - Reconnaissance du système SARSAT/COSPAS comme moyen d'émission d'une alerte de détresse à partir d'une balise.

d - Développement du NAVTEX pour la diffusion des messages de sécurité (zones côtières).

e - Utilisation du télex IDBE sur les OH et les OD (zones du large), pour la diffusion des alertes et des messages de sécurité (MSI pour maritime safety information ou NAVAREA).

f - Utilisation du système EGC de l'INMARSAT (enhanced groupe call) pour l'appel groupé de navires par zone ou par flotte et la diffusion des alertes et des messages de sécurité.

g - Utilisation de transpondeurs radar pour le repérage d'un sinistre.

#### Remarque :

La situation actuelle : certains composants du SMDSM nécessitent une adaptation des stations



côtières existantes qui reste à faire dans plusieurs pays dont la France (1). De plus les équipements embarqués nécessaires au SMDSM ne sont pas encore tous homologués par l'administration française. De ce fait, on ne peut s'attendre à la mise en exploitation complète des infrastructures terrestres du SMDSM avant le début de 1995.

(1) NDLR : Une modification du plan des fréquences dans les bandes d'ondes hectométriques de la Région 1 (donc stations françaises) interviendra le 1er avril 1992 à 00 h 01 UTC.

## B. ZONES OCEANIQUES DE NAVIGATION DU SMDSM.

Tous les navires d'une JB égale ou supérieure à 300 tx, doivent être équipés pour exploiter les systèmes opérant dans les zones de navigation qu'ils fréquentent. Ces zones sont déterminées en fonction des équipements terrestres qui assurent une couverture radioélectrique permanente aux navires qui s'y trouvent.

- **Zone A1** : Désigne une zone dans laquelle en permanence, un navire peut établir une liaison radiotéléphonique sur VHF, et où la fonction d'alerte ASN soit assurée (zones dans un rayon de 30 miles en moyenne d'une antenne côtière de station VHF).

- **Zone A2** : Désigne une zone, à l'exclusion de la zone A1, dans laquelle en permanence, un navire peut établir une liaison radiotéléphonique sur ondes hectométriques, et où la fonction d'alerte ASN soit assurée (zones dans un rayon de 200 miles en moyenne d'une antenne côtière de station MF).

- **Zone A3** : Désigne une zone, à l'exclusion des zones A1 ET A2, dans laquelle en permanence, un navire reste sous la couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT, et où la fonction

d'alerte soit assurée (zones du grande large).

- **Zone A4** : Désigne une zone hors des zones A1, A2, A3 (zones des pôles où seule une couverture HF est assurée).

## A B C Daire...

**SMDSM** : Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime.

**GMDSS** : Global Maritime Distress and Safety System.

**INMARSAT** : INternational MARitime SATellite organization.

**SARSAT-COSPAS** : Search And Rescue Satellite Aided Tracking et deux mots russes : Cosmos et Spacenie (sauvetage).

**NAVTEX** : (téléx automatique pour la réception des NAVAREAS)

**SAR** : Search And Rescue : Recherche et Sauvetage.

**SART** : Search And Rescue Transponder

**EPIRB** : Emergency Position Indicating Radio Beacon.

= **RLS** : Radiobalise de Localisation de Sinistre.

**CES** : Coast Earth Station.

= **STC** : Station Terrienne Côtière.

**SES** : Ship Earth Station

= **STN** : Station Terrienne de Navire.

**DSC** : Digital Selectif Calling.

= **ASN** : Appel Sélectif Numérique.

**EGC** : Enhanced Group Call.

= **AGA** : Appel de Groupe Amélioré.

**NBDP** : Narrow Band Direct Printing.

= **IDBE** : Impression Directe à Bande Etroite.

## C. FONCTIONS QUE DOIVENT ASSURER LES NAVIRES.

- Emettre des signaux d'alerte de détresse dans le sens Navire-Terre par l'utilisation d'au moins deux moyens différents.

- Recevoir des signaux d'alerte de détresse dans le sens Terre-Navire.

- Emettre et recevoir des alertes de détresse de Navire à Navire.

- Emettre et recevoir des communications nécessaires à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

- Emettre et recevoir des communications sur place.

- Emettre et recevoir des signaux destinés au repérage.

- Emettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime.

- Emettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général.

- Emettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

## D. MOYENS PREVUS PAR LE SMDSM.

Selon les zones de navigation fréquentées, les moyens à disposition peuvent se composer d'une combinaison ou de la totalité des infrastructures.

Celles-ci utilisent les bandes de fréquences suivantes : les VHF, les ondes hectométriques (OH), les ondes décamétriques (OD), les réseaux INMARSAT A ou C. Tous ces moyens permettent d'émettre et recevoir des signaux d'alerte de détresse et des messages de sécurité. Le réseau SARTSAT/COSPAS permet d'émettre des signaux d'alerte de détresse à partir d'une balise embarquée qui sera localisée et l'alerte transmise au centre de secours maritime de la zone.

Il faut ajouter les transpondeurs radar émettant sur 9 Ghz pour le repérage sur zone, les récepteurs spécialisés pour les messages de sécurité émis sur le réseau NAVTEX et par les procédures EGC d'INMARSAT.

Les radiocommunications terrestres utilisent trois formes de signaux : la téléphonie, la télégraphie à impression directe (télex IDBE) et l'appel sélectif numérique (ASN). Les télécommunications INMARSAT s'effectuent par télex ou téléphonie avec extension aux fax et data.

#### E. MAINTENANCE DES EQUIPEMENTS DU SMDSM.

Il est clairement exigé que pendant la durée de son voyage tout navire doit assurer le bon fonctionnement de ses équipements.

La règle précise que le niveau de disponibilité soit fonction des zones du SMDSM ; à savoir :

- zones A1 A2, un choix entre l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien en mer ou une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'administration ;

- zones A3 A4, une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité

d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'administration, compte tenu des recommandations de l'OMI.

Nous précisons que l'administration française n'a pas encore fait connaître sa position sur l'approbation des méthodes.

#### F. PERSONNEL CHARGE DU SMDSM A BORD DES NAVIRES.

Bien que la présence d'un opérateur radiotélégraphiste n'ait plus sa raison d'être, des besoins

peuvent se situer au niveau de la maintenance du matériel SMDSM (voir chapitre précédent) ainsi qu'aux besoins de l'exploitation commerciale. Toutefois la règle stipule que tout navire doit avoir à bord un personnel dont les qualifications en matière de radiocommunications de détresse et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'administration. Ce personnel doit être titulaire des certificats spécifiés, comme il convient, dans le règlement des radiocommunications.

A ce sujet il n'existe pas encore de décision de l'administration française sur le niveau des qualifications qui seront requises.

#### Calendrier d'application du SMDSM.

L'amendement SMDSM à la Solas 74 fixe les périodes d'application compte tenu des dates de

construction des navires.

Première période : entre le **1er février 1992** et le **1er février 1999**, tout navire construit avant le **1er février 1995** devra soit satisfaire à la SOLAS 74 en vigueur au **1er février 1992**, soit satisfaire entièrement au SMDSM.

Actuellement l'Administration française pour tenir compte de l'absence d'équipements ter-

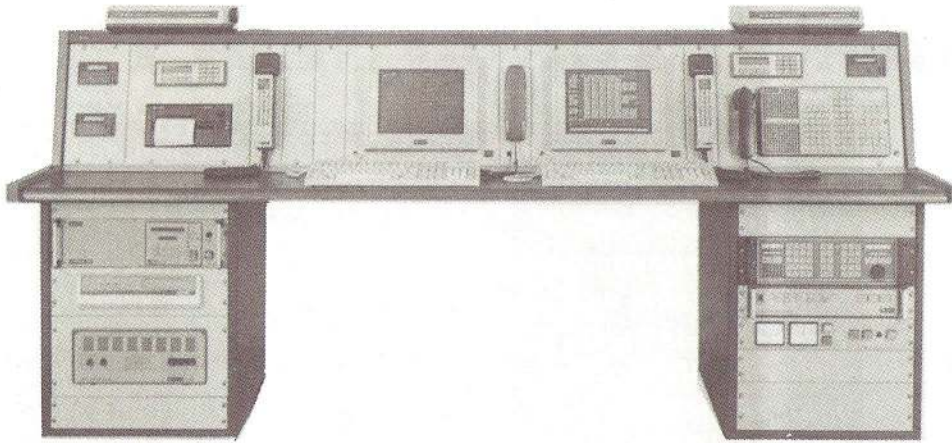
### LA "ZONE" ?

Les prescriptions du SMDSM s'appliquent à

- tous les navires de plus de 300 TJB
- tous les navires à passagers effectuant des trajets internationaux, quelle que soit leur taille.

Les équipements dépendent de la ZONE fréquentée par le navire. Mais ces zones ne sont pas géographiques : leur classement dépend d'une part de l'équipement des stations côtières et d'autre part d'un choix de l'état côtier.

C'est ainsi que la Grande-Bretagne a décidé de placer ses eaux en "A2" obligeant tous les navires les fréquentant à avoir une installation radio MF à Appel Sélectif Numérique, alors que les autres Etats européens optent pour la zone "A1" (VHF à ASN suffit si le navire ne sort pas de la zone). La France classerait ses eaux en "A1 et A2". Les USA se placent en "A3" ce qui oblige les navires fréquentant leurs eaux à posséder les équipements INMARSAT complets. Quant à l'Australie elle se place en A4, comme les zones polaires, obligeant les navires à installer un équipement MF/HF en plus de leur terminal INMARSAT.



*Un exemple de console radio pour passerelle de navigation, intégrant tous les systèmes de communication et conforme au SMDSM. (Sait Maritime International à Anvers).*

restres permettant l'exploitation convenable du système, ne s'est pas positionnée sur l'agrément complet du SMDSM à partir du **1er février 1992**. De ce fait, les navires français construits après le **1er février 1992** devront, s'ils optent pour le SMDSM, être provisoirement équipés d'un complément radiotélégraphique morse dans la bande de 405 à 535 Khz et de plus, continuer d'assurer la veille permanente sur 500 Khz, au minimum en automatique comme actuellement admis en partie par dérogation.

Première date butoir **1er février 1995** : tout navire construit après cette date doit être entièrement équipé pour satisfaire au SMDSM.

Deuxième date butoir **1er février 1999** : tous les navires en service après cette date devront satisfaire à l'amendement SMDSM.

A partir du **1er août 1993** tout navire doit être équipé d'une balise de localisation par satellite (RLS), et d'un récepteur NAVTEX. Nous précisons :

a) Une RLS type SARSAT/COSPAS à largage hydrostatique est déjà exigible sur les navires français depuis juillet 1991.

b) Un service NAVTEX fonctionne depuis la

fin des années 80 dans plusieurs régions à trafic intense il fournit de précieux renseignements comme par exemple l'avertissement des anomalies du système GPS. Il est déjà exigé sur les navires exemptés de 4 heures de veille humaine sur la fréquence 500 Khz et son utilité est largement reconnue.

## Conclusion :

Bien que les règles de l'amendement SMDSM soit définies par l'acte final de la conférence, l'administration française a tout pouvoir pour adapter les résolutions de l'OMI à des exigences qu'elle jugerait nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable par les différents partenaires nationaux en charge de la sécurité maritime et du règlement des radiocommunications.

Il n'est donc pas possible actuellement d'exposer complètement les règles d'application du SMDSM acceptables par la France.

**Le Havre, décembre 1991**

*Maxime IVOL*

*Chef radioélectricien Marine Marchande  
Ingénieur commercial Marine Système S.A.*

Une station INMARSAT-C, fabriquée par

**SNEC**

2 Rue de Caen, BP7  
14740 BRETTEVILLE L'ORGUEILLEUSE  
France

Télex : 171813F  
Fax : (33)3180-6549  
Téléphone : (33)3180-7122



# QUEL AVENIR POUR L'O.R.E. ?

*Le matériel destiné au SMDSM est plus facile à utiliser que le matériel "classique". La veille est automatique. Le MORSE disparaît.*

*Un certain nombre de pays considèrent donc que la présence à bord d'un Officier Radioélectricien ne sera plus nécessaire. D'autres estiment qu'il faut à bord un spécialiste capable d'entretenir le matériel et d'assurer sa disponibilité continue.*

*L'AFCAN se prononce pour le maintien à bord des navires d'un technicien de haut niveau susceptible d'assurer une importante "CAPACITE D'ENTRETIEN ELECTRONIQUE EN MER".*

*Nous avons reçu, il y a quelques temps, une lettre d'un O.R.E. dont nous extrayons ce passage :*

## ROLE TECHNIQUE DE L'OFFICIER RADIOELECTRONICIEN.

Il s'agit là d'un rôle très important, peut-être même primordial (Sécurité mise à part) dans les attributions de l'Officier Radio. Surtout au moment où partout dans le monde se développe notre civilisation de la Communication. Qui pourrait imaginer un environnement dont la radio, la télévision, le télex, le téléphone, la télématique, le satellite, etc. seraient absents.

La prolifération de ces moyens modernes, souvent fragiles, entraîne un accroissement des problèmes dûs à leur maintenance, surtout dans les conditions que l'on peut trouver en mer (chaleur, humidité, vibrations...). Il faut donc former une personne capable de prodiguer à tout ce matériel les soins nécessaires à leur bon fonctionnement. Ce travail est celui que fait l'Officier Radio depuis déjà de nombreuses années. C'est souvent ignoré de beaucoup de monde, mais sans cette attention constante et sans un entretien continu de tout le matériel (radio et navigation) combien de temps et d'argent auraient été perdus et combien de fois les conditions de sécurité auraient-elle été diminuées. Dernièrement deux pannes se sont produites sur le système de télécommunication par satellite, les interruptions dans les communications n'ont duré que quelques heures et sont passées inaperçues. Vaut-il mieux faire un beau rapport ou assurer un dépannage ? Le contrat d'entretien ne s'est pas révélé efficace dans ces incidents. Sans une personne possédant une expérience adaptée à ce genre de problème, combien de temps aurait-il fallu pour en venir à bout ? La panne survenant peu après le départ de Donges, le navire pourrait-il effectuer un voyage à ordres sur la côte d'Afrique (où une intervention semble peu probable) sans aucune liaison avec l'Armement, l'Affrèteur et les familles ? L'utilisation de la phonie BLU demanderait l'installation d'un matériel nouveau (qui lui aussi peut tomber en panne et demande de l'entretien), celui en place devant être opéré par un Opérateur radio titulaire du Certificat Général, de 1ère ou de 2ème Classe uniquement. Et ensuite, quels délais... Saint Lys Radio étant déjà pratiquement à saturation.

Les interventions passent souvent inaperçues, et ne sont pour l'Officier Radio que la simple routine, mais elles n'en sont pas moins primordiales, surtout sur un navire faisant une navigation au long cours, pour l'efficacité des communications et sa sécurité.

Il ne se passe pas un jour sans qu'il faille intervenir sur un appareil, faire un réglage, réparer une antenne, une connexion ou procéder à des tests ou mesures pour s'assurer du bon fonctionnement d'un ensemble.

Je ne parlerai pas des heures passées en attente à Saint-Lys Radio, pour qu'un membre de l'équipage puisse entendre la voix des personnes qui lui sont chères lui apporter un peu de réconfort au milieu de son isolement. (Le coût des liaisons téléphoniques par satellite étant beaucoup trop élevé pour des particuliers).

Je ne parlerai pas non plus du confort apporté à l'équipage grâce au soin que l'Officier Radio porte à l'entretien du matériel de distraction (Postes de radio, téléviseurs, magnétoscopes, distribution d'antenne commune, etc.).

Pour conclure, le rôle de l'Officier Radio reste indispensable, mais il doit être refondu et rendu compatible avec les nouveaux systèmes de communication qui vont se développer qui permettront aux ordinateurs installés sur les prochains navires le dialogue par satellite avec les ordinateurs centraux des armements, des affrèteurs et des administrations à terre, ainsi que la télécopie, la vidéotransmission, etc. Tout ce matériel demandera tout de même une maintenance importante in situ rendue obligatoire par les conditions spéciales de fonctionnement à la mer. Il faut bien se rendre compte qu'il sera impossible de se passer de ces systèmes de transmission durant de longues périodes comme il est impossible de nos jours de se passer de Télex (Tor ou satellite).

L'Officier Radio sera donc devenu un agent de maintenance et d'exploitation en informatique beaucoup plus qu'un opérateur.

Il est indispensable de s'y préparer dès maintenant, car ces bouleversements vont arriver très rapidement et il faudra être prêt.

Une formation continue est nécessaire dès aujourd'hui, alors le mariage Informatique/Télécommunications sera l'âme d'une exploitation efficace des navires de demain.

# PAROLES D'ARMATEURS.

M. Vincent BOLLORE, Pdt de SDV, dans "Le Marin" du 7 février, porte un regard, à la demande de l'hebdomadaire, sur le monde armatorial hexagonal :

"...le milieu armatorial est un secteur en crise, menacé par les concurrences extérieures et qui, par conséquent, a tendance à se recroqueviller, ce qui n'est jamais positif..."

Plus loin il s'exprime sur le **surcoût du marin français** :

"Je suis absolument convaincu qu'on peut être compétitif en employant officiers et marins français. Le différentiel des coûts salariaux, acquis de haute lutte par des combats sociaux (j'espère qu'on n'y reviendra jamais) doit être compensé par une qualité de service, des coûts de maintenance, une flexibilité, une motivation. Et, je le répète, pour moi il y a une façon essentielle de motiver le personnel : c'est de lui garantir l'emploi. C'est pour cela qu'aujourd'hui je m'engage à garantir l'emploi de l'ensemble des marins français appartenant au groupe".

Par ailleurs, M. BOLLORE, dans une lettre aux navigateurs de la SDV, leur fait part de son "intention de faire calculer de manière très approfondie le coût global (entretien, fiabilité, sécurité, etc.) d'un navire avec un équipage français comparé à celui d'un navire avec un équipage étranger".

Espérons que la forte amende dont "Bruxelles" menace la Scas/Delmas/Vieljeux pour "entente illicite" sur le trafic africain, ne viendra pas contrecarrer les bons sentiments de M. BOLLORE.



Les propos tenus par M. VALLAT, PDG de SOFLUMAR, à son point de presse du 21 février, sont rapportés ou analysés à la fois par "le marin" et le "JMM" dans leur livraison du 28 février.

Nous avons accordé toute notre attention aux paroles de M. VALLAT, citées par "Le Marin", concernant la QUALITE.

(...) "Un indice ne trompe pas : pour la première fois depuis longtemps les grands affrêteurs (traders internationaux ou compagnies pétrolières) cessent de rechercher le transport à moindre coût et acceptent de payer, pour les contrats de durée, des taux de fret significativement supérieurs à la moyenne pour des navires et des armements de qualité".

**Question : Est-ce le syndrome "marée noire" ? Les affrêteurs craignent-ils désormais les catastrophes écologiques et le naufrage de leur image de marque ?**

"Cet élément a joué, bien entendu, comme en témoignent les contrôles draconiens des navires ou encore certains aspects de l'Oil Pollution Act américain. Ce dernier texte a d'ailleurs des aspects pervers et démagogues. Les inspections constituent une charge de travail supplémentaire pour les équipages et pour le siège cependant elles conduisent aussi à une réduction de la concurrence déloyale qui est le cancer de notre profession. En effet si le contrôle est satisfaisant il est une prime au

bon armateur. S'il est insatisfaisant, l'affrêteur refuse d'utiliser le navire. Ne reste plus à l'armateur qu'à se retirer du marché ou à investir pour se mettre aux normes. Entrant alors dans le club des armateurs sérieux il devra faire payer ses investissements à l'affrêteur et lui réclamera le juste prix du transport. Ces inspections, je vous assure, ne sont pas des formalités. Elles sont désormais de véritables examens de passage tant pour le navire que pour l'armateur. En outre, dans les formulaires adressés au siège, lors des négociations d'affrètements pétroliers, nous voyons apparaître des questions inimaginables il y a quelques mois. On nous demande, par exemple, de fournir des renseignements sur notre façon de gérer l'armement, de préciser si nous gérons nous-mêmes ou via un sous-traitant, quel pavillon nous utilisons, etc. Si l'affrêteur est satisfait des réponses et signe un contrat, l'armateur est, dès lors, contraint de poursuivre son exploitation suivant les critères retenus lors de la signature du contrat".

## CONFEDERATION DES ASSOCIATIONS DE LA MARINE MARCHANDE

### ASSOCIATIONS FONDATRICES

- A.A.C.L.C.F.  
Association Amicale des Capitaines au Long Cours Français
- A.C.O.M.M.  
Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande
- A.F.C.A.N.  
Association Française des Capitaines de Navires
- A.N.O.1.M.M.  
Association Nationale des Officiers de 1ère Classe de la Marine Marchande
- HYDRO/A.E.A.M.M.  
Ass. des Elèves et Anciens Elèves des E.N.M. M.
- LE MAILLON  
Association Nationale des Officiers et Marins de Commerce
- LES RIMAINS  
Ecole Maritime Notre-Dame des Flots

### Bureau :

- Présidence : L'HYDRO (J.-L. HENAFF, 50 ans)
- 1ère Vice-Présidence : L'ACOMM (J.-Cl. MAUR, 61 ans)
- 2ème Vice-Présidence : L'AFCAN (M. CARON, 57 ans)
- Trésorier : L'AACLFC (P. ESTUR, 71 ans)
- Secrétaire : LE MAILLON (J. STEINER, 63 ans)

**Siège social** : C3B, 11 rue de Linois, 75015 PARIS

Téléphone : (1)45.75.67.01.

Toute correspondance doit être adressée au Président.

## I.F.S.M.A.

Un avis du GROUPE DE TRAVAIL POUR LES AFFAIRES EUROPEENNES.

La Commission Européenne a proposé, pour accélérer la création du pavillon EUROS, d'exonérer d'impôts sur le revenu les marins européens navigant sous ce pavillon. Cette mesure ne changerait rien au salaire net du marin mais diminuerait les charges armatoriales.

Le Groupe de Travail de l'IFSMA fait remarquer qu'il ne serait pas aberrant que le marin bénéficie d'une remise d'impôt puisqu'il n'utilise pas à plein temps les équipements collectifs dont peuvent jouir les travailleurs de terre...

Si la Commission ne veut ni favoriser ni défavoriser le marin, c'est son affaire. Mais il ne serait pas illogique que le marin européen retire un petit avantage d'une telle mesure.

En ce qui concerne EUROS, le Groupe de Travail reste favorable à sa création, tant que son but final est de lutter contre la "délocalisation" des navires communautaires.

L'IFSMA tiendra son Assemblée Générale à Anvers du 14 au 16 mai 1992.

La délégation de l'AFCAN sera conduite par notre Président.

# OMBO : NO

L'opposition de l'AFCAN au quart passerelle en solo de nuit n'est pas passée inaperçue.

"Le Marin", à deux reprises, y a consacré une page.

La première, dans son numéro du 3 janvier, reprend l'essentiel de notre étude publiée dans le n° de décembre d'AFCAN-INFORMATIONS.

Puis le 7 février "Le Marin" publiait une interview du Cdt Noël BARNAUD, sous le titre "JAMAIS UN HOMME SEUL SUR LA PASSERELLE !". Il est évident qu'au cours de cette rencontre, le Cdt BARNAUD - par ailleurs membre de l'AFCAN - s'exprimait en son nom personnel.

M. Yves LA PRAIRIE, dans LE TELEGRAMME, a consacré une de ses *chroniques océanes* à l'OMBO, concept qu'il attribue à "quelques *avant-gardistes* de salon" et qui provoque, selon lui, la déshumanisation des navires.

D'autre part "JEUNE MARINE" a publié *in-extenso* une lettre de Noël BARNAUD dans laquelle il exprime son vigoureux désaccord à l'institution de l'OMBO. L'AFCAN avait d'ailleurs reçu un exemplaire de cette lettre qui avait contribué, ainsi que tous les autres avis donnés par nos adhérents, à forger l'opinion de l'Association. Dans sa lettre notre collègue égratigne beaucoup de monde !...

M. TROUSSE, du Bureau Veritas, auteur d'un article paru dans le BULLETIN TECHNIQUE DU BUREAU VERITAS n° 4 de 1990, intitulé "Un seul homme à la passerelle. Des solutions pour la sécurité de la navigation" et que nous avons reproduit dans AFCAN-INFORMATIONS de juillet 1991 (le même article vient de paraître dans NAVIGATION), m'a téléphoné pour me faire part de son étonnement devant les termes employés par le Cdt BARNAUD. J'ai précisé que Noël BARNAUD exprimait son opinion et que l'AFCAN, quant à elle, dans la position qu'elle a adoptée, ne porte aucune attaque contre le BV.

Nous comprenons bien que ce n'est pas le BV qui est demandeur de l'OMBO mais les armateurs. Surtout des armateurs étrangers et parmi eux des armateurs dont les navires sont classés par le BV. Car l'OMBO n'est pas un problème français mais international. De nombreux navires naviguent déjà en OMBO la nuit, en toute **illégalité** pour l'instant. Mais certaines autorités gouvernementales (les Anglais, les Allemands, les Scandinaves) poussent l'OMI à modifier STCW pour pouvoir naviguer avec un seul homme nuit et jour. Ou pour obtenir une dérogation pour pouvoir le faire. La France pour l'instant s'oppose à cette pratique et n'a pas autorisé d'essais sous son pavillon. Les armateurs français restent dans l'expectative mais certains déjà nous ont fait part de leur étonnement devant la prise de position ferme de l'AFCAN.

Nous comprenons bien que le désir du BV d'installer un "moniteur de vigilance" sur les passerelles destinées à être conduites par un seul homme est justement provoqué par la crainte que suscite cette solitude, de nuit. Le BV espère ainsi apporter un PLUS à la sécurité mais il ne souhaite pas voir disparaître le veilleur. La marque CNC n'est pas une autorisation de naviguer en solo ! C'est l'armateur qui fixe l'effectif, et l'Autorité qui l'approuve. Le BV est d'ailleurs la seule Société de Classification à proposer quelque chose pour forcer les armateurs et les chantiers à faire surveiller la déficience éventuelle de l'homme seul. La firme SPERRY serait prête à commercialiser un "système d'évaluation de la vigilance".

Dans sa prise de position l'AFCAN s'est abstenue de porter un jugement sur le "Moniteur de vigilance" pour la bonne raison que nous ne pouvons pas être opposés à l'homme seul et dire en même temps "voici comment nous concevons l'instrument qui va permettre de laisser un homme seul" !

Notre position est que, de nuit, à la mer, l'officier de quart doit être assisté d'un matelot de quart. C'est là le point fondamental et nous invitons nos autorités de tutelle à le défendre fermement à l'OMI, pour le plus grand bien de la Sécurité en Mer et de la Protection du milieu marin.

Dans la quête vers une meilleure QUALITE que semble vouloir entreprendre le milieu maritime (OMI, Sociétés de Classification, Assureurs, Armateurs), il nous paraît mal venu de vouloir supprimer l'acteur important pour la sécurité qu'est le matelot de veille. Ce désir de réduction nous paraît relever davantage d'une mode, d'une tournure d'esprit, que d'un motif économique.

Peut-être aussi est-il difficile pour des gens de terre de croire à l'utilité d'un veilleur à la mer.

Le BUREAU VERITAS, plutôt que de prévoir un système destiné à pallier la défaillance d'un homme seul, devrait, en collaboration avec les autres grandes Sociétés de Classification, œuvrer pour convaincre les armateurs et les chantiers que la suppression du matelot de quart la nuit porte atteinte à la sécurité de la navigation.

Pour agir sur l'incidence des "erreurs humaines", il ne faut pas supprimer les hommes... mais les erreurs. Il faut donc instruire les hommes, les entraîner, leur apprendre les bonnes réactions, leur inculquer le sens des responsabilités et l'amour d'un métier bien fait. Et pour y arriver, il ne faut surtout pas les placer sous la surveillance inhumaine d'un monstre électronique.

Cdt Michel CARON  
Président de l'AFCAN

# CERTIFICATION QUALITE

*Après la B.A.I. qui en juin 1991 avait reçu de la part du DET NORSE VERITAS un "Certificat de qualité de management des navires et de protection de l'environnement", l'armement bordelais SOCATRA s'est fait "certifié" par le BUREAU VERITAS. La SOCATRA exploite une flotte de transports de produits pétroliers.*

*Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la Résolution A-647 adoptée par l'OMI et qui porte "Directives pour la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution".*

*D'autres armements français commencent à appliquer les directives de l'OMI, qui sont encore facultatives, afin de solliciter une "certification de management".*

*La définition d'une politique de sécurité à l'échelle d'un armement intéresse en premier chef les capitaines qui en seront les applicateurs à bord des navires qu'ils commandent. Il serait incroyable qu'ils ne participent pas au plus haut niveau à l'élaboration de cette politique.*

*L'OMI prépare un "RECUEIL INTERNATIONAL DE REGLES POUR LA GESTION DE LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION". Nous reproduisons ci-après des passages du projet de Recueil actuellement en cours d'examen.*

## INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE.

### Preamble

1. General
  - 1.1. Definitions
  - 1.2. Objectives
  - 1.3. Application
  - 1.4. Basic principles
2. Safety and environmental policy.
3. Company responsibility and authority.
4. Management commitment.
5. Designated persons.
6. Masters responsibility and authority.
7. Resources and personnel.
8. Development of plans for shipboard operations.
9. Emergency preparedness.
10. Reports and analysis of non-conformities, accidents and near misses.
11. Maintenance of the ship and equipment.
12. Documentation.
13. Verification and control.
14. Management review and evaluation.

### 6. MASTERS RESPONSIBILITY AND AUTHORITY.

- 6.1. With regard to safety and environmental protection, the master has the responsibility on board a ship for :
  - 6.1.1. implementing the safety and environmental policy of the Company,
  - 6.1.2. motivating the crew in the execution of that policy,
  - 6.1.3. issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner,
  - 6.1.4. reviewing and reporting on the safety and pollution prevention procedures.
- 6.2. The functioning of the shipboard management system is the responsibility of the Master. He shall verify that specified objectives are achieved. Duties delegated to officers under his command in this respect shall be defined and documented.
- 6.3. The shipboard management system provided by the Company shall complement the Master's authority and responsibility, and shall contain a clear statement emphasizing his authority. In order to ensure the safety of life at sea and to protect the marine environment the master has full and complete authority to take such actions as he considers to be necessary whether or not they are in accordance with the Safety Management Code.
- 6.4. The Master shall conduct regular reviews of the shipboard management system.
- 6.5. The Master has the responsibility to report to the Company such defects and other matters which could affect the safe operation of the ship or could present a risk of pollution, and which require the assistance of the Com-

pany to ensure that they are rectified.

### 7. RESOURCES AND PERSONNEL.

- 7.1. The Company shall provide appropriate resources essential to the implementation of policies and the achievement of safety management objectives.
- 7.2. The Company shall ensure that the appointed Master is properly qualified to command the ship, that he is fully conversant with the appropriate safety and environmental policy, and that he is given all necessary support and authority to properly and safely perform his duties.
- 7.3. Each ship shall be manned with qualified and medically fit seafarers in accordance with the relevant international and national requirements.
- 7.4. Particular attention shall be given to the training of new personnel and personnel transferred to new assignments.
- 7.5. The Company shall ensure that personnel through out its organization have the appropriate understanding of mandatory rules, regulations, IMO Codes, industry guidelines and other relevant international standards.
- 7.6. The Master, shipboard and shorebased management shall receive the training that is needed for the necessary understanding of the safety management system.
- 7.7. The Safety Management System shall ensure that :
  - all personnel are aware of what their duties are,
  - all personnel possess the skills that are needed for the proper execution of the tasks that they are to perform,
  - appropriate records of training and qualification shall be maintained.
- 7.8. The Safety Management System shall establish procedures for verification that personnel are competent to perform their duties with regard to safety.
- 7.9. The Safety Management System shall establish procedures that will ensure that officers and crew joining the ship for the first time receive instructions in order to become familiar with the ship and the tasks that they are to perform, and that they have correct understanding of specific duties assigned to them.

### 11. MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT.

- 11.2. The provisions shall include regular inspections to verify the actual condition of ship and equipment, and also the method of recording any defects found. The provisions shall include procedures for notifying Flag State Administrations and classification society as appropriate. The Master shall be given all necessary support by the company to rectify any significant defects that have been identified and reported.

# DIVERSES EN VRAC

## ☛ MOBY PRINCE : UN ATTENTAT.

Ainsi c'est un attentat à l'explosif qui, en perturbant la conduite du transbordeur italien est à l'origine de son abordage avec un pétrolier au mouillage sur rade de Livourne. La catastrophe avait fait 140 morts.

Les marins n'ont pas oublié le battage médiatique sur le thème de l'équipage occupé à regarder un match de foot à la télé...

Nous pensions, nous, qu'un incident technique était nécessairement à la base de l'accident, sachant que si une partie de l'équipage regardait la télévision comme il en a le loisir pendant ses heures de repos, l'équipe de conduite, elle, était à son poste. (cf. AFCAN-INFORMATIONS N° 14, page 23).

Nous aurions apprécié que certains médias confessent leur erreur d'interprétation et formulent leurs regrets d'avoir sali l'honneur de marins morts en service.

## ☛ SALEM EXPRESS.

Dans le naufrage du transbordeur égyptien qui s'est déchiré sur un récif de corail en Mer Rouge, il semble bien par contre qu'une erreur humaine - erreur de navigation - soit à l'origine de la catastrophe qui a fait 476 victimes. Mais là aussi, comme pour le **HERALD OF FREE ENTREPRISE** et bien d'autres navires rouliers, la conception de ce type de navires "favorise" l'envahissement et le chavirement. Ces navires ne supportent pas la moindre avarie, voie d'eau ou incendie.

## ☛ SCANDINAVIAN STAR.

La justice danoise, après 20 mois d'enquête, a décidé d'inculper le propriétaire du navire, le directeur de la compagnie et le commandant. Le procès devrait avoir lieu à l'automne 1992.

## ☛ LA JONQUE.

Le naufrage de ce chalutier concarnois a défrayé la chronique à la suite d'une méprise commise par les équipes de recherche aérienne qui avaient cru voir un radeau de survie avec deux hommes à bord alors qu'il s'agissait d'une combinaison d'immersion vide, méprise suivie par un silence assez pesant de la Marine Nationale.

Le bruit fait autour de ce naufrage (cinq victimes), des accusations portées contre la Marine, mais aussi la volonté et le professionnalisme d'un magistrat de Quimper, se sont traduits par une enquête extrêmement rigoureuse qui a duré 58 mois, a coûté 6,5 millions et dont le point le plus remarquable est le relèvement de l'épave par 123 mètres de fond.

L'enquête révèle que le chalutier a coulé à la suite d'une croche, banale si l'on peut dire, mais qui est devenue dramatique parce que le navire manquait de stabilité.

Un expert psychologue, commis pour les besoins de l'enquête, a expliqué les causes de la méprise par la "théorie du rat bleu" : à force de chercher avec la volonté extrême de trouver, les sauveteurs sont victimes d'un mirage collectif.

*Nous avons noté à ce propos que les pilotes des avions de recherche s'étaient plaints auprès des enquêteurs du "harcèlement du CROSS", qui par ses interrogations incessantes avait contribué à accroître leur tension psychique.*

*Ce point particulier nous permet de formuler une mise en garde à l'intention des opérateurs de CROSS, de stations radio, de centres SAR, de tours de contrôle VTS, de sémaphores, etc. : lorsqu'un navire est victime d'un incident ou accident, ce n'est pas le moment de lui poser cent questions destinées à remplir vos fichiers. Contentez-vous dans un premier temps des renseignements primordiaux pour organiser les secours et/ou la lutte anti-pollution (lieu, gravité, nature de l'aide demandée). Car dites-vous bien qu'en pareilles circonstances, le Commandant - et ses principaux - ont autre chose à faire qu'à répondre à la VHF.*

## ☛ AIRBUS 320.

Les automatismes n'ont pas empêché le crash de l'A320 de Strasbourg. Comme toujours, on évoque l'erreur humaine comme pour disculper à l'avance une aussi belle machine. En l'occurrence il s'agirait d'une erreur de manipulation entre deux procédures d'approche. L'hebdomadaire L'EXPRESS a recréé sur un simulateur de vol l'erreur en question, en introduisant une vitesse de descente verticale de 3 300 pieds/minute au lieu d'un angle de pente de 3,3 degrés. Quatre indications simultanées apparaissent sur les écrans de contrôle pour renseigner les pilotes sur le choix qu'ils viennent de faire et sur ses effets. De plus, si la descente est devenue trop rapide, la fuite de l'horizon artificiel et l'impression d'être en piqué viennent alerter les pilotes.

"Alors ?" s'interroge L'EXPRESS. Sous-entendu erreur de pilotage ou défaillance d'ordinateur ?

Comble de malheur : 1) la radiobalise de détresse n'a pas fonctionné, 2) la boîte noire a été détruite (seul le CVR - cockpit Voice Recorder - a pu être exploité).

*Il semble que pour chaque catastrophe les enseignements restent les mêmes :*

*- trop d'électronique peut provoquer un faux sentiment de sécurité ;*

*- tout robot peut avoir une défaillance ;*

*- une défaillance en entraîne une autre...*

## ☛ DOCKERS.

*L'AFCAN suit avec attention le conflit qui oppose le syndicat des dockers au gouvernement et aux patrons de la manutention portuaire en France. Notre association n'a pas vocation à se prononcer dans ce genre d'affaire mais les capitaines, qui fréquentent de nombreux ports dans le monde, ressentent la gravité de la situation des ports français. Ils souhaitent vivement que des solutions acceptables par tous apportent à nos ports une paix sociale durable. Un ensemble de ports compétitifs est nécessaire à l'économie du pays et ne pourrait que favoriser la flotte de commerce nationale.*

## ☛ PIRATERIE.

Malaisie, Indonésie, Singapour ont créé des patrouilles maritimes communes pour protéger les

navires qui empruntent les Détroits de Malacca et de Singapour. Les attaques de pirates dans les eaux du Sud-Est asiatique sont de plus en plus fréquentes et violentes et concernent tout type et toute taille de navires. Les capitaines victimes ou témoins d'activités douteuses sont priés d'en faire rapport à leur armement pour transmission à l'I.S.F. (International Shipping Federation).

#### ☛ INSPECTION PAR L'ETAT DU PORT.

La Norvège, partie prenante au Memorandum de Paris, a singulièrement renforcé la fréquence et la sévérité des inspections de navires. Principalement à NARVIK, qui reçoit chaque année environ 225 vraquiers. Ce sont ces navires qui sont dans le collimateur de l'administration maritime norvégienne qui en a "arrêté" 10 en 1991.

*Nous ne répéterons jamais assez que des inspections rigoureuses par des techniciens compétents et indépendants contribuent à promouvoir la sécurité et à combattre les navires et les armements sous-normes.*

#### ☛ OIL POLLUTION ACT (U.S.A.)

Public Law 101-380, entitled **The Oil Pollution Act of 1990**, became law on August 18, 1990. Section 4114 of the Act, entitled **Tank Vessel Manning**, states :

*"(n) On a tanker, a licensed individual or seaman may not be permitted to work more than 15 hours in any 24 hour period, or more than 36 hours in any 72 hour period except in an emergency or a drill. In this subsection, "work" includes any administrative duties associated with the vessel whether performed on board the vessel or onshore".*

This legislation adds additional rest requirements to those already in effect. The existing requirement states :

*"An officer may take charge of the deck watch on a tank vessel leaving port only if that officer has been off duty for at least 6 hours within the 12 hour period immediately preceding departure from that port".*

*Que se passerait-il, au niveau des effectifs, si l'on appliquait de pareilles règles dans les Eaux Européennes ?*

#### ☛ MARINS D'EUROPE.

Il est probable que soit abandonnée la voie trop difficile de l'harmonisation des brevets et certificats (et donc des formations qui y mènent) au profit d'une reconnaissance mutuelle des titres délivrés dans les Etats membres de la CEE.

Chaque Etat, qui conserve bien entendu la responsabilité de l'application et du contrôle de la Sécurité à bord des navires de son pavillon, pourra préciser certaines règles applicables à l'embarquement de marins communautaires, à condition qu'elles ne soient pas perçues à Bruxelles comme une entrave à la libre circulation des travailleurs.

Dans ce cadre, il nous semble important d'exiger d'un marin communautaire qu'il possède une certaine maîtrise de la langue en vigueur sur le navire, à un niveau suffisant pour qu'il puisse comprendre les consignes et manuels concernant la conduite, la sécurité et la protection de l'environnement.

Il ne faut pas craindre un raz de marée d'officiers et de marins communautaires sur nos navires. D'abord à cause de la barrière de la langue. Mais aussi pour cause de pénuries dans tous les pays européens.

Pour l'emploi des Français, la menace la plus sérieuse pourrait venir de la "délocalisation" du siège des compagnies de navigation vers un autre pays de la CEE aux coûts salariaux moins élevés.

Il faut espérer - et même souhaiter - que les niveaux de rémunérations des navigateurs de toute la Communauté s'harmonisent rapidement... par le haut.

#### ☛ VLCC pour CNN.

La Cie Nationale de Navigation fait construire un pétrolier de 280 000 tdw au chantier coréen Daewoo pour livraison début 1994, pour un montant de 95 millions de dollars. La dernière commande française d'un pétrolier de cette taille remonte à... 18 ans.

#### ☛ ROUTE SUR LE CHATT AL-ARAB ?

ELF et TOTAL négocient avec l'Irak des accords de prospections et d'exploitation de gisements situés au nord de Bassorah. Les navires pétroliers français reprendront-ils une route qu'ils ont fréquentée pendant des décennies pour aller charger le pétrole de la Compagnie Française des Pétroles, créée en 1924 et chassée d'Irak en 1972 ?

#### ☛ TRANSPORT DESTINATION 2002.

Le Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de l'Espace organise, du 25 février au 10 juillet 1992, un débat public sur l'avenir des transports, débat dans lequel "...tous les citoyens, les associations, les organisations syndicales ont leur mot à dire".

L'AFCAN a donc pris contact avec la Mission Transports 2002.

*Assez curieusement (mais est-ce vraiment une surprise ?), sur l'affiche d'une page entière publiée le 25 février par les grands quotidiens pour lancer le débat, il n'est pas question de transports maritimes. On s'y interroge cependant sur l'avenir des voies navigables et sur les perspectives pour nos ports. Un peu d'eau tout de même...*

*Espérons que la communauté maritime va en profiter pour restaurer auprès du grand public, mais aussi auprès des décideurs politiques et économiques, une confiance perdue et une image bien floue, comme l'y invite le Conseil Supérieur de la Marine Marchande dans son dernier rapport annuel.*

#### ☛ FONDATION DE LA CULTURE MARITIME.

L'AFCAN a donné son accord à MM. LE DRIAN et DE CATUELAN pour faire partie du "Comité de parrainage" de la Fondation qui se met en place pour sauvegarder le patrimoine maritime français.

#### ☛ BREST-92.

Nous rappelons à tous les Afcaniens qui désireraient participer comme bénévoles à l'organisation de la Fête qu'ils peuvent contacter le Cdt GUIDAL au 98.28.01.86.

#### ☛ NOUVELLES D'AUSTRALIE (1 A\$ = 0,8 US\$)

##### - Pilotage obligatoire dans la Grande Barrière.

Pour avoir négligé de prendre un pilote, le commandant d'un transport de produits, de pavillon panaméen, a été condamné à une amende de 1 500 dollars australiens. Le pilotage dans ces parages est obligatoire pour tous les transports de pétrole, produits ou gaz de toute taille et pour les navires de plus de 70 mètres.

### - Aggravation des amendes pour pollution.

Infractions aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, de substances nocives en vrac, de substances nuisibles en colis, ou d'ordures (poubelles) 200 000 A\$

Omettre de faire un rapport 50 000

Négliger de tenir le Registre d'hydrocarbures, ou le Registre de Cargaison 20 000

A noter que désormais l'amende s'applique au capitaine ET à l'armateur. Quand l'armateur est une personne morale l'amende est quintuplée.

### ☛ DIVERSES DISPOSITIONS D'ORDRE MARITIME.

Un projet de loi présenté par M. LE DRIAN sera examiné à la session parlementaire d'avril. Il comporte quatre objectifs dont deux concernent la flotte marchande :

#### - principes communautaires

Pour respecter les obligations communautaires, l'obligation de nationalité réservant aux Français l'embarquement sur des navires français va disparaître, sauf pour le CAPITAINE et le SECOND-CAPITAINE qui devront être français à cause de leurs prérogatives de puissance publique (état civil, police judiciaire, défense nationale). Les autres membres de l'équipage devront être des ressortissants de la Communauté (y compris des Français évidemment !)

(voir ci-après les amendements aux DDOM).

De même l'obligation pour les propriétaires de navires francisés d'être français va disparaître au profit de "ressortissants de la CEE". Toutefois le projet de loi prévoit que si le siège de la compagnie est situé dans un pays de la Communauté, l'exploitation et l'utilisation du navire devront être dirigées à partir d'un établissement situé en France.

Après la reconnaissance des diplômes BAC+3, l'embarquement d'officiers de la CEE sur des navires français est donc théoriquement possible. Cependant la Directive européenne sur la reconnaissance des diplômes n'est pas encore passée en droit interne.

En ce qui concerne le personnel d'exécution, de formation inférieure à BAC+3, il n'existe aucune reconnaissance communautaire des formations maritimes, ce qui pour l'instant empêche l'embarquement d'Européens sur les navires français. Mais le FORUM maritime européen s'emploie à combler cette lacune.

(cf. ci-dessus MARINS D'EUROPE).

#### - du grain à moudre pour les douaniers.

Les douaniers, qui se baptisent "Garde-Côtes" depuis déjà un certain temps, vont encore avancer dans cette voie. Le projet de loi propose de modifier la Loi 83-581 du 5 juillet 1983 sur la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer de façon à permettre aux douaniers de concourir à l'application de certaines de ses dispositions.

C'est ainsi qu'ils seront habilités à constater :

- sur tous les navires, les infractions à SOLAS pour ce qui concerne le transport de GRAINS et le transport de MARCHANDISES DANGEREUSES ;

- sur les navires de plaisance, les infractions aux règles de sécurité et de circulation (matériels, catégories, etc.).

Les douaniers marins sont formés à La Rochelle. Leur niveau de formation maritime est à peu près celui de l'actuel permis B.

### ☛ AMENDEMENTS AUX DDOM.

L'article du projet de loi Le Drian concernant le maintien d'officiers français à bord se lit ainsi : (il modifie l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926, c'est-à-dire le Code du Travail Maritime).

"A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et le second-capitaine doivent être français. Les autres membres doivent, dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer, être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté Economique Européenne".

Des amendements à ce projet seront promus lors de son examen par l'Assemblée Nationale en avril. Certains visent à remplacer "le capitaine et le second-capitaine" par d'autres formules comme : "deux officiers dont le capitaine" ou "le capitaine et son suppléant" ou "le capitaine et un officier possédant un brevet de commandement".

Ces formulations ne sont pas innocentes et cachent la défense d'intérêts bien précis...

Pour les justifier, leurs promoteurs invoquent la souplesse, la polyvalence, les prérogatives de brevets ou encore la prise de commandement à la mer à la suite de la disparition ou de l'empêchement du commandant.

A l'AFCAN, nous préférons le texte original, c'est-à-dire "capitaine et second-capitaine". Il nous semble en effet qu'il est primordial de rester en accord avec les textes réglementaires d'une part et avec les motifs de ce projet de loi d'autre part.

Règlementation : STCW (11/2) confère au second-capitaine (chief-mate, first-mate) un rôle particulier. C'est la fonction qui est importante, pas le brevet. Hiérarchiquement il arrive en seconde position derrière le capitaine pour "commander le navire", même si un autre officier, à bord, possède un brevet plus élevé que le sien.

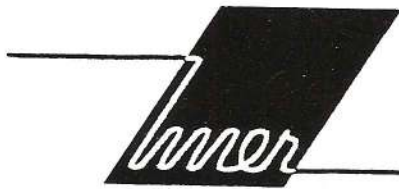
Motifs du projet : se mettre en conformité avec le Traité de Rome. Or, pour justifier la demande française de maintenir deux Français à bord, il faut avancer des arguments recevables par la Commission Européenne : Défense nationale, Etat-Civil, Code Disciplinaire et Pénal. Pour le capitaine, pas de problème, le principe en est déjà admis. Mais seul le "second-capitaine" ou "officier en chef" ou "premier officier", de par sa fonction particulière a quelques chances d'être également admis en dérogation au principe de libre circulation des travailleurs.

Enfin, si l'on réfléchit en termes de préservation d'emplois français, c'est la formule du second-capitaine qui est la meilleure car nous aurons alors un commandant et un second français et il est probable que beaucoup d'armateurs tiendront à maintenir un chef français. Avec toute autre formule, ils se contenteraient d'un commandant ou d'un chef.

### AVIS AUX LECTEURS NON MEMBRES DE L'AFCAN.

Le service gratuit de la revue d'information des Capitaines à des demandeurs de plus en plus nombreux pèse évidemment sur le budget de l'Association.

Nous invitons les lecteurs qui n'adhèrent pas à l'AFCAN à devenir "MEMBRES ASSOCIES" (conditions page 2) pour continuer à recevoir AFCAN-INFORMATIONS.



# SECRETARIAT D'ETAT A LA MER

## DIRECTION DES PORTS ET DE LA NAVIGATION MARITIMES

### SOUS-DIRECTION DE LA SECURITE DES NAVIRES

Recherche 3 (trois) Techniciens Experts du Service de Sécurité de la Navigation Maritime pour les postes suivants :

#### 1. Bureau de la Réglementation.

*Nature du poste.*

- Concours à l'élaboration, à l'évolution et à la mise à jour de la Réglementation relative à la sécurité des navires (hors plaisance) ;
- Suivi des accidents (établissements de statistiques).

*Profil souhaité.*

- Ancien navigant ;
- Pratique de l'anglais (lu et parlé).

*Autres renseignements.*

- Poste disponible immédiatement ;
- Personne à contacter : M. ALLAIN, Chef du Bureau de la Réglementation, Tél. (1)42.73.55.59.

#### 2. Bureau du Contrôle des Navires.

*Nature du poste.*

- Instruction et présentation devant la Commission Centrale de Sécurité des dossiers de navires et de matériels à approuver ;
- Participation aux études concernant la réglementation nationale ou internationale ;
- Déplacements éventuels en mission.

*Profil souhaité.*

- Ancien navigant de spécialité machine ;
- Bonne pratique de l'anglais écrit et parlé ;
- Dispositions pour le traitement de texte.

*Autres renseignements.*

- Poste disponible à compter du 1er avril 1992 ;
- Personne à contacter : M. FONTENAY, Chef du Bureau du Contrôle des Navires  
Tél. (1)42.73.55.48.  
ou M. BEAUVALOT, Adjoint au Chef de Bureau  
Tél. (1)42.73.55.08.

#### 3. Bureau de la Navigation de Plaisance.

*Nature du poste.*

- Instruction et présentation devant la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance des dossiers d'approbation des navires de plaisance ainsi que des questions diverses touchant à la sécurité ;
- Participation aux études et réunions concernant la réglementation nationale (normes), communautaire (projet de directive en cours) ou internationale ;
- Déplacements éventuels ;
- Réponses aux questions posées par les professionnels et les plaisanciers.

*Profil souhaité.*

- Ancien navigant s'intéressant aux navires de plaisance ;
- Pratique de l'anglais (lu et parlé) ;
- Bon contact avec le public.

*Autres renseignements.*

- Poste disponible immédiatement ;
- Personne à contacter : M. CLERIN, Chef du Bureau de la Navigation de Plaisance. Tél.(1)42.73.55.56.

# ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

AFCAN

Avenue Lucien Corbeau BP 1114  
76063 LE HAVRE CEDEX  
35.53.07.13.



Permanences lundi et vendredi 14 h-17 h

## UNIS POUR LA SECURITE EN MER

### Buts.

- Représenter et défendre les Capitaines dans l'exercice de leur fonction.
- Améliorer la sécurité en mer, la protection du milieu marin, la qualification des équipages.

**Membre actif :** Tout Capitaine ou Patron exerçant ou ayant exercé un commandement à la mer.

**Membre associé :** Tout titulaire d'un brevet de commandement ou toute personne manifestant son intérêt pour le métier de capitaine.

**Ressources :** Rigoureusement indépendante, l'Association ne reçoit que les cotisations de ses membres.

**Moyens :** L'AFCAN est affiliée à la Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires (IFSMA)

L'Afcan coopère avec les pouvoirs publics, les armateurs, les organisations professionnelles nationales et internationales.

L'Afcan diffuse à l'intention de ses adhérents une lettre mensuelle d'information.

L'Afcan édite une revue trimestrielle.

L'Afcan couvre par une assurance de protection juridique les Capitaines en activité.

## ASSISTANCE JURIDIQUE DU CAPITAINE

En défense pénale  
En recours et défense

pour

- Pollution - Abordage - Echouement
- Infractions aux règles de circulation
- Infractions aux règles portuaires
- Conflit avec l'armateur.

**Assureurs : D.A.S. LE MANS**  
Cabinet AUDRAIN-HERVIOU-TREVOU  
24 rue du 18 juin - 22500 PAIMPOL.  
96.20.81.69.  
Télécopieur : 96.20.55.42.  
Correspondant : Cdt BUSIAU  
de l'Afcan 96.55.87.45.

### AFCAN INFORMATIONS

La revue trimestrielle de l'Association Française des Capitaines de Navires.

