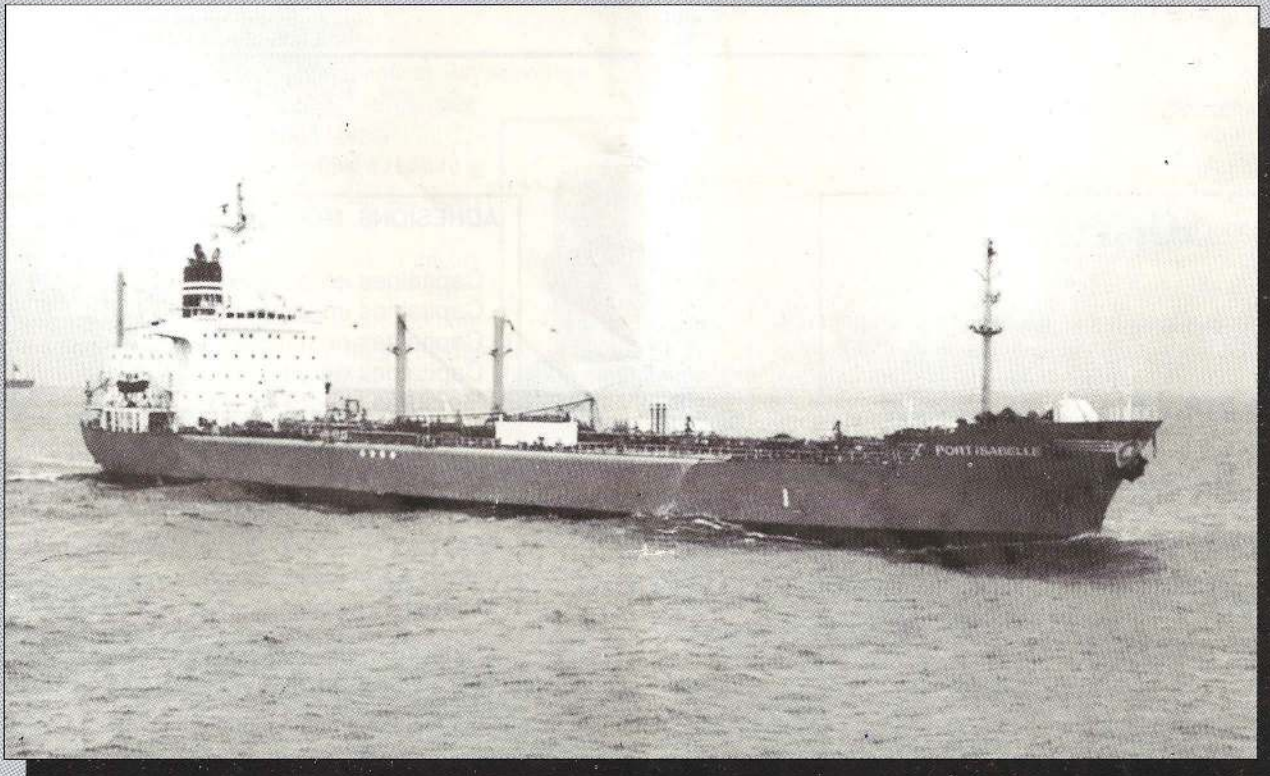


# AFCAN INFORMATION



N° 18 - JUILLET 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

A.G. de l'AFCAN .....	3
A.G. de l'IFSMA.....	12
Dossier Management .....	16
Flotte pétrolière.....	30
AFCAN à l'OMI .....	31
Accidents de vraquiers.....	32
Diverses en vrac.....	34
La Confédération chez le Ministre ....	35

**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 :*  
*Les pétroliers caboteurs sont les premiers candidats à la Certification de la Gestion.*

# ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFKAN

## Paimpol, 6 et 7 mai 1992

Traditionnellement depuis quatorze ans, le Président commence son Rapport moral par un rapide survol de la conjoncture maritime et donne un aperçu de la situation de la Marine Marchande en France.

Quelques chiffres sont indispensables.

En 1991 le tonnage des marchandises transportées a augmenté de 1,2% par rapport à l'année précédente et a dépassé pour la première fois 4 milliards de tonnes. Si l'on compte en tonnes/milles la croissance atteint 1,5%.

Au 1er juillet 1991, le nombre de navires de commerce s'élève à 41 213 pour 650 millions de tonnes de port en Lourd (tpl). Là encore il y a croissance du tonnage mondial, à un rythme de 2,5% annuellement depuis 1988.

Le classement des flottes par tonnage n'apporte pas de grande surprise : 1er Liberia 98 Mt, 2è Panama 61 Mt et 3è Grèce 38 Mt. Cette flotte grecque doit évidemment attirer notre attention car elle est de loin la plus importante de la CEE.

La France arrive en 25ème position avec 5,5 Mtpl pour 203 navires. A noter que ce tonnage est un peu supérieur à celui de l'année précédente ce qui nous remonte de la 28è à la 25è place. Par contre le nombre de navires a chuté. J'y reviendrai.

Dans cette flotte mondiale 40% du tonnage est sous pavillon de libre immatriculation.

Si l'on examine les chiffres concernant la Communauté européenne, on constate que les 12 pays totalisent 94 Mtpl. Le nombre de navires dans la CEE est élevé puisqu'il atteint 5 400 navires (> 300 tjb). Ce chiffre-là est évidemment intéressant pour nous capitaines. Il veut dire qu'à cet instant même, 5 400 commandants exercent les fonctions de capitaines à bord d'un navire de mer. Avec les relèves, cela veut dire que nous ne sommes pas loin de 10 000 capitaines européens en activité.

Autres données à garder à l'esprit : 1 411 navires grecs, 843 allemands, 826 italiens, 510 britanniques, 510 néerlandais, 490 danois, etc. C'est dire si la place des navires français dans cette CEE maritime est modeste en nombre, eu égard à l'importance économique de notre pays dans la Communauté ! La faiblesse de la flotte de cabotage d'une part, et la "flotte contrôlée" d'autre part, expliquent cette modestie.

Pour terminer ce tableau européen, il faut signaler que selon un rapport de l'ECSA (Ass. Armateurs europ.), environ 2 000 navires pour 55 Mtpl sont armés sous des pavillons non européens pour le compte d'armateurs de la Communauté.

Venons-en à la Flotte française : (ndlr : quelques différences apparaissent dans les chiffres d'une statistique à une autre, dues aux dates, aux sources ou aux critères de comptage) 223 navires au 1/1/90 ; 215 1/1/91 ; 211 1/1/92. Ces chiffres comprennent les navires armés aux Kerguelén, dont le nombre continue d'augmenter : 29 en 90, 42 en 91, 48 maintenant.

En 1991 la flotte a enregistré 12 entrées contre 16 sorties.

(Aujourd'hui même 6 mai notre camarade Bertrand Apperry est en train de prendre le commandement du Normandie pour le compte de la BAI).

Le nombre de navires a donc encore diminué mais on assiste tout de même à une décélération de la réduction. Le CCAF attribue cette amélioration toute relative aux effets du Plan MarMar 91/94, et ne manque pas de souligner que l'immatriculation TAAF a permis de rentrer quelques navires en flotte.

Selon une enquête du "marin" publiée dans son numéro du 27 décembre 1991, la "FLOTTE CONTROLEE" (par des intérêts français) est constituée de 120 navires pour 4 Mtpl. De plus les armements français affrètent environ 70 navires étrangers.

Encore un chiffre concernant la flotte : celui dénombrant les "navires auxiliaires" : bacs, barges, dragues, marie-salope, cabliers, navires océanographiques, ravitailleurs, remorqueurs de haute-mer, remorqueurs portuaires, navires et vedettes à passagers, bateaux-pilotes : TOTAL 1 734 navires. Un joli gisement d'adhérents potentiels pour l'AFKAN !

Enfin, chiffres concernant les effectifs de marins : fin 1991 : 10 298 navigants ; 3 214 officiers ; 7 084 P.E., c'est-à-dire : - 28 officiers et - 418 P.E. en 1 an.

Un mot sur les frets : forte dégradation pour le pétrole brut due d'une part aux stocks constitués avant la "tempête du désert" et d'autre part au maintien contre toute attente des exportations de brut d'ex-URSS. Les produits blancs qui ont connu des taux très élevés fin 90 ont enregistré des baisses extrêmement brutales. Les taux au vrac sec se sont maintenus en 91 en particulier pour les affrètements à temps. Mais fin 91 et encore actuellement les taux au voyage sont à la baisse.

Quant aux lignes régulières, 1991 a été une fois de plus une très mauvaise année. Les problèmes actuels de la CGM en sont l'illustration.

Ces frets très bas sont évidemment préoccupants pour nous, occidentaux, car bien entendu les armateurs vont continuer à rechercher des économies dans tous les secteurs ou comme ils disent à REALISER DES GAINS DE PRODUCTIVITE, c'est-à-dire qu'ils vont délocaliser, réduire les effectifs, serrer à l'extrême les budgets d'entretien.

On peut se demander cependant si l'on n'a pas touché le fond. Sans être d'un optimisme à tout crin, il me semble qu'un certain nombre de facteurs concourent à redonner un peu d'espoir aux navigants français.

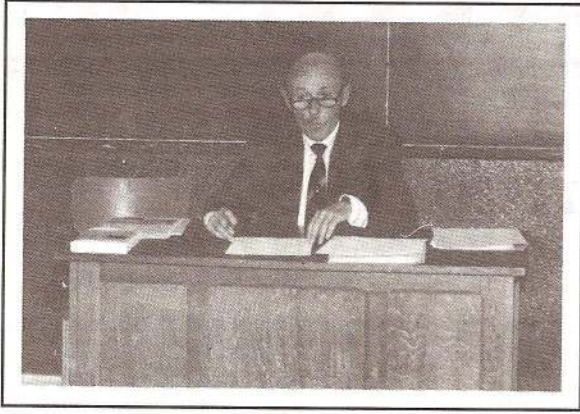
D'abord, au NIVEAU MONDIAL, la pénurie de navigants est générale : il manque 40 000 officiers et 200 000 hommes (les effectifs mondiaux sont de l'ordre de 1 240 000 navigants, 1/3 officiers, 2/3 personnels). Or la flotte mondiale continue d'augmenter. Il faudra toujours des marins en grand nombre même si certains "avant-gardistes de salon", comme l'a dit Yves LA PRAIRIE à propos de l'OMBO, rêvent de navires sans équipage.

La pénurie de marins explique désormais pour une bonne part le désir frénétique de certains armements et

## RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

## LE CREUX DE LA VAGUE

même de certains pays - c'est le cas du Japon, mais aussi du Danemark, - de réduire les effectifs. Après une certaine rationalisation productrice d'économies, les armateurs cherchent maintenant à faire naviguer leurs navires avec le moins de monde possible... parce qu'ils ne trouvent pas de main d'œuvre. C'est une façon de pallier la pénurie... et d'empêcher l'augmentation des salaires.



Autre facteur encourageant : la prise de conscience par une part de plus en plus large de la communauté maritime qu'on ne peut pas faire naviguer un navire avec n'importe qui à bord. Les assureurs s'émeuvent du taux croissant d'accidents et relèvent leurs primes. Les affrèteurs tiennent compte des qualités du navire, des compétences de l'équipage et du "sérieux" de l'armement dans le choix du tonnage qu'ils affrètent. L'OMI, les États riverains, les Ports s'inquiètent des dangers présentés par les navires mal gérés et mal armés. Les Sociétés de classification, elles aussi, s'intéressent aux équipages et à leurs façons de travailler.

Enfin on peut espérer que les équipages sous-payés et sans protection sociale, prennent peu à peu conscience de l'exploitation anachronique et scandaleuse dont ils sont l'objet et qu'ils réclament une juste rémunération du métier pénible qu'ils exercent, réduisant ainsi l'écart entre les marins soit-disant trop payés et les autres. Il faut bien voir que l'accroissement des charges d'équipage sous pavillons de complaisance favoriserait la remontée des frets. Car en toute logique économique c'est au client de payer le prix : c'est à la marchandise de payer le transport maritime. Actuellement la concurrence est complètement faussée par des armements qui exploitent le matériel humain selon des mœurs datant d'un autre âge.

J'ajouterai que même en ce qui concerne les marins français, le décalage de leurs salaires avec la terre est considérable. Par rapport à l'aérien par exemple (je cite le JMM), il y a 20 ans nos salaires étaient la moitié des leurs. Aujourd'hui ils ne sont plus que le quart. Or, nos responsabilités sont tout à fait comparables mais nos contraintes sont bien supérieures.

Ce n'est pas dans les buts de l'Afcan de s'intéresser aux rémunérations mais je pense que leur niveau conditionne dans une bonne mesure le recrutement puis le maintien dans la profession, de gens qualifiés.

En Europe, il faut signaler une communication de la Commission des Communautés Européennes au Conseil de la CEE (en septembre dernier) intitulée "nouveaux défis aux industries maritimes". Dans ce document, la Commission prend conscience de l'importance des AFFAIRES MARITIMES pour l'ensemble de la Communauté, et en particulier de la nécessité de posséder une flotte compétitive sous pavillon des Etats membres. D'où la création du FORUM MARITIME qui est une instance de réflexion ; la relance du projet de pavillon EUROS ; les négociations sur le cabotage.

Il faut remarquer que le cabotage intra-communautaire devrait connaître d'importants développements. Actuellement 1/3 des échanges entre pays de la CEE s'effectue par mer. Une certaine prise de conscience des nuisances produites par les transports terrestres - routiers principalement - et la pression écologiste devraient amener une augmentation du nombre de cargaisons enlevées par mer.

## LA FRANCE DOIT SE DONNER LES MOYENS...

En FRANCE, l'année qui s'est écoulée depuis notre dernière AG n'a pas été riche en événements remarquables.

En juin 91 la direction de la Flotte de Commerce a présenté un rapport devant le CSMM sur l'opération DAGUET. Ce rapport montre le rôle très important qu'ont joué les navires de commerce français dans cette opération militaire. La nécessité stratégique d'une flotte de commerce nationale pour un pays comme le nôtre a été largement démontrée. Au total 35 navires français ont participé à l'acheminement de matériels et troupes des armées française, anglaise et américaine, avec 100 rotations.

Depuis quelque temps la cellule TRAMIN (transports maritimes d'intérêts nationaux) affrète à nouveau du tonnage en raison des événements de Yougoslavie ainsi qu'à destination au Cambodge.

Dans le droit fil des préoccupations de l'AFCAN, il faut mentionner les propositions faites par la France à la CEE, sous l'impulsion de M. Le Drian, concernant la lutte contre la pollution. Il s'agit de trois mesures que je résume en quelques mots :

1. Une action de la CEE auprès de l'OMI pour faire renforcer les contrôles envers les pétroliers construits avant 1983 et qui n'ont donc pas de ballasts séparés (le comité MEP (Protection Environnement Marin) lors de sa 32<sup>e</sup> session du 2 au 6 mars dernier a prescrit des visites très strictes pour les pétroliers existants. C'est ce même comité qui a amendé MARPOL en ce qui concerne la construction des pétroliers en admettant le double fond/double coque des américains, le pont intermédiaire des japonais et le "3E" des européens).

2. Deuxième mesure proposée par M. Le Drian : interdire à partir du 1er janvier 94, l'accès des ports de la CEE aux pétroliers sous-normes.

3. Sanctionner les propriétaires de marchandises polluantes transportées sur des navires sous-normes. Autrement dit responsabiliser les chargeurs de façon à les inciter à écarter les navires sous-normes.

Dans le même temps la France a décidé de renforcer ses moyens de surveillance et d'intervention en Manche et en Méditerranée.

## ...DE PROMOUVOIR LA SECURITE EN MER...

Vous remarquerez que ces propositions - qui sont toutes bienvenues, tant sur le plan de la sécurité et de la protection de l'environnement que sur le plan économique par l'élimination des mauvais navires - nécessitent la mise en œuvre de contrôles efficaces, dans le cadre du Mémorandum de Paris, et par conséquent l'emploi d'un grand nombre d'inspecteurs ou de contrôleurs dans les ports. Or nous n'avons en France ni les effectifs ni les moyens budgétaires d'une telle ambition. Une réforme est en cours pour créer un corps d'Inspecteurs des Affaires Maritimes. Mais son accouchement paraît particulièrement long et pour l'instant rien n'est prévu au budget pour recruter et former des inspecteurs en nombre suffisant.

Il y a hélas un réel décalage entre les (bonnes) intentions du ministre et leurs réalisations. Et le problème va s'aggraver avec les "contrôles opérationnels" que les pays du Mémorandum se sont engagés à effectuer à partir du

12 juillet 1992.

Je rappelle qu'à l'AFCAN, nous croyons fermement à la nécessité de contrôles effectués par une entité indépendante du navire, c'est-à-dire autre que l'Etat du pavillon et autre que la Société de Classification. D'où l'intérêt du M.O.U. qui fait contrôler les navires par les autorités du port d'escale. Le principe devrait aboutir à remédier au laxisme tout à fait flagrant des pavillons de complaisance et autres pavillons exotiques ainsi que de la part de certaines sociétés de classification.

Malheureusement, j'ai encore eu des témoignages récents, de la part d'experts maritimes appelés sur des navires en escale en France qui ont découvert des navires complètement pourris, dangereux mais parfaitement à jour de leurs documents officiels. Ces navires sont entrés en France et en sont ressortis sans être inquiétés.

Même en ce qui concerne les navires français, les commissions de visite sont incomplètes la plupart du temps, y compris pour la visite de mise en service de navires neufs.

Malgré les 25% d'inspections annoncées dans le cadre du Mémo. de Paris, celui-ci reste peu efficace. Il est assez paradoxal de

constater que la France dépense des fortunes à surveiller ce qui se passe au large de ses côtes et qu'elle maintient des moyens puissants d'intervention en mer, mais qu'elle met si peu de moyens en jeu pour contrôler en vrai l'état des navires qui fréquentent ses ports. N'importe quelle poubelle peut entrer et sortir à condition qu'elle le fasse le long des routes réglementées !!

Vous savez que depuis longtemps - grâce au Cdt Bougeard en particulier - nous prêchons pour une GARDE-COTE EUROPEENNE qui serait capable de prendre ce problème à bras le corps. Seule l'Europe (ou les quatorze pays signataires du M.O.U.) pourrait dégager les moyens d'une telle politique. Au moment où notre Marine Nationale se redéploie en Méditerranée, ne serait-il pas intéressant de baser à Cherbourg et Brest des bâtiments de l'EURO COAST-GUARD ?

## ...ET D'ASSURER SES ECHANGES COMMERCIAUX

Vous avez tous suivi la prise de contrôle de DELMAS par BOLLORE puis les péripéties de l'amende infligée à SDV par la Commission de Bruxelles. Il est probable que ces bouleversements auront des répercussions sur les navigants sans qu'on puisse dire dans quel sens. Les propos de M. Bolloré qui veut employer davantage de marins français sont plutôt encourageants... (ndlr : l'équipage polonais du NATHALIE-DELMAS vient d'être remplacé par des Français).

L'important déficit de la CGM renforce les rumeurs de reprise ou d'association avec la SDV.

Enfin il faut déplorer les événements de Dieppe avec les ferries de la SNAT repris par les britanniques et les pertes d'emplois qui en résultent. Par contre saluons l'entrée en flotte sur le transmanche du BARFLEUR à Cherbourg et du NORMANDIE à Ouistreham.

Le gros événement - qui ne s'est pas encore produit - c'est évidemment la réforme portuaire. Sans vouloir prendre parti car ce n'est pas notre vocation, nous souhaitons tout de même que les ports français résolvent au plus vite leurs problèmes car d'une part un pays comme la France a absolument besoin de ports performants et compétitifs mais d'autre part un ensemble de ports français efficaces ne peut que favoriser la flotte française.

Un autre conflit s'amorce à propos de la mise en application du rapport CHASSAGNE. Les syndicats maritimes parlent de grèves, pour s'opposer au passage des pétroliers sous pavillon des Kerguelen, voire même sous pavillon étranger.

Le problème est compliqué du fait que les dispositions de la Loi 1928 sont devenues contraaires au traité de Rome.

D'ailleurs dans le conflit des ports, la dimension européenne est également très présente.

Il est souhaitable, enfin, que le Plan Marine Marchande soit poursuivi jusqu'à son terme. La France - et l'Europe - commencent à mesurer l'importance vitale des transports maritimes dans les échanges internationaux de marchandises et la nécessité pour une puissance économique d'exploiter une flotte de commerce performante.

L'Europe - et donc la France - doivent trouver les moyens budgétaires et réglementaires de regonfler la flotte et le nombre de marins communautaires. La France devrait se soucier du cabotage maritime tant au niveau de la flotte qu'à celui des ports secondaires ou d'intérêts locaux.

## ...AVEC DES NAVIGANTS QUALIFIES

Je disais tout à l'heure que le temps était peut-être venu pour les navigants français de reprendre espoir et j'ai alors parlé de la pénurie de navigants dans le monde.

Mais le maître-mot capable de redonner un avenir aux navigants européens - et aux jeunes qui entrent actuellement dans la profession -, c'est le mot QUALITE.

Il faut dire que les transports maritimes et les marins ont acquis une réputation et une image de marque déplorables. Merci les médias, merci M. Cousteau et quelques autres ! Nous sommes des pollueurs, des incapables, des ivrognes, des lâches, et des accro. du foot à la télé. On ne cesse de rabâcher que 80% des accidents sont dus à l'erreur humaine.

Il est vrai que l'on connaît actuellement une sérieuse dégradation des conditions de navigation. Vous en connaissez les causes principales : délocalisation, équipages multiraciaux, officiers formés à la va-vite, effectifs toujours plus réduits, vieillissement des navires. L'un de vous, qui commande au cabotage pétrolier me racontait l'autre jour qu'il observait de plus en plus souvent des comportements aberrants de la part des navires dans nos eaux européennes. De même qu'on entend de plus en plus de navires essayer d'appeler un autre navire traversier ou autre. Les pilotes constatent également avec quelle difficulté certains navires approchent de la station de pilotage...

Les catastrophes de ces dernières années, incendies de ferries, explosions de pétroliers et les pertes très nombreuses de vraquiers ont ébranlé sérieusement la confiance des clients - chargeurs, affrèteurs - qui ont commencé à réagir, de même que les assureurs, corps et facultés, qui augmentent substantiellement leurs primes. Beaucoup d'affrèteurs désormais refusent des navires en mauvais état et même offrent un bonus aux bons navires. Il me semble d'ailleurs qu'on vive l'âge d'or des experts maritimes !

Les Stés de classification - ouvertement accusées de laxisme - se remettent en cause et s'auto-disciplinent (ndlr : le Lloyd's Register est poursuivi en justice pour négligence par les survivants et les familles des victimes du "Scandinavian Star"). Les armateurs se prennent à vouloir offrir à leurs clients des navires en bon état et bien gérés. Et ils "redécouvrent" que pour bien tenir et conduire un navire, il ne faut rien de moins que des marins hautement qualifiés.

C'est ainsi que dans le dernier RAPPORT ANNUEL DU CCAF, tout un chapitre est consacré à ce sujet sous le titre LE DEFI DE LA SECURITE, avec trois paragraphes intitulés :

- L'avenir de l'industrie du transport maritime dépend de son aptitude à assurer la qualité et la fiabilité du transport
- Des navigants compétents indispensables à la sécurité du navire
- Des sédentaires de qualité capables d'assurer un management responsable.

C'est donc dans cette optique d'offrir de la qualité qu'est née l'idée de "certifier" cette qualité, autrement dit de délivrer à un navire, ou à toute une flotte, un CERTIFICAT prouvant au client que ce ou ces navires ainsi que ses opérateurs répondent à un certain nombre de critères bien définis. L'OMI vient d'adopter un guide intitulé RECUEIL INTERNATIONAL DE REGLES POUR LA GESTION DE LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION.

L'OMI veut promouvoir en priorité la SECURITE et la PREVENTION DE LA POLLUTION. C'est dire si les commandants sont en première ligne dans cette affaire.

C'est la raison pour laquelle nous recevons demain un Ingénieur du Bureau Véritas qui nous exposera la politique du BV en la matière.

Entendre parler de qualité, de sécurité, de protection de l'environnement et d'équipages compétents ne peut que nous réjouir. Le haut niveau de formation des officiers français devrait, dans cette perspective, leur assurer des emplois et des carrières intéressantes et sauvegarder ainsi une certaine culture maritime.

Le Personnel d'Exécution aussi devrait y trouver son compte car on ne fait pas naviguer un navire qu'avec des officiers, non plus qu'avec des matelots. Une maistrance est indispensable, dont la qualité prime sur la quantité.

Pour terminer ce bref tableau de la France Maritime, deux mots sur la création d'une FONDATION DU PATRIMOINE MARITIME. C'est une idée du sénateur DE CATUELAN, développée par M. LE DRIAN. L'AFCAN a reçu une invitation conjointe de ces deux personnalités à entrer dans le COMITE DE PARRAINAGE, à laquelle nous avons répondu favorablement. Nous recevrons ce soir M. François CHAPPE, Conseiller pour la Culture Maritime auprès du Secrétaire d'Etat à la Mer, qui nous en parlera plus longuement.

Le Président aborde ensuite les travaux de l'Association mais précise que ceux-ci faisant l'objet de comptes rendus dans notre revue trimestrielle et dans notre bulletin mensuel, il ne désire pas se livrer à un BILAN D'ACTIVITES de l'année écoulée et préfère présenter chaque problème dans son contexte actuel et proposer quelques sujets de réflexion.

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

Nos contacts avec la Fédération internationale se sont quelque peu raréfiés car nous n'avons plus, au sein de l'AFCAN, de "chargé de mission" auprès de l'IFSMA. Le Président lance un appel pour qu'un capitaine veuille bien prendre ce dossier en mains. Il s'agit essentiellement de faire la synthèse des documents que nous recevons et de rédiger éventuellement des réponses et des communications, en collaboration avec le Président et le Bureau de l'AFCAN.

L'A.G. de l'IFSMA a lieu cette année à ANVERS les 14 et 15 mai. CARON et CHENNEVERE s'y rendront.

(ndlr : CARON, empêché, c'est finalement TROCHERIS et CHENNEVIÈRE qui ont représenté l'AFCAN).

#### **PIRATERIE.**

Les capitaines se sont émus du grand nombre d'actes de piraterie et des vols à main armée commis dans le monde contre les navires de commerce. On en a dénombré deux cents en 1991 mais beaucoup de navires ou d'armements négligent de rapporter ces faits au Bureau Maritime International ou à l'ISF (International Shipping Federation).

L'AFCAN recommande à tous les commandants de faire rapport à leur armateur de tout acte de violence dont leur navire peut être l'objet. Nous les invitons, dans la mesure du possible, à nous adresser copie de ces rapports car nous allons aider l'IFSMA à présenter un dossier à l'OMI pour inciter cette organisation à saisir le Conseil de Sécurité de l'ONU.

Nous signalons aux navigateurs la parution d'un GUIDE édité par l'ISF qui traite des diverses mesures préventives qui peuvent être prises à bord des navires qui fréquentent les eaux sensibles (INDONESIE, MALAISIE, BRÉSIL, AFRIQUE DE L'OUEST) :

"Pirates and Armed Robbers : A Master's Guide"  
INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION  
30/32 St Mary Axe LONDON EC3A 8ET

#### **CLANDESTINS.**

Le nombre de clandestins ne cesse d'augmenter, avec en particulier un flux important en provenance des pays de l'Est vers le Canada. Il semble que de véritables réseaux de passeurs se soient mis en place.

Une Convention internationale de 1957 traite le problème mais n'a toujours pas été ratifiée par un assez grand nombre de pays pour entrer en application. (voir AFCAN-INFO de mars 1989 qui a présenté le sujet sous la signature du Cdt LOISEAU).

L'AFCAN va appuyer une démarche de l'IFSMA auprès de l'OMI dans le but de rappeler à l'Organisation l'urgence et l'actualité du problème.

#### **OBLIGATION DE COMPTE RENDU**

La France a intenté une action auprès de l'OMI visant à rendre obligatoires dans certaines zones couvertes par un VTS côtier les comptes rendus de navires. Tout navire entrant dans une telle zone appellerait le VTS pour s'identifier et donner sa position. Il serait alors suivi par le VTS pendant tout son transit. L'idée est de prévenir tout échouement dû à une erreur de navigation.

Le COMITE DE LA SECURITE MARITIME a examiné cette question à sa session d'avril (MSC-60) et a chargé son COMITE JURIDIQUE d'analyser les textes pertinents lors de sa 67<sup>e</sup> session (28 sept-2 oct. 92). La France devra préparer un document à l'Intention du Comité Juridique proposant les modifications souhaitées aux textes existants.

#### **VTS COTIERS**

Il semble que pour respecter la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, l'OMI ne pourrait instituer l'obligation de compte rendu qu'à l'intérieur des VTS côtiers.

La France va donc créer des VTS dans ses eaux. L'AFCAN a proposé à la Direction des Ports et de la Navigation Maritime de participer à l'élaboration de ces systèmes. La réponse de la DPNM n'est pas franchement positive mais il semble que pour l'instant les travaux sur les VTS côtiers n'aient pas vraiment commencé.

Par contre l'AFCAN vient d'être associée aux travaux sur les VTS portuaires.

### **VTS PORTUAIRES..**

(Rapport du président)



Un GROUPE DE TRAVAIL a été constitué fin décembre à la demande de M. KERISEL et placé sous la présidence d'un Ingénieur Général des P. & C., Monsieur FRANK. Il comprend des représentants des administrations et des représentants des personnels et des professionnels : syndicats CGT et FO des Officiers de Ports, Association des Cdts de Ports, représentants des Pilotes maritimes. Vous remarquerez qu'il n'y a pas de navigateurs dans ce groupe de travail. Cependant, il était prévu qu'à un certain stade d'avancement des travaux, le groupe entende les autres professions portuaires et les

navigants. C'est d'ailleurs une des recommandations qui figure dans la Résolution A578 de l'OMI qui porte "DIRECTIVES SUR LES SERVICES DE TRAFIC MARITIME".

Le Groupe a tenu sa première réunion en janvier et doit rendre ses conclusions au mois de JUIN.

Il a reçu l'AFCAN le 15 avril dernier à PARIS. J'y étais avec CHARLOT. Le Groupe souhaitait nous entendre sur notre expérience en tant qu'utilisateurs de STM portuaires, sur les critiques que nous pouvions avoir à formuler, sur les organisations actuelles de trafic en France et sur nos propositions éventuelles.

Comme d'habitude avant d'intervenir j'avais interrogé un certain nombre d'actifs et comme d'habitude j'avais recueilli à peu près toujours les mêmes opinions, c'est-à-dire très schématiquement : OUI aux VTS portuaires là où ils sont vraiment utiles ; BRAVO aux VTS allemands qui sont nettement les meilleurs ; opinion plus nuancée sur l'approche de Rotterdam (le MAAS) ; correct au WANDELAAR, satisfaction à Dunkerque, rien à dire au Havre où le centre de contrôle est bien rodé, intéressant à l'entrée de la Gironde qui offre un guidage-radar en cas de mauvais temps ; R.A.S. en Méditerranée où l'accès des ports ne présentent pas de difficultés.

En fait un S.T.M. n'a pas la même signification suivant qu'on le voit du large ou de la terre. Pour la terre, c'est avant tout une organisation portuaire destinée à gérer de la manière la plus efficace possible les escales de navires pour obtenir le meilleur rendement des installations portuaires. S'y ajoutent un souci de protection de l'environnement et par corollaire un désir de réguler les mouvements de navires en conséquence.

Les commandants, en venant du large, attendent surtout un ACCUEIL NAUTIQUE DE QUALITE : renseignements, instructions, services de pilotage, remorquage, lamanage, or ces services existent depuis que des navires fréquentent des ports, même si, il y a 30 ans à peine, cet accueil se faisait en morse ou aux pavillons du Code International. Nos anciens faisaient du VTS sans le savoir, comme le Capt'ain JOURDAIN !

Ce qui intéresse les Cdts dans les VTS, c'est l'aide à la navigation qu'ils peuvent en recevoir et très précisément le guidage-radar. Et sur ce terrain nous avons défendu la position suivante :

1. dans tous les cas le capitaine doit conserver la maîtrise et la responsabilité de sa navigation,
2. le guidage à partir de terre ne peut être effectué que par des pilotes locaux en activité, exerçant alternativement le pilotage et le guidage au radar.

Je touche là un point sensible de l'organisation des futurs STM portuaires français : qui, des officiers de port ou des pilotes, doit gérer le trafic maritime ? Pour un peu les Cdts de port d'un côté, les pilotes de l'autre nous auraient demandé d'arbitrer leur conflit.

Nous avons été très clairs : lorsque dans le VTS, une autorité donne instruction au navire qui se présente d'aller mouiller à tel endroit ou de venir à telle position prendre son pilote, elle fait de la régulation de trafic : l'opérateur dans la tour de contrôle peut être un "contrôleur de trafic" (dispatcher) spécialement entraîné. Ce peut donc être un officier de port. Mais dès qu'il s'agit de faire du guidage - plus exactement de l'ASSISTANCE A LA NAVIGATION comme le dit la Directive de l'OMI sur les VTS - nous voulons impérativement un pilote.

A ce Groupe de Travail sur les VTS portuaires, nous avons insisté sur deux points importants : le balisage d'abord, en arguant que malgré les progrès des moyens de positionnement, le balisage d'approche reste un élément extrêmement important pour la sécurité de la navigation. Et que dans le cadre de l'instauration d'un VTS il nous paraissait indispensable de le repenser. Nous avons donné l'exemple du balisage de l'entrée de l'Elbe avec sa disposition en entonnoir.

A propos de **communications**, nous avons insisté sur la discipline à faire respecter sur la VHF : minimum d'échanges, vocabulaire normalisé, anglais. Nous avons recommandé l'anglais tant que le navire n'a pas son pilote à bord, la langue locale ensuite (le pilote comme le rappelle la Résolution de l'OMI, doit une assistance au navire dans le domaine des communications surtout lorsqu'il existe des difficultés linguistiques. Cela fait partie, pour les pilotes, de leur obligation d'information).

## SHORE-BASED PILOTAGE.

*La Fédération Européenne des Pilotes étudie la faisabilité du PILOTAGE A PARTIR DE LA TERRE. Deux façons de l'envisager :*

1. au lieu de vous fournir un pilote au large, le service de pilotage vous guide jusqu'à un point en eau abritée, ou jusqu'à l'endroit où le pilote portuaire devient indispensable.

2. le Pilotage prend le navire en charge bien au-delà de la limite actuelle du pilotage et le guide jusqu'au point d'embarquement habituel du pilote.

*Mêmes possibilités à la sortie.*

L'AFCAN attend d'avoir connaissance du rapport de la Fédération pour étudier attentivement ces projets.

## FORMATION SUR SIMULATEURS.

*Ce sont les armateurs par l'intervention de l'ISF qui sont demandeurs de la formation sur simulateurs et qui voudraient que l'OMI reconnaisse la valeur de cette formation dans l'évaluation du temps de service à la mer avant la délivrance d'un brevet.*

*Les arguments de l'ISF sont les suivants :*

1. Les simulateurs permettent de reproduire de nombreuses fois des situations difficiles et de faire exécuter des manœuvres délicates, ce qui n'est pas le cas lors des embarquements d'élèves.

2. Le recours aux simulateurs est largement utilisé

*dans l'industrie.*

*Au mois de mars, une délégation de l'AFCAN a visité le simulateur de passerelle de l'ENMM de Saint-Malo. Le Cdt J-D. TROYAT nous rend compte de cette démonstration.*

## L'AFCAN S'ESSAIE AU SIMULATEUR DE PASSERELLE (J.D. TROYAT)

Le Professeur de 1ère Classe de l'Enseignement Maritime LE CHAFFOTEC a bien voulu accueillir le 20 mars dernier un groupe "d'élèves" un peu particulier afin qu'ils apprécient les qualités du simulateur de passerelle de l'ENMM de Saint-Malo.

Les membres de ce groupe (8 Commandants de navire et un pilote) ont ainsi pu alternativement tenir le



rôle d'Officier de quart, de Timonier et, bien entendu, de Commandant.

Après avoir jugé de la technicité de l'installation, ils ont pu apprécier les qualités et les limites du simulateur de passerelle.

A Saint-Malo, l'ensemble simulateur comporte deux cabines aveugles (navigation aux instruments, radars entre autres) et une cabine visuelle, véritable passerelle, avec vue panoramique sur 235°, au travers de 5 sabords. Grâce à des logiciels permettant de simuler les effets de berge et de faible profondeur d'eau, les réactions des 9 types de navires simulables (du pétrolier de 250 000 tonnes chargé ou ballasté, au ferry de 2 700 Tx), lors d'une navigation en eau restreinte sont très réalistes.

C'est peut-être le visuel qui manque de réalisme, mais la navigation de nuit donne davantage une impression de vécu.

L'équivalence adoptée d'un mois 1/4 de navigation pour une semaine de simulateur de passerelle paraît être un grand maximum, mais il est certain que de tels stages constituent un "débourrage" tout à fait appréciable pour un futur officier de quart.

Toutefois, il faudra veiller à ce que de la navigation effective vienne bien parfaire ces premiers pas assistés par ordinateur.

Certains collègues ont fait remarquer que les manœuvres auxquelles nous nous sommes essayés (engainement du chenal de Dunkerque, mise à quai d'un vraquier, entrée d'un ferry à Douvres) étaient des manœuvres de commandants et/ou de pilotes.

Le "débourrage" des futurs lieutenants doit surtout porter sur l'anti-collision. Rappelons que les 2<sup>èmes</sup>-Lieutenants sont impliqués dans les abordages TROIS FOIS plus souvent que les autres officiers de quart selon un rapport du UK P&I Club cité dans AFCAN-INFORMATIONS d'avril 1992.

#### L'AFCAN A L'OMI.

C'est habituellement Gilbert FOURNIER qui suit les sessions pour lesquelles la délégation française fait appel à l'AFCAN. Parce qu'il n'était pas disponible à ces dates, c'est André TROCHERIS qui s'est rendu à Londres du 24 au 28 février pour la 23<sup>ème</sup> session du Sous-comité STW (Normes de formation et de veille).

L'ordre du jour comportait 27 points. Notre ancien Président nous a adressé un long rapport portant sur les points

les plus susceptibles d'intéresser les Afcaniens.

Le dossier VRAQUIERS étant géré par Jean Daniel TROYAT, c'est lui qui a couvert deux sessions consécutives qui ont eu à traiter du sujet. La 35<sup>ème</sup> session du Sous-comité DE (construction et équipement des navires) du 23 au 27 mars et la 60<sup>ème</sup> session du Comité MSC (sécurité maritime) du 6 au 10 avril. Il a rendu compte de ses travaux devant l'Assemblée Générale (voir page 31)

#### AUTRES PARTICIPATIONS DE L'AFCAN.

Nous participons assidûment aux travaux de deux Commissions d'études du CSMM (Conseil Supérieur de la Marine Marchande) (CARON) ; aux séances mensuelles de la CCS (Commission Centrale de Sécurité) (TROYAT) ; aux réunions AISM (Signalisation Maritime) (LE COZ puis TROCHERIS) ; aux enquêtes du CEDRE (Pollutions marines) (ADAM, MANACH, NORMANT) ; à la Commission Marine de METEO-FRANCE (YVONNOU, qui, navigant, ne peut pas toujours assister aux réunions de la commission marine mais qui ne manque jamais de lui adresser ses remarques et suggestions. Il demande aux navigateurs de lui faire part de leurs remarques au sujet du NAVTEX).

Ponctuellement, nous nous efforçons de répondre à toutes les invitations qui nous sont faites et si possible d'intervenir. C'est ainsi que PINCON DU SEL a suivi DROIT LITTORAL ET MER en octobre à Nantes, KERIGNARD est intervenu au Symposium de Biarritz sur les DECHETS ET LA MER, TROCHERIS ET CHARLOT ont suivi le colloque "PORT OFFICERS IN EUROPE" en novembre au Havre, Paul MASSEIN était aux XII<sup>èmes</sup> journées de la Mer à Toulon, organisées par l'Institut Français de la Mer.

CARON est intervenu à l'assemblée générale de l'Ass. Franç. de Droit Maritime en décembre pour y décrire le "métier de commandant".

Il était également intervenant à Bordeaux en mars



aux "JOURNEES PORTUAIRES" organisées par la Fac de Droit de l'Université I.

CHARLOT a assisté le 15 avril à une réunion du CLIAMA à Paris.

Et comme vous le savez, nous avons participé à la création de la CONFEDERATION DES ASSOCIATIONS DE LA MARINE MARCHANDE. Plusieurs réunions préparatoires avec TROCHERIS et CHARLOT. Puis assemblée constituante le 14 janvier à Paris à laquelle ont assisté CARON et TROCHERIS. C'est le Cdt TROCHERIS qui est le représentant permanent de l'AFCAN auprès de la Confédération. La première action de cette instance consistait à rencontrer le ministre. Cette rencontre a été évidemment retardée du fait du changement intervenu Pl. de Fontenoy (elle a eu lieu finalement le 2 juin, voir page 35).

### PETROLIERS.

L.A. YVONNOU est à la tête d'une COMMISSION PETROLIERS pour laquelle il a entrepris un long travail. Il est encore prématuré d'en parler. Ses

réflexions portent évidemment sur la sécurité, mais surtout sur le CONTROLE DE LA POLLUTION OPERATIONNELLE, avec peut-être en point de mire la POLLUTION-ZERO.

### PLAISANCE.

Nos activités dans ce domaine ont ralenti depuis que nous ne fréquentons plus le Salon nautique. L'AFCAN s'est cependant exprimée sur la réforme des permis MER délivrés aux plaisanciers. Ses critiques se sont ajoutées à celles d'autres organisations pour contribuer à amender le projet. La réforme définitive devrait entrer en vigueur au 1/1/93.

Les Brestoises de l'AFCAN armeront le PC-MER de Brest 92.

A propos de plaisance et de sécurité, les Cdts Y. LE GALL et L.A. YVONNOU ont réédité à leur compte l'ouvrage NAVIGUEZ-PLUS.

## AFCAN- INFORMATIONS.

(Rapport du président)

Naturellement, je ne terminerai pas sans parler d'AFCAN-INFORMATIONS.

Vous êtes plutôt avares de critiques, bonnes ou mauvaises, mais dans l'ensemble je crois pouvoir dire que notre revue est perçue comme une publication professionnelle de qualité. Je peux vous dire qu'elle est lue attentivement dans les services du ministère et dans les armements et qu'elle contribue pour beaucoup à la crédibilité de l'AFCAN et à promouvoir la REPRESENTATIVITE de votre association. Mon ambition, qui a été celle de mes prédécesseurs, est que l'AFCAN devienne l'interlocuteur obligé - incontournable comme on dit maintenant - de toute autorité, toute instance, toute organisation, qui s'intéresse à la sécurité en mer, à la prévention de la pollution, et évidemment au métier de capitaine.

Je crois que les multiples travaux tant en France qu'à l'étranger sur les responsabilités des capitaines de navires à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, loin de révéler, un déclin de la profession, traduisent au contraire une redécouverte du rôle tout à fait particulier et primordial que tient le capitaine à bord d'un navire. Il est évident que l'invention du télex et des liaisons par satellites a permis l'invasion des navires par les services de terre des armements. L'indépendance et le degré d'initiatives des bords - du commandement personnalisé par le cdt et le chef-mécanicien - en ont été complètement bouleversés. Mais après une mauvaise période pendant laquelle pour un peu on aurait débarqué le commandant parce qu'on ne voyait plus très bien ce qu'il pouvait faire à bord, je pense que nous assistons à une prise de conscience de la part des principaux acteurs de la vie maritime (armateurs, affréteurs, chargeurs, assureurs, etc.) mais aussi de la part des grandes organisations ou instances internationales que la sécurité de la navigation, la protection du milieu marin, et dans une large mesure la fiabilité des transports maritimes passent par les capitaines. Je crois en particulier que la qualité du management dont on parle tant passe par une réhabilitation du commandant dans son rôle de "manager" du bord.

Certaines études sociologiques dénoncent l'extrême hiérarchisation qui règne à bord des navires de commerce (para-militaire disent-elles) avec au sommet de la pyramide, le capitaine MAITRE A BORD APRES DIEU.

C'est un fait que les mœurs ont changé et que le capitaine n'est plus ce despote que certaines littératures décrivent. Il a perdu de son indépendance, mais ses responsabilités se sont considérablement accrues (comme l'a bien souligné J.P. DECLERCQ), il a sous les pieds un engin d'une valeur considérable et qui peut provoquer des dommages catastrophiques.

Il faut que ce responsable-là jouisse de suffisamment de POUVOIR pour mener sa mission à bien en toutes circonstances et dans les meilleures conditions possibles.

Michel CARON

NDLR :

- Les tableaux des pages suivantes sont extraits des bulletins mensuels "LA LETTRE DU CCAF"
- Les photos de l'A.G. ont été prises par Michel GUIBERT.

# INDICATEURS ET TENDANCES

## EUROPE

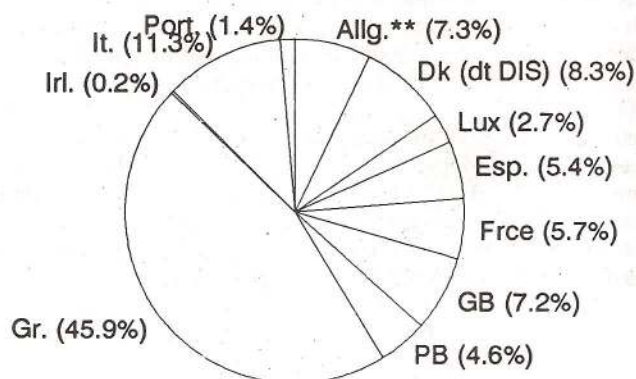
FLOTTE EN SERVICE (a)					EN COMMANDE (b)		
	1er Janvier 1992			Janv. 91	1er Janvier 1992		Janv. 91
Navires (> 300 tjb)	Nbre	MTPL	CEE/Monde(%)	MTPL	Nbre	MTPL	MTPL
Pétroliers	862	39.60	15.03	40.10	124	4.30	3.42
Vraquiers	639	32.90	13.67	32.30	14	1.70	2.89
Porte-conteneurs	320	8.10	27.36	7.60	49	1.40	1.78
Autres navires	3 570	14.20	11.42	14.50	139	0.60	0.73
<b>Tous navires (CEE)*</b>	<b>5 391</b>	<b>94.80</b>	<b>14.41</b>	<b>94.50</b>	<b>326</b>	<b>8.00</b>	<b>8.82</b>

PAVILLONS NATIONAUX	Nbre	MTPL	Pays/Monde(%)	MTPL	Nbre	MTPL	MTPL
Allemagne *	832	6.90	1.05	6.80	116	1.10	1.39
Belgique	31	0.00	0.00	2.90	9	0.10	0.42
Danemark **	494	7.90	1.20	7.40	56	2.40	2.37
Espagne	368	5.10	0.78	5.60	3	0.00	0.17
France	199	5.40	0.82	5.50	13	0.90	0.66
Grande-Bretagne	508	6.80	1.03	7.80	15	0.50	0.75
Grèce	1 423	43.50	6.61	41.00	10	0.80	0.25
Irlande	67	0.20	0.03	0.20	3	0.01	0.01
Italie	828	10.70	1.63	11.90	64	1.90	2.46
Luxembourg	48	2.60	0.40	0.00	0	0.00	0.00
Pays-Bas	518	4.40	0.67	4.20	37	0.30	0.34
Portugal	75	1.30	0.20	1.20	0	0.00	0.00
<b>Tous navires (CEE)*</b>	<b>5 391</b>	<b>94.80</b>	<b>14.41</b>	<b>94.50</b>	<b>326</b>	<b>8.01</b>	<b>8.82</b>

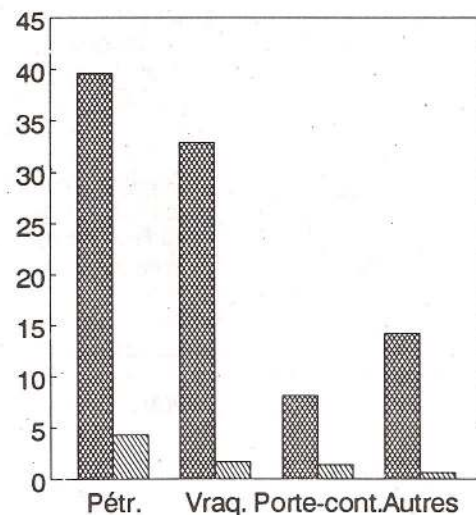
\* Ex-RDA comprise \*\* DIS compris

Sources : (a) Institut de Brême (b) Fairplay (country of flag) : la rubrique commande n'inclut pas les navires à passagers, offshore et divers (miscellaneous)

### PART DES PAVILLONS NATIONAUX / CEE (94.80)



### TYPES DE NAVIRES (MTPL) (EN SERVICE ET EN COMMANDE)



# INDICATEURS ET TENDANCES

## FRANCE

FLOTTE	AVRIL 92			
	Nbre	tjb	TPL	age moyen
Navires passagers	21	203 684	53 955	11.2
Porte-conteneurs	26	770 719	814 401	9.6
Cargos rouliers	35	203 040	233 412	12.3
Polythermes	4	11 903	17 448	8.5
Transporteurs de produits chimiques	4	13 889	22 386	14.3
Autres cargos	55	71 216	105 180	19.7
Transporteurs de vrac sec	13	423 747	748 347	9.0
Pétroliers long-courriers	15	1 689 547	3 364 841	13.9
Pétroliers caboteurs	36	306 532	502 750	15.4
Transporteurs de gaz	6	148 105	133 039	13.9
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>	<b>3 842 382</b>	<b>5 995 759</b>	<b>14.8</b>
<i>dont navires immatriculés TAAF</i>	<i>48</i>	<i>592 078</i>	<i>1 068 889</i>	<i>12.9</i>
Total (avril 91)	213	3 715 609	5 771 282	

NAVIRES EN COMMANDE	AVRIL 92		
	Nbre	tjb	TPL
Cargos rouliers	2	nd	nd
Navires passagers	2	41 700	6 935
Pétroliers	8	880 160	336 300
Transporteurs de vrac sec	3	225 000	450 000
Porte-conteneurs	7	163 400	170 900
Cargos polythermes	1	8 833	9 600
Navires citernes	4	16 034	25 082
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>1 335 127</b>	<b>998 817</b>
Total (avril 91)	20	513 516	598 880

### EVOLUTION DU COUT D'UN POSTE DE TRAVAIL A BORD

Indice CCAF	JUIL.91	OCT.91	MOY. 91	JANV.92	AVRIL 92
(base 100 en 1967)	868.5	874.6	870.2	891.6	891.6

### BALANCE DES PAIEMENTS (transports maritimes)

BANQUE DE FRANCE	1ER TRIM 91	2ND TRIM 91	3EME TRIM 91	4EME TRIM 91
En millions de Francs	- 1567	-1896	-1170	-1711*

\* estimation

# COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

La 14ème assemblée générale de notre association s'est tenue dans l'amphithéâtre de l'Institut des Métiers de l'Hôtellerie et de la Restauration à Paimpol, les 6 et 7 mai 1992.

Le pointage donne 33 participants et 109 pouvoirs soit 142 représentés. Même si ce chiffre est en augmentation sur l'année précédente (+28), la participation, ne serait-ce que par l'envoi d'un POUVOIR, reste insuffisante.

## RAPPORT MORAL / RAPPORT D'ACTIVITES.

La longue intervention du Président tenait à la fois du rapport moral et du rapport d'activités.

Rapport moral parce qu'il a tenté de faire ressortir notre philosophie en matière de navigation, de sécurité en mer, de protection de l'environnement, de défense de la profession.

Rapport d'activités puisqu'il a décrit les principales actions de l'association pendant l'année écoulée.

Les points suivants présentés par le Président définissent l'orientation à donner à nos travaux immédiats :

- *vraquiers, poursuite de nos travaux*
- *renforcement des contrôles du M.O.U.*
- *lutte contre la piraterie*
- *traitement des clandestins*
- *OMBO*
- *formation sur simulateurs*
- *conséquences du SMDSM*
- *certification de la gestion des navires*
- *flotte pétrolière*
- *organisation du trafic maritime*
- *évolution du pilotage*
- *primauté du rôle du commandant*
- *culture maritime*

La liste n'est pas exhaustive !

Le temps consacré à la "certification" n'a pas permis à l'AG de discuter tous ces points. Nous proposons ces sujets comme base de réflexion des réunions régionales. Nous attendons de chaque adhérent commentaires et propositions. De plus, des GROUPES DE TRAVAIL seront constitués au fur et à mesure des besoins.

A la suite de l'AG, le Bureau a décidé d'adresser une lettre au Secrétaire d'Etat à la Mer (page 13).

Trois points ont été évoqués : *prérogatives des C2NM* : L'AFCAN accueille les capitaines de tous brevets et ne veut pas s'engager dans cette querelle franco-française. L'important nous semble de favoriser l'emploi des officiers français, pour qu'ils puissent soit servir sur des navires étrangers, soit naviguer français, sans être défavorisés par rapport à des brevets étrangers peut-être de moindre valeur.

*Titre d'ingénieur* : L'AFCAN, sur un plan général, défend la profession de navigants. Nous ne tenons pas à soutenir une démarche d'attribution d'un titre d'ingénieur aux C1NM qui favoriserait leur départ à terre et priverait la MARMAR d'officiers hautement qualifiés dont elle a tant besoin.

*Capitaine au long cours* : L'AFCAN n'est pas qualifiée

pour défendre l'appellation. Elle en laisse le soin à ses amis de l'AACLF.

## RAPPORT FINANCIER.

Présenté par Jacques ERNAULT, le bilan financier reste satisfaisant même si fin 91 le compte d'exploitation est débiteur de 21 000 francs pour cause d'achat de matériels de bureau.

Les dépenses de notre Association sont ainsi ventilées :

- Secrétariat ..... 36%
- AFCAN-INFORMATIONS ..... 21%
- Protection juridique ..... 20%
- Missions et réunions ..... 17%
- Frais des Régions ..... 5%
- Divers ..... 1%

Il faut rappeler que les seules recettes proviennent des cotisations de nos membres.

Yves CHARLOT a rappelé nos effectifs à la mi-avril 92 : 470 membres dont 206 actifs 22 associés 242 retraités.

**La prochaine assemblée générale se tiendra en Provence-Alpes-Côte d'Azur.**

## RENOUVELLEMENT DU C.A.

Tiers sortant ou démissionnaires : Allard, Caron, Charlot, Leydier, Recher, Yvonnou.

Se présentent : les mêmes, sauf Leydier plus Declercq.

Sont élus : Allard, Caron, Charlot, Declercq, Recher, Yvonnou.

Le Bureau de l'AFCAN reste inchangé.

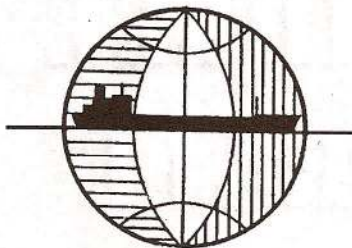
## LA CULTURE MARITIME.

Si la sécurité a été encore une fois au centre de nos travaux, la Culture y a connu également un moment fort avec la causerie de M. François CHAPPE intitulée "*Les Français, la Culture et la Mer : pour une réconciliation définitive*".

Le Docteur en Histoire a su démontrer que malgré le caractère rural des Français, la France n'en est pas moins un pays riche d'une solide culture maritime. S'appuyant sur "*L'Épopée d'Islande*", en ce pays de Paimpol, terrible pour les hommes mais magnifiée par la littérature, il a insisté sur la nécessité d'une approche scientifique et rigoureuse de la culture maritime.

Le Conseiller du Ministre a ensuite esquissé les grandes lignes de son action qui est tout d'abord de dresser un inventaire du patrimoine maritime - qui n'est pas constitué que de vieux bateaux - et de préserver tout ce qui présente un réel intérêt culturel.

L'AFCAN, qui participe au Comité de parrainage de la FONDATION NATIONALE POUR LA CULTURE MARITIME, va constituer un Groupe de Travail chargé de définir quelles actions culturelles elle pourrait entreprendre.

**AFCAN**

Monsieur C. JOSSELIN  
Secrétaire d'Etat à la Mer  
3, Place de Fontenoy

75700 PARIS

YC/CR/92.27

Le 22 mai 1992

Monsieur le Ministre,

A la suite de son Assemblée Générale tenue à Paimpol les 6 et 7 mai, l'Association Française des Capitaines de Navires désire attirer votre attention sur les points suivants :

#### **CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT.**

A quelques semaines du début des "Contrôles opérationnels" prévus par le Mémoire de Paris, sur proposition française, les Capitaines s'inquiètent du manque de moyens dont dispose l'Administration des Affaires Maritimes pour y faire face.

Ils estiment que la France doit se montrer à la hauteur des mesures qu'elle a suscitées lors de la Quatrième Conférence Ministérielle sur le contrôle des navires par l'Etat du Port, en mars 1991, ainsi que du futur "contrôle des pétroliers existants" qu'elle a proposé à l'OMI.

Ils sont convaincus qu'il ne suffit pas de surveiller le trafic pour protéger nos côtes mais qu'il faut aussi contrôler les navires pour éliminer les plus dangereux.

Ils souhaitent que les effectifs d'inspecteurs soient notablement renforcés en France et que d'autre part la France suscite une action, à l'échelle de la CEE, visant à créer un Corps de Garde-côte Communautaire.

#### **PIRATERIE ET VOL A MAIN ARMEE.**

Les Capitaines s'inquiètent du grand nombre d'actes de piraterie et de vol à main armée commis à l'encontre des navires de commerce.

Ils souhaitent que le Gouvernement Français proteste par voie diplomatique auprès des Etats côtiers concernés, principalement en Afrique de l'Ouest, chaque fois qu'un acte de violence est commis contre un navire ou des marins français.

Ils suggèrent que le Conseil de Sécurité de l'ONU soit saisi de cette question.

#### **PASSAGERS CLANDESTINS.**

La présence de passagers clandestins à bord d'un navire de commerce peut constituer une menace grave pour son équipage. D'autre part le maintien de ces personnes à bord, dans des conditions le plus souvent pénibles, pose un problème simplement humanitaire.

Les Capitaines désirent que le Gouvernement Français fasse en sorte que la convention de Bruxelles sur les clandestins (10 octobre 1957) puisse enfin entrer en vigueur.

#### **REPRESENTATIVITE DE L'AFCAN.**

Forte de 206 capitaines de navires en activité, l'Association Française des Capitaines de Navires peut prétendre représenter largement la profession.

Elle veut être un organe de réflexions et de propositions et souhaite vivement, Monsieur le Ministre, être associée aux travaux relatifs à la navigation, à la sécurité en mer, à la protection du milieu marin et au métier de Commandant de navires. Elle se tient donc à votre disposition pour répondre à tout instant aux invitations de vos services.

Soyez assuré, Monsieur le Ministre, de l'expression de nos sentiments respectueux et dévoués.

Commandant Yves CHARLOT  
Secrétaire Général



Par les Cdt's CHENNEVIÈRE et  
TROCHERIS

# ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA

## ■ 18ème ASSEMBLEE GENERALE A ANVERS LES 15 ET 16 MAI 1992.

Les Présidents HAUCHART de BESMA et GOLBERG de l'IFSMA accueillent les participants parmi lesquels il y a deux nouveaux venus représentant la LITHUANIE et la RUSSIE.

Viennent ensuite l'adoption de l'ordre du jour et les minutes du rapport de la 17ème AG à BILBAO.

## ■ RAPPORT DE L'A.G. PRECEDENTE.

La Suède présente un plaidoyer sur la responsabilité du Capitaine qui est en quelque sorte une réponse au papier que nous avons présenté à Bilbao. L'idée maîtresse en est qu'il faut absolument sauvegarder le maximum de responsabilités au Capitaine sous peine de voir son pouvoir s'affaiblir.

## ■ SECRETARIAT.

Le Capitaine MOORE, secrétaire général, remplaçant N. RUTHERFORD, fait son rapport. En raison de difficultés financières créées par les paiements en retard, le nombre de membres de chaque association devra être déclaré avant le 31 décembre et le paiement des cotisations avant l'A.G. faute de quoi l'Association contrevenante n'aura pas droit au vote.

Le Capt. MOORE qui est de par sa localisation le membre permanent de l'IFSMA à l'OMI fait appel aux actifs pour lui envoyer du grain à moudre.

Le Capt. MOORE est assisté au secrétariat par le Capt. EVANS. Dans son rapport, il appuie sur le fait que si les Associations membres demandent plus d'efficacité de la part du secrétariat, il faut donner à ce dernier plus de moyens en augmentant les cotisations.

## ■ AUDITEURS.

Les Commandants SEM et MARTIN qui font fonction d'auditeurs honoraires désirent être relevés. Il est décidé de leur demander de rester jusqu'à la prochaine A.G. Capt. RUTHERFORD propose de les remplacer par des commissaires aux comptes professionnels.

## ■ TRESORIER.

Le Capt. WARWICK ayant démissionné, le Capt. RUTHERFORD, ancien secrétaire général a accepté et a été coopté par le Conseil pour le remplacer.

Le Trésorier présente son budget de 1991 en équilibre et demande une hausse des cotisations qui passeraient de 4 à 6 livres. La Norvège avec ses 1 500 membres est opposée à cette augmentation et propose de passer à 5 livres avec une taxe de base de 250 livres par Association. Une discussion s'en suit au cours de laquelle il est proposé de s'adresser aux armateurs pour nous sponsoriser. La décision est remise à l'après-midi. Le Président GOLDBERG met alors aux voix la proposition suivante. 6 livres par membre avec un minimum de 400 livres pour une Association.

Sur 17 votants, 3 sont contre. L'AFCAN vote blanc pour marquer son opposition au minimum de 400 livres qui pénalise les petites associations.

Le budget devrait passer de 30 000 à 44 000 livres.

## ■ ELECTIONS AU CONSEIL.

CHENNEVIÈRE intervient pour faire remarquer que sauf pour l'une d'entre elles, nous venons de découvrir les candidatures à la vice présidence avec les différents papiers sur la table de la réunion. En tant que délégués d'une association, il nous est difficile de voter sans l'aval de nos mandants.

Le Président GOLDBERG propose et fait voter à mains levées pour le Cdt KAWASHIMA qui est élu "deputy president" en remplacement de ASHEIM. Le Cdt LINDWALL de Suède est ensuite élu vice-président.

## ORDRE DU JOUR

### ■ POINT 11 RORO WORKING GROUP

Le Cdt COLSON se plaint du peu de résultats. Néanmoins, le groupe de travail qu'il préside doit continuer ses efforts.

### ■ POINT 12 FACTEUR FATIGUE.

Ce sujet fait partie des préoccupations de l'IMO. Les armateurs (grecs en particulier) ont demandé qu'il soit retiré de l'ordre du jour de l'OMI sous prétexte qu'il ne s'agissait pas d'un problème concernant directement la navigation. Mais il a été reconnu qu'ayant une influence sur la veille, il devait donc être traité par STCW.

En fait les armateurs sont conscients du problème mais en redoutent les coûts.

### ■ POINT 13 EEC GROUP

Ce groupe composé spécialement des Commandants BOER et HAUCHART a été sollicité pour présenter sa dernière étude des problèmes maritimes Européens notamment sur la fatigue au Nautical Institute et à la Commission Européenne de Bruxelles.

### ■ POINT 14/1 ET 2 TRAVAUX FUTURS DE L'IFSMA.

La Suède présente un document critiquant la façon de travailler de l'IFSMA et demande la création d'un groupe de travail pour traiter les objectifs de la fédération. En fait, cela revenait à doubler le Conseil. Le Secrétaire Général fit une réponse très structurée démontrant que cette tâche revenait au Conseil et que d'autre part, le Secrétaire Général était l'entité la plus proche de l'OMI et avait donc plus de possibilité d'intervenir efficacement.

Il a été décidé que le Conseil, si besoin élargi, ferait désormais fonction de groupe de travail.

### ■ 14/3.4 RESPONSABILITE DU COMMANDANT ET DU PILOTE.

Documents de l'Allemagne et de la Russie.

L'Allemagne avait joint un extrait du Lloyd's list international : "Pilots never Pay".

Le représentant de l'IMPA fit remarquer que le pilote était passible

d'amendes et de prison, qu'il était aussi l'assistant du capitaine et que s'il n'était pas infallible, il restait néanmoins du même "bord" que le capitaine en cas d'incident ou accident. Il déplorait d'autre part que certains pilotes soient entraînés dans une certaine compétition au niveau du prix ce qui allait à l'encontre de la qualité du service.

A propos des VTS et des conseils donnés par VHF, le Capitaine doit savoir avec qui il correspond.

#### ■ 14/5 DEVELOPPEMENT DES "NO MAN SHIPS" et des navires à équipages réduits (par les Japonais).

Ce document est surtout une constatation. Partis de 18, ils ont des équipages de 11 sur de gros navires. En 1991, 150 navires japonais avaient des équipages de 11 à 17 hommes.

#### ■ 14/6 OBLIGATION MORALE DU CAPITAINE DE RESTER LE DERNIER A BORD et même de couler avec son navire.

Il n'y a aucune loi internationale à ce sujet, l'opinion unanime de l'assemblée est que le Capitaine doit rester à bord tant qu'il y a la moindre possibilité d'être efficace pour sauver des vies humaines et pour le navire.

#### ■ 14/7 HARMONISATION DES EQUIPEMENTS.

Cette question a déjà été soulevée à plusieurs reprises en particulier par les Hollandais à Bilbao en 1980. Il faut constater que peu de progrès ont été réalisés.

Un membre individuel fait remarquer que contrairement à ce qui se passe dans l'aviation où les pilotes qui doivent changer d'appareil subissent un entraînement, le passage d'un navire sur l'autre nécessite un certain temps d'adaptation qui n'est nullement préparé, de trop nombreuses relèves se faisant même en bloc et au pied de la coupée.

#### ■ 14/8 PERTES DE BULK CARRIERS.

Papier présenté par le Capt. BEETHAM, très complet, dont la synthèse a été faite par le Secrétaire Général en raison de l'absence du rédacteur.

Le travail du Capt. BEETHAM faisant mention en particulier de "l'excellent" papier présenté par la France à l'OMI en avril 1992, nous avons informé l'Assemblée que celui-ci avait été rédigé sur les bases d'un travail fourni par l'AFCAN ce qui a donné lieu aux applaudissements de l'assemblée.

Le Capt. CUYT suggère que l'IFSMa prenne contact avec les principales sociétés de classification.

Le Président GOLDBERG fait remarquer que très souvent au cours de reclassification de 12ème année la société de classification exige trop de réparations, l'armateur s'adresse à une autre société qui lui donne alors un délai de quatre ans. Le Cdt KIEHNE fait remarquer que ceci n'est plus tout à fait vrai car les principales sociétés de classification se sont mises d'accord sur un échange réciproque d'informations.

Le Capt. KIEHNE rappelle le problème de l'année de grâce qui contrairement à l'esprit d'origine amène des classifications espacées de 5 ans au lieu de 4, ce qui remet la visite de 12 ans à 15 ans.

L'assemblée adopte les objectifs et les procédures définies par le Capt. BEETHAM. (ndlr : voir page 33).

#### ■ 14/9 PROBLEME DE CLANDESTINS.

Beaucoup de capitaines sont au fait du problème. La solution serait d'abord la mise en application de la convention de 1957 et donc sa ratification par au moins 10 des 12 pays signataires. Pour l'instant seules 9 ratifications ont été reçues. Il demande aux associations membres d'intervenir auprès de leurs instances nationales.

L'AFCAN fait remarquer que cette intervention ne se justifie que dans le cas où le pays n'a pas ratifié la convention. Il nous faudra donc vérifier la situation de la France.

#### ■ 14/10 RESPONSABILITE DU CAPITAINE (papier de la Suède)

Tout le monde est d'accord pour que le Capitaine soit responsable à condition qu'il ait été informé en temps utile faute de quoi le ou les responsables de l'erreur ou du défaut d'information doivent supporter une part de responsabilité.

#### ■ 14/11 NORMES DE SERVICE A LA MER POUR DELIVRANCE DE BREVETS PAR EQUIVALENCE.

Les Philippines envisagent de délivrer des brevets marine marchande à des officiers de la Marine Nationale sous certaines conditions de service à la mer et sans formation propre au transport maritime.

L'IFSMa décide d'intervenir auprès de l'OMI sans mentionner les Philippines et sur une échelle générale en demandant que nul ne puisse recevoir un brevet Marine Marchande sans avoir satisfait aux normes OMI.

#### ■ 14/12 PIRATERIE - ATTAQUES A MAINS ARMEES.

Papiers du Secrétariat et de BESMA.

L'assemblée décide que pour l'instant le plus important est :

1. que tout Capitaine victime de tels actes en rende compte à son Association pour transmission à l'IFSMa afin de construire un dossier solide à transmettre à l'OMI.

2. Intervention des associations auprès de leurs propres administrations.

#### ■ 14/13 PROCEDURE D'UTILISATION DU GMDSS

Les Hollandais distribuent une plaquette guide opératoire destinée à être affiché sur les passerelles et éditée par leur Administration.

L'Assemblée juge cette présentation intéressante et suggère que chaque association intervienne auprès de sa propre administration pour qu'elle fasse de même.

#### ■ 15 OMBO

Papier présenté par le KBZ Belge qui bien qu'aucun essai ne soit fait officiellement a mené une enquête auprès de ses capitaines pour recueillir leur opinion sur les conditions d'exploitation éventuelle d'un navire OMBO.

Il en ressort qu'il n'y aurait pas de problème pour les longues traversées au large.

La dérégularisation du travail peut entraîner une fatigue complémen-taire.

Ce principe ne peut être envisagé dans les eaux resserrées.

Des circonstances spéciales pouvant toujours survenir, le Capitaine doit rester disponible et donc ne pas faire le quart.

Le Capt. KIEHN indique avoir suivi des essais au cours desquels il n'a pas noté de problèmes majeurs.

L'Assemblée décide qu'il faut appliquer les règles de l'OMI tant qu'elles n'ont pas été changées.

#### ■ 16

Faute de candidature, le lieu et la date de l'A.G. de 1993 seront décidés lors du prochain conseil d'octobre.

Le Capt. KIEHNE au nom de VDSK qui va fêter son centenaire propose Hambourg pour 1994.

Le Secrétariat général préférerait Londres afin de combiner l'A.G. de l'IFSMa et "Command Seminar".

Les délégués choisissent Hambourg au cours d'un vote à main levée. Il est suggéré que la réunion du conseil ait lieu à Londres de façon à permettre à ses membres de participer au CS. L'Assemblée décide qu'à partir de 1996 l'A.G. aura lieu à Londres toutes les années paires qui sont celles où se tient un "CS".

#### ■ EEC MEETINGS.

Présents : l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France (ACOMM et AFCAN), la Hollande et l'Irlande.

Un représentant de l'Australie ainsi que le Secrétaire Général de l'IFSMa assistaient en tant qu'observateurs.

PAVILLON EUROS : n'intéresse pas les Danois tant navigants qu'armateurs. Ils ont déjà un registre bis qui leur suffit.

Un participant indique qu'il a entendu dire que les armateurs allemands et français seraient intéressés par le pavillon luxembourgeois.

Le groupe de travail décide de continuer ses interventions auprès de la commission et des armateurs européens.

# SURETE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES

*Dossier préparé par le Cdt M. CARON*

## MAITRISE DE LA QUALITE.

C'est dans l'industrie automobile japonaise, au début des années 60, qu'a débuté le **contrôle de la qualité** : simple constat en bout de chaîne de la réussite ou de la malfaçon d'une pièce manufacturée.

Puis l'idée est venue de débusquer les ratés en amont, avant le produit fini : c'est l'**assurance de la qualité** qui, grâce à l'élaboration de spécifications de processus de fabrication et de procédures d'organisation (manuel d'assurance qualité), permet de prouver au client la capacité organisationnelle de l'entreprise à maîtriser la qualité du produit.

Ensuite, la complexité grandissante des procédés de fabrication a poussé les entreprises vers la **gestion globale de la qualité** qui procède d'une approche plus systématique impliquant l'ensemble du personnel (cercles de qualité). Son objectif est de bien faire, dès la première fois, tout ce qui répond aux besoins du client.

Ces "méthodes qualité" ont engendré des économies, comme le montre le tableau suivant :

### Coût de la NON QUALITE en % du chiffre d'affaires

Contrôle de la qualité	20 à 25%
Assurance de la qualité	10 à 12%
Gestion globale de la qualité	4 à 7%

En ce qui concerne la qualité des produits industriels, le Japon atteint actuellement le "ZERO-DEFAULT". L'Europe en est à 4 à 7% du C.A. Mais l'obsession de la qualité est telle, dans l'industrie comme dans les services, qu'une nouvelle religion est née, celle de la perfection absolue, ou QUALITE TOTALE, qui a ses Grands Prêtres : les QUALITICIENS.

L'évolution de la **normalisation** a suivi celle de la maîtrise de la qualité avec en particulier l'avènement des normes européennes ISO 9000 et suivantes (International Standard Organisation). Parallèlement on assis-

taut au développement de la **certification** et la plupart des grands pays industriels possèdent leur organisme de certification : AFAQ en France, BSI en Grande-Bretagne, DQS en Allemagne, ASQC aux Etats-Unis, JUSE au Japon.

L'Association Française de l'Assurance Qualité délivre des certificats de qualité selon les critères des normes ISO 9000 et suivantes. L'AFAQ comporte trois collèges de membres parmi lesquels on peut citer l'AFNOR, EDF, GDF, La Poste, PSA, Renault, etc. et le Bureau Veritas (troisième collège : contrôle technique). Il existe un "comité de certification de transport" spécialement chargé de l'assurance qualité en matière de transport.

A l'origine donc, l'ASSURANCE QUALITE recherchait avant tout l'amélioration d'un **produit**, fabriqué selon des **normes** bien définies. Puis on a "normalisé" les **procédures**, en recherchant la meilleure façon de faire les choses et en s'assurant que chacun faisait les choses de la meilleure façon. Enfin, et en toute logique, on en est venu à considérer la recherche de la qualité comme un mode de MANAGEMENT GLOBAL.

## QUALITE DE LA GESTION.

Dans le maritime, la notion de qualité de la gestion des navires et de leurs opérations s'est rapidement propagée à partir de 1990, avec vraisemblablement comme point de départ la publication en 1989 de la Résolution A647 de l'OMI intitulée "**Directives sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution**".

Par ce document l'OMI invite les Gouvernements à encourager les compagnies à prendre les mesures nécessaires pour développer, mettre en œuvre et entretenir une gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution conforme à ses directives.

Avant l'adoption de la Résolution, quelques armements ont tenté de mettre en place des systèmes de gestion de la qualité en adaptant la norme ISO 9002, sans préoccupation spécifique pour les problèmes de sécurité et de prévention de la pollution.

Tout en admettant que les systèmes de gestion de la QUALITE et les systèmes de gestion de la SECURITE sont quelque peu différents, l'OMI fait remarquer qu'ils peuvent s'inscrire dans un ensemble unique de GESTION GLOBALE. Mais les normes concernant la sécurité et l'environnement ne devraient être définies que par l'Organisation et devraient obligatoirement être incluses dans tout recueil de règles de gestion.

C'est ainsi que cinq grandes sociétés de gestion de navires, regroupées sous le sigle ISMA (International Ship Management Association), ont rédigé un Recueil de Règles intitulé "Code for Shipmanagement Standards" (CSS) qui comprend les exigences de la Résolution A647 et de l'ISO 9002. Le but fondamental du Code est de renforcer la QUALITE du transport maritime et la SECURITE. Les compagnies qui appliqueront ce Code pourront voir la qualité de leur management certifiée par une des trois Sociétés de Classification impliquées dans cette organisation : Lloyd's Register of Shipping, Det Norske Veritas et Germanischer Lloyd.

#### GESTION DE LA SECURITE.

Commencés en 1987, les travaux du Comité de la Sécurité maritime et du Comité de la Protection de l'environnement ont abouti en octobre 1989 à l'adoption de la Résolution A649 (16) de l'OMI qui fut amendée en novembre 1991 pour devenir la Résolution A680 (17).

Le 9 avril 1992, un Groupe de Travail conjoint des deux Comités a décidé de faire adopter par l'OMI le **recueil international sur la gestion de la Sécurité (Int. Safety Management Code = ISM Code)**.

Ce Code, plus précis que les précédentes résolutions, va servir de "référentiel" aux futures certifications.

#### CERTIFICATION DE LA GESTION.

Selon le Code ISM, le système de gestion de la sécurité doit être approuvé par l'Administration ou par une "organisation reconnue" et faire l'objet d'un CERTIFICAT.

Les Sociétés de Classification ont donc élaboré des systèmes destinés à aider les armements à mettre en œuvre dans l'industrie maritime les outils de la maîtrise de la qualité.

Le Norske Veritas propose même une MARQUE de classification.

Le BUREAU VERITAS a publié en novembre 1990 la Note d'Information NI 371DNS intitulée CERTIFICATION DE LA GESTION DES NAVIRES. Elle regroupe les règles provisoires (en attendant le Code ISM) qui permettent à un armement d'obtenir la certification de la gestion des navires "**pour la sécurité de l'exploitation et la prévention de la pollution**". Le BV entend ainsi se maintenir dans son cadre de société de prévention des risques sans se substituer à l'armateur pour le MANAGEMENT GLOBAL.

La SOCATRA, le 20 février 1992, a été le premier armement français certifié par le BV. A noter que cet armement exploite des pétroliers caboteurs et que pour cette raison sa certification prend en compte les recommandations de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum). D'autres armements sont actuellement en phase d'évaluation.

#### COMMANDEMENT ET GESTION DES NAVIRES. —

Le BUT de la certification apparaît clairement en tête des Règles édictées en la matière par le Bureau Veritas (NI 372 DNS) :

#### "OBJET

La "CERTIFICATION DE LA GESTION DES NAVIRES" est un schéma proposé par le BUREAU VERITAS pour l'évaluation volontaire de l'organisation de la gestion dans les compagnies de navigation, dans le but de confirmer leur capacité à prendre en charge la sécurité des navires, des passagers et des équipages, et la prévention de la pollution".

Ainsi il s'agit avant tout de SECURITE et de PREVENTION DE LA POLLUTION. Mais grâce à la remise en cause, parfois douloureuse, de toute l'organisation, à terre comme à bord, grâce à l'établissement de procédures adéquates, à la mise à jour de la documentation, à la définition claire des tâches et responsabilités de chacun, la certification "sécurité" devrait pouvoir générer de l'ASSURANCE-QUALITE.

Car il y a une manière correcte de condamner un panneau de cales, de visiter un groupe électrogène, de gréer un filet de coupée, d'assurer le quart à la passerelle, de déballaster, de charger, d'inertier, etc.

Toutes choses que nous savons faire !...

En tout cas toutes choses que nous devons faire et que nous devrions faire **le mieux possible**.

Là est la question : savons-nous travailler correctement ? Il semble que la réponse soit extrêmement variable d'une compagnie à l'autre. Sur tel navire, il existe des consignes précises, des manuels clairs, des dossiers à jour. Sur tel autre, réglementations et notices sont battues comme jeu de cartes au gré des arrivées de courrier et des tentatives de consultation. A tel armement l'entretien est l'objet d'une politique suivie par les intervenants successifs. A tel autre, l'embarquement d'un nouveau commandant ou d'un nouveau chef bouleverse les travaux en cours.

Il est certain qu'une bonne remise en ordre et une certaine harmonisation des méthodes sont nécessaires.

C'est à la Direction de la compagnie, détentrice de la responsabilité totale de l'exploitation de ses navires d'y faire procéder. Avec ou sans l'aide d'experts.

Mais ce sont les marins, et plus particulièrement les commandants et les chefs de services qui sont les plus aptes à percevoir les améliorations à apporter aux méthodes de travail à bord. Ils possèdent un savoir-faire (une culture ?) plus oral qu'écrit, transmis par apprentissage dont il importe de tenir le plus grand compte.

Ce n'est pas dans les bureaux parisiens que doit s'élaborer la vie du bord mais sur le navire même. Sur le plan de la sécurité et de la qualité du travail, le marin est en première ligne, il est au front. L'intendance est dans les bureaux, c'est à elle de suivre.

Mais le marin - éternel absent - doit prendre conscience que le monde change, que les technologies de plus en plus pointues exigent des gestes de plus en plus précis. Il ne doit plus se satisfaire de "faire comme cela" parce que c'est "comme cela qu'on a toujours fait".

Une véritable et franche concertation entre hommes de mer, gestionnaires de navires et qualitatifs pourrait

se traduire par des navires non seulement plus sûrs, mais également plus performants.

La certification de la gestion des navires offre à tous les acteurs du monde maritime une bonne occasion de procéder à leur AUTOCRITIQUE.

L'AFCAN, pendant son Assemblée Générale, a entendu un Ingénieur de Bureau Veritas exposer la démarche de cette société de classification vers une certification de la gestion des navires.

Le dossier que nous présentons s'appuie sur son

exposé, sur les documents qu'il a bien voulu nous confier ainsi que sur plusieurs articles de la presse spécialisée. Il est destiné à l'information des capitaines, dont nous attendons les avis et commentaires.

Je souhaite que notre association se livre à une réflexion en profondeur sur la gestion des navires et sur l'application des règles en vigueur et fasse des propositions visant à améliorer l'une et l'autre.

Michel CARON  
Président de l'AFCAN

---

## LA MAITRISE DE LA SECURITE.

Comme nous venons de le voir, toute certification est réalisée par rapport à une spécification appelée REFERENTIEL. Pour la gestion des navires, le référentiel du BV est double :

- d'une part les exigences de la norme ISO 9002
- d'autre part les Directives de l'OMI.

Nous allons évoquer rapidement ces documents avant de citer plus longuement les Règles du BV pour la certification. Nous décrirons ensuite la démarche qui peut conduire un armement à l'obtenir.

### ISO 9002

Publiée à partir de 1987, la série des normes ISO 9000 comporte une norme ISO 9002 intitulée "Systèmes qualité - Modèle pour l'assurance de la qualité en production et installation" qui s'est avérée la plus appropriée à une adaptation pour les services réalisés dans le cadre du transport maritime.

En effet l'examen de ses exigences permet de constater que de nombreux chapitres sont facilement transposables aux services liés à l'exploitation des navires et il suffit de modifier la terminologie pour retrouver les principaux concepts contenus dans les directives de l'OMI.

### CODE ISM.

L'adoption de l'International Safety Management Code va rendre obsolètes les Résolutions A647 (16) et A680 (17). Le BV va donc modifier ses Règles en fonction de ce nouveau texte. Mais l'essentiel du Code - et donc des Règles édictées par le BV - était déjà contenu dans les Résolutions. Pour simplifier et pour être en pleine actualité, nous ne parlerons que du Code.

L'OMI a constaté qu'en vingt ans les réglementations qu'elle a promulguées ont porté leurs fruits puisque, exprimées en pourcentage de la flotte mondiale, les pertes de navires ont diminué. Les résultats sont encore meilleurs en ce qui concerne la pollution.

On n'en constate pas moins un certain nombre de SINISTRES dont l'analyse des causes laisse apparaître l'implication primordiale du **facteur humain**.

Les résultats d'une analyse des facteurs de risques en attribuent les deux tiers (67%) à deux principaux paramètres :

- pour 50% la gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution, qui incombe tant aux équipages qu'aux sédentaires,
- pour 17%, la compétence du personnel comprenant ses connaissances intrinsèques, son expérience et sa motivation.

Les statistiques donnent des résultats similaires pour l'aérien.

L'OMI en déduit que si les réglementations internationales peuvent être considérées comme efficaces, l'amélioration de la sécurité doit désormais être recherchée du côté des hommes qui les mettent en œuvre. Ce raisonnement rejoint d'ailleurs l'opinion de certains membres de l'OMI, dont la France, qui estiment qu'il faut veiller en priorité à l'application des règles en vigueur avant d'en édicter de nouvelles.

L'Organisation a donc considéré qu'il était nécessaire d'amener les exploitants de navires à mieux gérer la sécurité en leur proposant un "canevas" de gestion reposant sur les principes de base suivants :

- définition d'une **politique** en la matière,
- sensibilisation de l'ensemble du **personnel**,
- mise en œuvre de **moyens**.

D'où la naissance d'un CODE DE MANAGEMENT DE LA SECURITE.

Dans un premier temps le Code s'appliquera sur une base volontaire, à toutes les compagnies exploitant des navires en voyages internationaux. Il pourrait devenir obligatoire pour tout navire au 1er juin 1998. En attendant l'OMI va recommander aux Etats de rendre le Code obligatoire, dans leur législation interne, aux navires à passagers, aux pétroliers et aux transports de produits chimiques.

Le numéro précédent d'AFCAN-INFORMATIONS a donné des extraits du **projet** de Code, alors en cours d'examen à l'OMI, qui concernaient la responsabilité et l'autorité du capitaine et les moyens et personnels. Le texte définitif ne comporte pas de modifications notables. Cependant, étant donné l'importance de ces dispositions, nous vous les redonnons ci-après, en français cette fois.

## § 5 RESPONSABILITE ET AUTORITE DU CAPITAINE

5.1 Eu égard aux dispositions du Code, le capitaine a la responsabilité à bord du navire pour :

- 1 appliquer la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
- 2 motiver l'équipage dans l'observation de cette politique ;
- 3 donner des ordres et des consignes appropriés qui soient clairs et simples ;
- 4 passer en revue les procédures de sécurité et de prévention de la pollution et rendre compte à la compagnie (ndlr : *cette prescription de compte rendu ne figurait pas dans les Résolutions : voir commentaires ci-après*).

5.2 A bord du navire l'exploitation du système de gestion de la sécurité est de la responsabilité du capitaine. Le capitaine devrait vérifier que les prescriptions spécifiées en matière de sécurité sont observées et que les objectifs sont atteints. A cet égard, les tâches déléguées au personnel du bord sous l'autorité du capitaine devraient être définies et documentées.

5.3 Le système de gestion de la sécurité fourni par la compagnie à bord du navire devrait compléter l'autorité et la responsabilité du capitaine et doit contenir une déclaration claire confirmant l'autorité du capitaine. Aux fins d'assurer la sécurité de la vie en mer et la protection de l'environnement marin, le capitaine a pleine et complète autorité pour entreprendre les actions qu'il considère lui-même nécessaires.

5.4 Il incombe au capitaine de rendre compte à la compagnie de tout sujet qui à son avis est de nature à affecter la sécurité de l'exploitation du navire ou présenter un risque de pollution et qui nécessite pour y remédier le concours de la compagnie.

Citons également le paragraphe 9 :

### 9 RAPPORT ET ANALYSES DES NON-CONFORMITES, ACCIDENTS ET EVENEMENTS DANGEREUX.

Le système de gestion de la sécurité devrait comprendre des procédures pour garantir que les non-conformités, les accidents et événements dangereux font l'objet de rapports à la compagnie et qu'ils sont enquêtés et analysés afin de développer l'efficacité du système.

Et enfin une disposition du § 10 (ENTRETIEN DU NAVIRE ET EQUIPEMENT)

10.2 (...) Le capitaine devrait recevoir le soutien nécessaire de la compagnie pour remédier aux déficiences significatives qui ont été identifiées et signalées.

Ces dispositions sont très importantes car elles formalisent en quelque sorte la règle désormais admise du **transfert de responsabilité** : lorsque le capitaine estime qu'il n'a pas les moyens, en hommes et/ou en matériels, d'appliquer la politique prescrite en matière de sécurité, il fait rapport à la compagnie et à partir de la réception de ce rapport, on considère qu'il y a transfert de responsabilité et que c'est alors à la compagnie qu'incombe le devoir de mettre en œuvre les moyens pour assurer la politique qu'elle a élaborée. Les enquêtes ont en effet

confirmé que si dans la plupart des cas il y a erreur humaine à bord des navires, et mauvaise gestion au niveau des bords, la gestion à terre devait également être impliquée à cause, très souvent, d'un manque de moyens.

Il n'est pas inutile, à ce propos, de rappeler les dispositions de la Résolution A443 (11) par laquelle l'OMI invite les gouvernements à prendre les mesures nécessaires

pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin en garantissant que

- a) le propriétaire, l'affrèteur ou toute autre personne n'impose aucune contrainte au capitaine en ce qui concerne les dispositions qu'il estime nécessaires de prendre selon son expérience professionnelle.
- b) le capitaine est protégé par des dispositions appropriées incluant le droit d'appel et contenues entre autre dans la législation nationale, les conventions collectives ou les contrats d'engagement contre les renvois abusifs ou autres mesures injustifiées de la part du propriétaire du navire, de l'affrèteur ou de toute autre personne à la suite des décisions qu'il prend selon son expérience professionnelle dans l'exercice approprié de ses fonctions.



# CERTIFICATION DE LA GESTION DES NAVIRES

## REGLES PROVISOIRES

NI 372 DNS (Novembre 1990)

*Nota : Elles sont provisoires et seront donc modifiées pour tenir compte du CODE ISM tel qu'adopté par l'OMI. Mais les principes et les modalités de la certification évolueront peu. Nous les reproduisons à titre d'information globale.*

### 1- INTRODUCTION

#### 1-1 OBJET

La "CERTIFICATION DE LA GESTION DES NAVIRES" est un schéma proposé par le BUREAU VERITAS pour l'évaluation volontaire de l'organisation de la gestion dans les compagnies de navigation, dans le but de confirmer leur capacité à prendre en charge la sécurité des navires, des passagers et des équipages, et la prévention de la pollution.

#### 1-2 PRINCIPES DE LA CERTIFICATION

##### 1 Certification initiale

11 Les principes du présent schéma sont basés sur les Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Résolution A.647 (16) de l'OMI).

12 Le schéma de la certification est établi en se basant sur l'évaluation de l'organisation de la gestion basée à terre et son extension aux navires. Au vu des résultats satisfaisants de l'évaluation, la compagnie de navigation reçoit un "Certificat de GESTION DES NAVIRES" valable 5 ans, sous réserve que les audits périodiques soient réalisés dans l'intervalle. A l'expiration, le certificat peut être renouvelé.

Le Bureau Veritas peut prendre en considération un certificat valide de conformité à la norme ISO.9002.1987 lors de la délivrance d'un certificat de GESTION DES NAVIRES. Dans ce cas, la validité du certificat de GESTION DES NAVIRES cessera dès lors que la certification ISO.9002.1987 perdra sa sienne.

13 Comme la structure et les méthodes d'exploitation varient d'une compagnie à l'autre, le schéma général peut s'adapter à l'exacte mesure d'une compagnie particulière ; le schéma ainsi adapté sera détaillé et pris en compte comme document de référence dans la procédure de certification.

14 La Société évalue le Système de Gestion de la compagnie pour s'assurer qu'il couvre bien tous les points de la Résolution A.647(16) de l'OMI et toutes les prescriptions de la présente Note d'Information.

Lorsque le Système a été jugé satisfaisant, le Bureau Veritas procède alors à l'évaluation des bureaux principaux de la compagnie et d'un échantillon représentatif des navires auxquels le Système s'applique, afin de s'assurer que la politique définie et ses procédures associées sont effectivement mises en application.

15 En cas de modification de la structure de la compagnie ou d'une partie quelconque du Système, la Société se réserve le droit de refaire une évaluation complète ou partielle. En conséquence, il est de la responsabilité de la compagnie de tenir la Société informée de telles modifications.

##### 2 Audits périodiques

Afin de garder au certificat sa validité pendant le terme de 5 ans, des audits périodiques doivent être effectués par la Société. Ces audits visent, par sondage, à vérifier que le Système de Gestion de la compagnie est mis en application et maintenu en conformité avec le Système tel qu'il a été approuvé.

La périodicité doit être convenue lors de l'évaluation initiale, mais ne sera pas supérieure à un an.

### 3. Procédure de renouvellement du certificat

A l'expiration de la validité, le renouvellement du certificat sera fait (à moins que la compagnie ne se retire de la procédure) au cours duquel une nouvelle évaluation approfondie du Système de Gestion de la compagnie sera effectuée par la Société.

### 2- PRESCRIPTIONS GENERALES

#### 2-1 POLITIQUE DE SECURITE ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La compagnie doit définir sa politique de gestion de la sécurité et de protection de l'environnement et en produire une documentation adéquate. Cette documentation peut être fournie sous forme de dossier imprimé ou de dossier disponible en ordinateur. La documentation doit indiquer les objectifs de la gestion, i.e. la sécurité dans l'exploitation des navires et l'efficacité dans la prévention de la pollution, et décrire les moyens de les atteindre. Cette politique engage l'organisation à s'assurer que la politique est comprise, mise en œuvre et maintenue à tous les échelons de l'organisation, partout où c'est applicable, de la gestion à terre jusqu'à l'exploitation dans les services à bord.

#### 2-2 SYSTEME

1 La compagnie établit et entretient un Système documenté comme moyen de s'assurer que les normes de sécurité et les mesures de protection de l'environnement sont bien conformes aux normes et réglementations reconnues, tant internationales que nationales. Ceci implique les conventions et réglementations suivantes, sans y être limité :

- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS),
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL),
- Convention internationale sur les lignes de charge,
- Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG),
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW),
- Convention 147 de l'OIT (convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands),
- Règlementation applicable de l'état du pavillon,
- Règlementation applicable de l'état du port d'escale,
- Règlement de classification applicable.

2 Le Système doit comprendre :

- des procédures et instructions documentées sur la gestion de la sécurité et la protection de l'environnement, conformément aux prescriptions de la présente Note d'Information et aux normes et réglementations pertinentes nationales ou internationales,
- la mise en œuvre effective de ces procédures et instructions.

#### 2-3 RESPONSABILITES ET RELATIONS RECIPROQUES

1 La politique ou ses procédures connexes doivent identifier les responsabilités et obligations spécifiques et établir les relations réciproques de toutes les personnes qui dirigent, effectuent ou vérifient des tâches ayant une incidence sur la politique. Ces relations doivent permettre l'identification des liaisons de communication et de commandement partout et, en particulier, entre les services à terre et le personnel embarqué.

2 Les responsabilités générales et particulières au sein de la compagnie et à bord des navires exploités sous la responsabilité de la

compagnie doivent être explicitement décrites. Des procédures doivent exister pour s'assurer que les dispositions veillant à la bonne mise en œuvre de la politique sont coordonnées afin d'obtenir une exploitation sûre et effective.

- 3 Eu égard à ces différentes responsabilités, la politique doit confirmer celles du capitaine et souligner son autorité à prendre toute action qu'il aura jugé la meilleure pour la sécurité dans l'intérêt du navire, des passagers, de l'équipage et de l'environnement marin.

#### 2-4 REPRESENTANT DE LA DIRECTION

Un représentant de la Direction doit être désigné qui, nonobstant d'autres responsabilités, doit avoir une autorité et des responsabilités définies de manière à assurer que les exigences du Système établi et certifié suivant la présente Note d'Information sont mises en œuvre de façon permanente. Ce responsable dépend directement du président de la compagnie. Il sera le nœud principal entre la compagnie et la Société dans la mise en œuvre et le maintien en conformité des prescriptions de la présente Note d'Information. Il a pleines autorités et responsabilité pour assurer la mise en œuvre effective des dispositions de la politique.

#### 2-5 MOYENS ET PERSONNEL POUR LES VERIFICATIONS

La compagnie doit identifier les besoins internes en matière de vérification, prévoir les moyens nécessaires et désigner des personnes formées pour les activités de vérification. Celles-ci comprennent la préparation, si besoin est, de check lists pour s'assurer que les opérations essentielles pour la sécurité et la protection de l'environnement ont été effectuées. L'équipement nécessaire à l'enregistrement des facteurs essentiels pour la sécurité du navire doit être fourni et entretenu, dans le cadre de la réglementation internationale ou nationale. Des dispositions et des moyens doivent être pris pour mettre en œuvre les audits internes du Système, afin de vérifier que les activités sont conformes aux dispositions prévues et de déterminer l'efficacité du Système. Le personnel réalisant les audits internes devrait être indépendant de celui ayant des responsabilités directes sur l'exploitation courante du navire. Il doit être formé de façon appropriée aux techniques de l'audit et familiarisé avec la politique de sécurité et de protection de l'environnement de la compagnie et ses procédures référencées.

#### 2-6 REEXAMENS DE LA DIRECTION

La politique et ses procédures connexes sont examinées à intervalles réguliers par la compagnie afin de s'assurer qu'elles demeurent constamment appropriées et efficaces. La périodicité de ces examens doit être planifiée et l'archivage des documents y afférents assuré. Ces examens tiennent compte des résultats des audits internes et des plaintes, des rapports d'accident et autres communications pertinentes venant des navires.

En cherchant à améliorer la politique, l'importance des discussions et de la coopération avec les Administrations et les organisations de représentations des armateurs et des gens de mer doit être reconnue.

#### 2-7 MAITRISE DE LA DOCUMENTATION

##### 1 Approbation et diffusion des documents

La compagnie doit établir et tenir à jour des procédures pour maîtriser tous les documents et toutes les données qui ont trait aux exigences du schéma. Ces documents doivent, avant leur diffusion, être examinés et approuvés par un personnel habilité. Cette maîtrise doit assurer que :

- a) les éditions pertinentes des documents appropriés sont disponibles à tous les endroits où des opérations essentielles au fonctionnement efficace du Système sont effectuées,
- b) les documents périmés sont aussitôt enlevés de tous les points de diffusion ou d'utilisation.

##### 2 Changement/modifications des documents

- 21 Les modifications des documents doivent être examinées et approuvées par les mêmes fonctions/organisations qui les ont examinés et approuvés à l'origine, à moins qu'il n'en soit spécifié autrement. Les organisations désignées doivent avoir accès à toutes les informations appropriées sur lesquelles elles peuvent fonder leur examen et leur approbation.
- 22 Lorsque cela est possible, la nature du changement doit être identifiée dans le document ou dans les annexes appropriées.
- 23 Une liste de référence ou une procédure équivalente de maîtrise de la documentation doit être établie pour identifier la révision courante des documents, de façon à prévenir l'utilisation de docu-

ments non applicables.

- 24 Les documents doivent être édités à nouveau après un certain nombre de modifications.

#### 2-8 EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DES SERVICES

- 1 Bien que ce ne soit pas explicitement requis dans la résolution de l'OMI, il est fortement recommandé que la compagnie établisse une procédure documentée d'achat pour s'assurer que les éléments et services ayant trait à la sécurité sont conformes à des exigences spécifiées.
- 2 La compagnie devrait sélectionner les sous-traitants et fournisseurs sur la base de leur aptitude à satisfaire aux exigences de la commande. La compagnie devrait établir et tenir à jour la liste des sous-traitants et fournisseurs acceptables.
- 3 La sélection des sous-traitants et le type de contrôle mis en œuvre par la compagnie dépendraient du type du produit ou du service.
- 4 Les documents d'achat devraient contenir des données décrivant clairement le produit ou service commandé et indiquant toute norme ou spécification technique applicable.
- 5 Lorsque des éléments font l'objet, de par la réglementation, d'inspection à la source par des tierces parties telles que les administrations nationales ou les sociétés de classification, la compagnie devrait le mentionner dans ses commandes.

#### 2-9 MAITRISE DE L'EXPLOITATION.

- 1 Des directives et des instructions concises en matière de sécurité de l'exploitation et de prévention de la pollution doivent être fournies. Elles tiennent compte du maintien de la condition du navire et de ses équipements pour que celle-ci reste conforme aux dispositions des règles pertinentes statutaires ou de classification.
- 2 Pour ce faire, la compagnie doit s'assurer que les nécessités opérationnelles, en exploitation normale et en cas d'urgence, sont identifiées et que les méthodes sont établies pour leur réalisation dans des conditions maîtrisées. Celles-ci doivent comprendre :

- des instructions de travail documentées définissant les méthodes opérationnelles privilégiées lorsque l'absence de telles instructions affecterait la sécurité ou engendrerait un risque de pollution.

De telles instructions peuvent être données, par exemple, sous forme de notes, affiches, diagrammes ou manuels.

- des critères d'exécution et/ou de niveaux de réalisation souhaités doivent être diffusés le plus largement possible par des normes écrites ou des illustrations appropriées.

#### 2-10 COMPOSITION DES EFFECTIFS.

La compagnie doit s'assurer qu'au moins les normes de composition des effectifs de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) sont appliquées sur tous les navires et, de plus, que tous les moyens et le personnel nécessaires sont fournis pour la mise en œuvre et la bonne marche de la politique, afin d'obtenir une exploitation en sécurité et une protection satisfaisante de l'environnement.

#### 2-11 NOTIFICATION DES ACCIDENTS ET ACTIONS CORRECTIVES

La compagnie doit établir et tenir à jour des procédures et en fournir une documentation pour :

- la notification immédiate des accidents survenus au navire, aux passagers, à l'équipage ou à l'environnement,
- la recherche, avec l'aide du personnel concerné, des causes de l'accident ou de la non-conformité aux procédures, et des mesures correctives à apporter à l'installation ou aux procédures pour prévenir la répétition de l'accident,
- la prise de décision de l'action préventive pour traiter les problèmes à un niveau en rapport avec les risques encourus,
- l'exercice des contrôles pour s'assurer que des actions correctives ont été faites et qu'elles sont effectives,
- la mise en œuvre et l'enregistrement des changements dans les procédures comme résultats de l'action corrective.

#### 2-12 DOSSIERS

- 1 La compagnie doit établir et tenir à jour des procédures d'identification, de collecte, d'indexage, de classement, d'archivage, de mise

à jour et de destruction des dossiers de gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution.

- 2 La compagnie doit tenir à jour les dossiers pour démontrer que le niveau de sécurité requis est atteint et que le Système fonctionne efficacement. Des pièces pertinentes établies par les sous-traitants et les fournisseurs doivent être un élément de ces dossiers.
- 3 Toutes les pièces de dossiers de gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution doivent être lisibles et identifiables. Les dossiers doivent être archivés et conservés de façon qu'on puisse les retrouver rapidement dans des installations qui offrent un environnement convenable pour minimiser les détériorations ou les dommages et pour éviter les pertes. Les durées de conservation des archives doivent être définies de façon adéquate.

#### 2-13 AUDITS INTERNES

- 1 La compagnie doit réaliser des audits internes pour vérifier, à travers l'ensemble du Système, à terre et à bord, si les procédures sont appliquées suivant les dispositions prévues, et pour déterminer l'efficacité du Système.
- 2 Les audits doivent être programmés en fonction de la nature et de l'importance des activités.
- 3 Les audits et les actions de suivi doivent être effectués conformément à des procédures documentées.
- 4 Les résultats des audits doivent être explicités et portés à la connaissance des personnes ayant une responsabilité dans le domaine soumis à audit. Les membres de la Direction responsables pour le domaine doivent engager des actions correctives en temps utile pour remédier aux déficiences trouvées lors de l'audit.

#### 2-14 FORMATION ET PERFECTIONNEMENT

La compagnie doit établir et tenir à jour des procédures permettant d'identifier et de pourvoir aux besoins en formation et perfectionnement de tout le personnel chargé des activités affectant la sécurité et la prévention de la pollution. Ceci inclut les stages et les exercices de sécurité. Les personnes sur la base d'une formation initiale adéquate, d'une formation complémentaire et/ou d'une expérience appropriée, selon les exigences. Des dossiers appropriés de formation et perfectionnement doivent être tenus à jour.

### 3 - EVALUATION DE L'ORGANISATION A TERRE

#### 3-1 EVALUATION DU SYSTEME DE LA COMPAGNIE

Cette évaluation se fait par un examen approfondi du Système. La certification ne peut pas se poursuivre au-delà de ce stade avant que toutes les non-conformités majeures n'aient été corrigées.

#### 3-2 EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

Après réalisation satisfaisante du point 3-1 ci-avant, la Société entreprend alors une évaluation pour s'assurer que tous les aspects de l'organisation de la gestion, tels que définis dans le Système, sont mis en œuvre.

Toutefois, cette évaluation est, par nature, une étude par sondage dont le but est de s'assurer que l'organisation est bien conforme à l'organisation et aux services décrits dans la documentation, afin de permettre une exploitation du navire sûre et exempte de pollution.

#### 3-3 COMPTE RENDU

Compte rendu de la mission sera fait à la compagnie par notifications des non-conformités. Copies de ces notifications seront adressées au représentant de la Direction de la compagnie chargé des actions correctives.

S'il y a la moindre non-conformité jugée de nature majeure et ayant une influence directe sur la sécurité ou la protection de l'environnement, alors le certificat peut être refusé ou retiré jusqu'à ce que les non-conformités aient été rectifiées. Ceci peut également s'appliquer lorsqu'il y a un nombre significatif de non-conformités mineures.

#### 3-4 EVALUATIONS ET AUDITS DE SUIVI

Des évaluations et audits de suivi sont effectués, si nécessaire, pour contrôler la réalisation des actions correctives.

### 4 - EVALUATION DE L'ORGANISATION A BORD

#### 4-1 CHOIX DES NAVIRES SOUMIS A AUDITS

Les navires soumis à audits sont choisis de façon aléatoire dans la

flotte de la compagnie. Compte doit être tenu de leur type et de leur disponibilité pratique.

#### 4-2 CAPITAINE

- 1 Eu égard à la sécurité et à la protection de l'environnement, le capitaine assure à bord la responsabilité des tâches suivantes :
- 11 appliquer la politique de la compagnie en matière de sécurité et d'environnement, sur la base des conventions et recueils de règles internationales et de la législation nationale,
- 12 motiver l'équipage pour qu'il exécute cette politique,
- 13 donner des ordres et des consignes appropriés qui soient clairs et simples,
- 14 passer en revue les procédures suivies en matière de sécurité et de prévention de la pollution.
- 2 En matière de sécurité et de prévention de la pollution, le capitaine a toute latitude pour prendre les mesures qu'il juge être dans l'intérêt des passagers, de l'équipage, du navire et du milieu marin.
- 3 Il incombe au capitaine de signaler à la compagnie les défauts et autres questions qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité de l'exploitation du navire ou constituer un risque de pollution et qui nécessitent le concours de la compagnie pour y remédier.

#### 4-3 EQUIPAGE

- 1 Chaque navire doit être armé par un équipage qualifié, en bonne condition physique et convenablement expérimenté, conformément aux exigences internationales et nationales applicables. En outre, les points suivants doivent être pris en considération :
- 11 Les navires doivent être armés par les équipages adaptés aux voyages qu'ils effectuent.
- 12 Le personnel du navire doit connaître les aspects techniques du navire et de son exploitation dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de ses tâches, et recevoir la formation voulue pour se familiariser avec un navire ou un équipement particulier.
- 13 Le personnel du navire doit recevoir les renseignements pertinents en matière de sécurité et de prévention de la pollution en anglais ou dans les langues qu'il comprend. Des efforts doivent être faits pour s'assurer qu'il y a une langue de communication commune à tous les membres d'équipage et le personnel à terre qui partagent une même et essentielle fonction ayant trait à la sécurité.
- 2 Le personnel du navire doit se conformer à la politique de sécurité et d'environnement de la compagnie, ainsi qu'aux instructions et ordres du capitaine en la matière. Il est de leur devoir d'agir de façon responsable pour prévenir tout accident corporel ou dommage et toute pollution du milieu marin.

#### 4-4 EXERCICE DE SECURITE

Des situations d'urgence potentielles susceptibles d'affecter le navire doivent être analysées et des actions pour y faire face pratiquées sous forme d'exercices. Un programme de tels exercices comprenant, si nécessaire, des exercices en supplément à ceux requis par la convention SOLAS, doit être exécuté pour former et entretenir une équipe sûre et compétente à bord pour faire face aux situations critiques.

#### 4-5 EVALUATION A BORD

De façon générale, les systèmes mis en place à bord, ainsi que le personnel embarqué, sont examinés en conformité avec le Système documenté, en tenant compte des articles 4-2, 4-3 et 4-4 ci-avant, particulièrement en ce qui concerne la disponibilité des procédures et instructions adéquate, pour voir si celles-ci sont bien comprises et appliquées.

#### 4-6 COMPTE RENDU

Compte rendu de la mission sera fait à la compagnie par notification des non-conformités. Copies de ces notifications seront remises au capitaine avant le départ de l'auditeur du navire.

#### 4-7 SUIVI DES NON-CONFORMITES

Des évaluations ou audits doivent être effectués, si nécessaire, suite aux notifications de non-conformités. Des non-conformités mineures peuvent être suivies au moyen d'attestations établies par le capitaine, à la discrétion de la Société.



**BUREAU  
VERITAS**

**CERTIFICATION DE LA GESTION DES NAVIRES**  
POUR LA SECURITE DE L'EXPLOITATION ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION

DNS / 001

LE BUREAU VERITAS CERTIFIE que, conformément aux dispositions figurant dans la Note d'information NI 372 DNS, il a été procédé auprès de l'Armement :

SOCATRA - 9, Allées de Tourny 33000 BORDEAUX

à l'évaluation de la qualité de la gestion des navires par référence :  
- aux directives de la Résolution A 647 (16) de l'OMI ;  
- aux dispositions applicables de la norme ISO 9002.

Il a en outre été constaté :

- la prise en compte de recommandations OCIMF relatives au transport et à la manutention des produits pétroliers ;
- la mise en oeuvre à bord des navires d'une politique de lutte contre l'usage de la drogue et l'abus de la consommation de l'alcool ;
- la mise en oeuvre et la gestion d'un plan d'urgence.

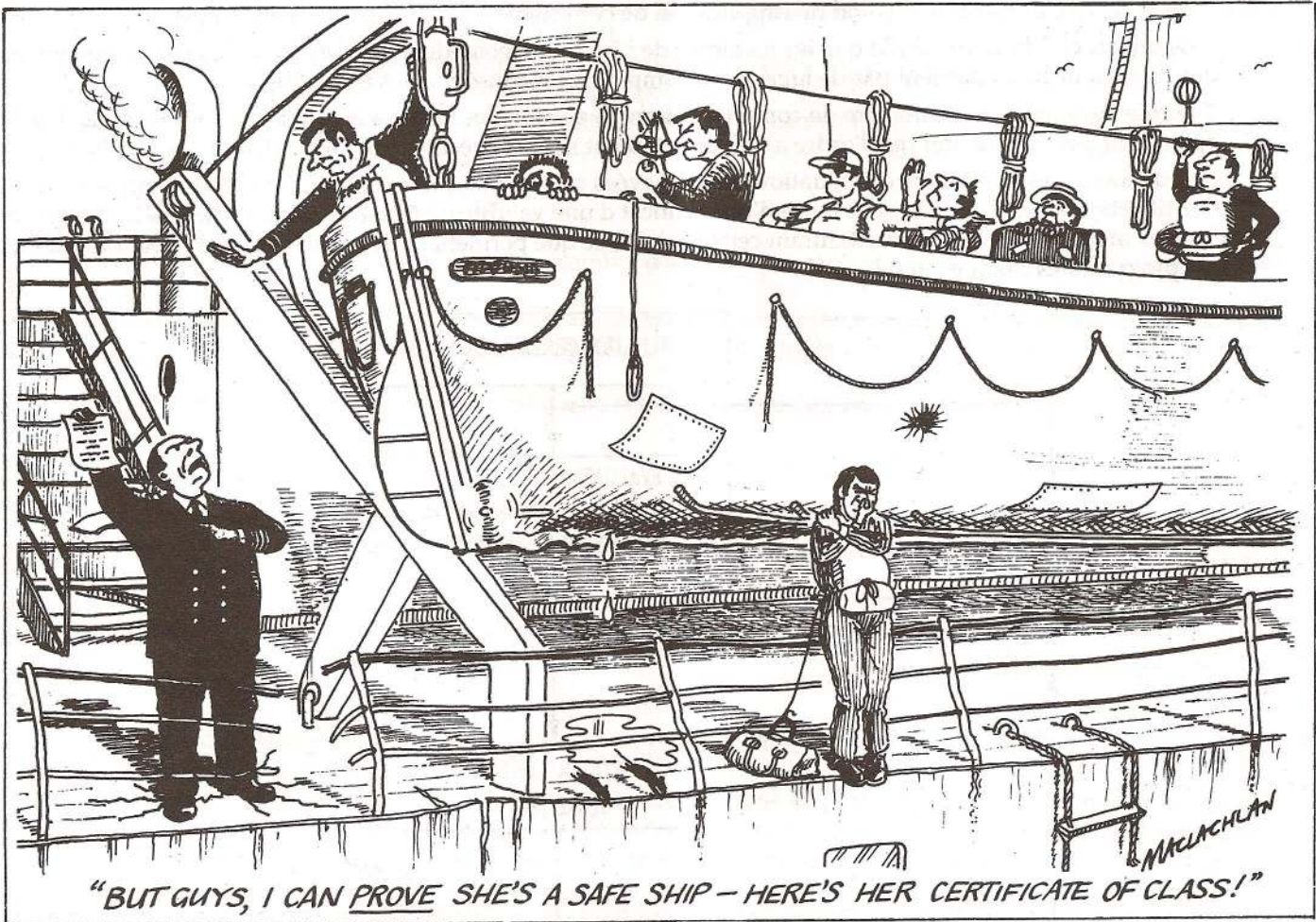
Le résultat de cette évaluation étant satisfaisant, le Certificat de la Gestion de l'Exploitation et de la Sécurité des Navires, valide jusqu'au 19 février 1997, a été délivré.

A Paris,  
20 février 1992

Pour le BUREAU VERITAS  
Le Directeur de la Branche Marine



*T. de Livoir*  
P. de LIVOIS



Extrait de THE SEA

# OPERATIONS MENANT A LA CERTIFICATION

(extrait d'un document BV)

Toute certification doit être réalisée par référence à une spécification appelée REFERENTIEL.

En l'occurrence, le référentiel utilisé est double et comprend :

- d'une part, le canevas constitué par le schéma retenu à partir des exigences de la norme ISO 9002,
- d'autre part, par l'ensemble des directives contenues dans la Résolution OMI A 647(16).

La Note d'Information du BUREAU VERITAS NI 372 prend en compte la dualité de ce référentiel.

En pratique, pour répondre aux besoins opérationnels internes de l'organisme certificateur, il est complété par des procédures d'évaluation détaillées comprenant notamment des questionnaires d'audit.

La chronologie des opérations de certification est illustrée dans le tableau synoptique ci-dessous.

Lorsque le gestionnaire de navires a défini sa politique, il doit se doter d'une organisation et de moyens pour atteindre effectivement et de façon permanente ses objectifs fixés. Parmi ces moyens, il aura soin de se pourvoir d'une documentation détaillée concernant le système de gestion implanté.

La première étape de la certification consiste en une évaluation générale initiale permettant de dresser un premier "état des lieux" et d'estimer si les étapes de la certification peuvent être engagées.

Dans l'affirmative, le BUREAU VERITAS procède à une évaluation effective du système qui consiste en un examen critique de la documentation qui peut amener à la formulation d'actions correctives à entreprendre.

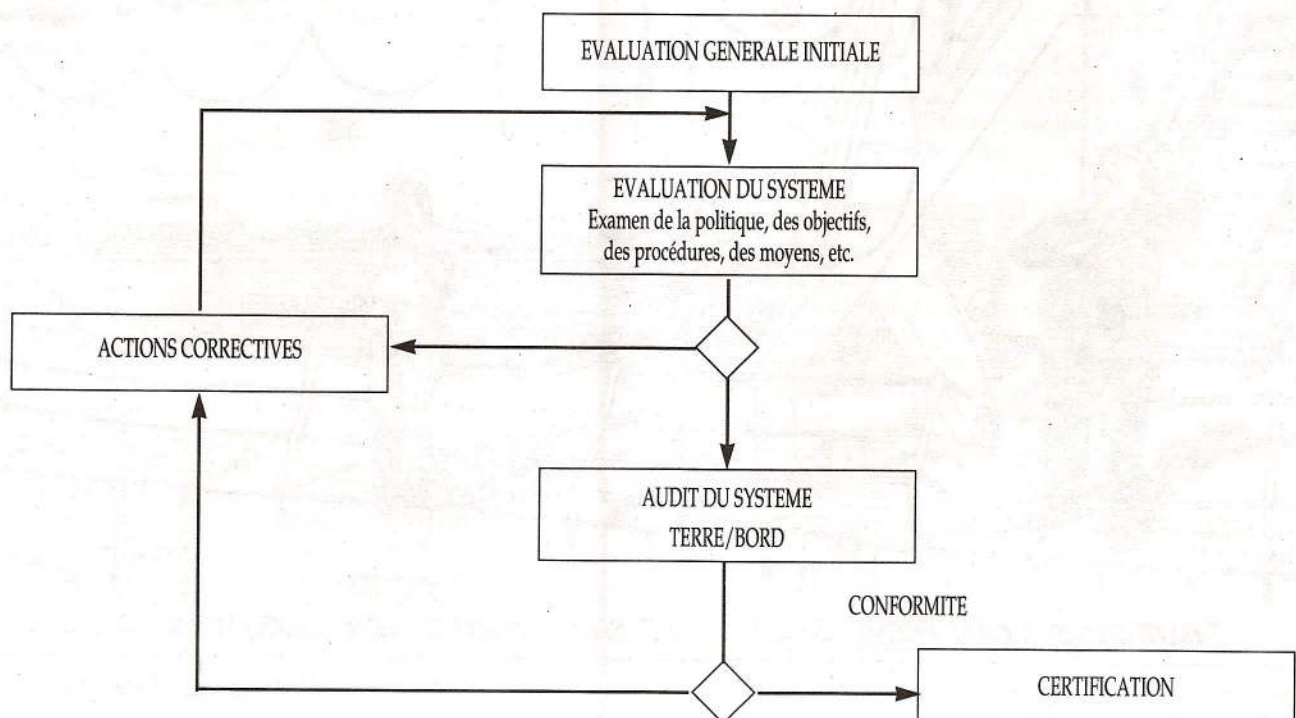
Lorsque cet examen s'avère finalement satisfaisant, les audits du système sont engagés pour permettre d'établir une évaluation de l'ensemble de la chaîne de gestion, tant dans les services à terre que sur les navires, et de s'assurer que le gestionnaire a effectivement mis en œuvre des structures, instructions et procédures nécessaires, ainsi que des chaînes de communication et de commandement logiques et sans équivoque.

Les non-conformités constatées sont également formulées aux responsables de la compagnie ayant autorité pour réaliser les actions correctives nécessaires.

Il y a lieu de noter que la mission de certification consiste à évaluer le système mis en place par le gestionnaire et ceci indépendamment du résultat de l'application de ce système. C'est ainsi que, par exemple :

- l'organisme certificateur vérifie que les membres de l'équipage possèdent les brevets requis par la réglementation, mais il ne lui appartient pas de juger de la compétence intrinsèque des individus ;
- il vérifie également qu'en matière de communication, la gestion des langues est prise en compte, mais il ne lui appartient pas de s'assurer que l'ordre a été correctement reçu et exécuté en bout de chaîne.

Lorsque toutes les opérations d'évaluation sont achevées et que les opérations correctives sont mises en place, la certification donne lieu à la délivrance d'un certificat d'une validité de cinq ans, dans la mesure où le système n'est pas modifié défavorablement durant cette période, ce que permettent de vérifier les audits périodiques qui sont programmés chaque année.



## QUESTIONNAIRES D'AUDIT

Comme il est dit au paragraphe précédent, le BUREAU VERITAS procède à des audits du système, à terre et sur les navires. Chaque questionnaire porte sur un sujet précis. A titre d'exemples nous donnons ci-après les sujets et quelques questions s'y rapportant.

### POLITIQUE DE SECURITE

Savoir si une politique a été définie, si elle couvre tous les points du Code, dans quel document elle figure, si ce document circule dans les services de la compagnie et sur les navires, si la politique a été clairement expliquée, etc.

### RESPONSABILITES ET RELATIONS RECIPROQUES

Doivent être explicitement décrites

### REVUES DE DIRECTION

périodicité des examens du système de gestion de la sécurité ?

### FORMATION ET PERFECTIONNEMENT

Existe-t-il une procédure pour l'identification et la satisfaction des besoins en formation ? Personnes désignées ? mise à jour des dossiers de formation ?

### EXERCICES DE SECURITE

Les situations d'urgence potentielle susceptibles d'affecter le navire sont-elles analysées ? Des actions pour faire face aux situations d'urgence sont-elles pratiquées sous forme d'exercices ? Effectif de l'équipe de sécurité ? Compte rendu des exercices ? actions correctives ?

### MAITRISE DE LA DOCUMENTATION

Avis, instructions, plans, manuels : dernières éditions ? Procédures d'enregistrement des documents ? Listes de référence ? Corrections aux documents enregistrés ?

### NOTIFICATION DES ACCIDENTS ET ACTIONS CORRECTIVES

Existe-t-il une procédure de notification des accidents ? Une procédure de recherches des causes ? des actions correctives pour en prévenir la répétition ? Périodicité des analyses de rapport qualité ? Planification des inspections et contrôles ? Les pannes d'appareils ou équipements sont-elles analysées et des mesures préventives sont-elles prises ?

### EQUIPEMENTS DE SECURITE

Existe-t-il une procédure pour la sélection des sous-traitants ? Les commandes de matériels précisent-elles les spécifications applicables ?

### MAITRISE DE L'EXPLOITATION

Existe-t-il des instructions de travail ? Sous quelle forme ? Sont-elles fréquemment actualisées ? Les zones de travail sont-elles suffisamment éclairées ? Les critères d'entretien de l'équipement sont-ils disponibles ? Sont-ils utilisés ?

### PROCEDURES D'EXPLOITATION

Procédures de navigation et de conduite du navire ? de corrections de cartes et documents nautiques ? Procédures de contrôle de l'atmosphère des citernes, etc. ? Procédures de préparation du chargement/déchargement ? Procédures et instructions particulières à la sécurité et à la protection de l'environnement ? Contrôle de l'étanchéité des panneaux et ouvertures, des marques de charge ? de la stabilité ? des contraintes ? Planning d'entretien général ? entretien du matériel de sécurité ? fourniture de guides de conduite ? Procédures de fourniture de pièces de rechange et d'approvisionnements ? Le navire reçoit-il un support technique satisfaisant ?

### CONFORMITE AVEC LES REGLEMENTS

Des procédures existent-elles pour s'assurer que le navire est à jour de ses certificats ? de ses visites obligatoires ? Pour lui fournir toute information sur les changements dans la réglementation, sur les règlements locaux ?

### PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Des procédures existent-elles pour éviter toutes les pollutions (air, eau) par les déchets (vidanges, eaux usées, détritiques), pendant les soutages, les transferts, les déballastages, les chargements/déchargements ? Comprennent-elles des plans pour minimiser la pollution en cas d'accidents ?

### PROCEDURES D'URGENCE

Les situations potentielles d'urgence sont-elles analysées ? Existe-t-il un plan d'urgence comprenant : une équipe d'urgence à terre ? (mise en place, contacts avec le navire, informations à réunir, assistances à fournir, organisations à avertir, sociétés spécialisées dans l'assistance, etc) ; à bord ? (attribution des tâches et responsabilités, actions à entreprendre, autorités à aviser, procédures pour demander assistance, etc)

### SELECTION ET RECRUTEMENT DU PERSONNEL

Qualifications, aptitudes physiques, expériences appropriées ? Tous les membres de l'équipage peuvent-ils comprendre les instructions essentielles ? Existe-t-il une langue commune à bord ? Le commandant et le chef-mécanicien reçoivent-ils une information préalable suffisante au moment de leur embarquement ? Comment sont vérifiées les compétences des équipages embauchés par des agences de recrutement ? Évaluation et notation des personnels à bord et à terre ?

## HYGIENE ET SECURITE DU TRAVAIL

Dangers présentés par certaines cargaisons ; produits dangereux ; équipements de protection ; procédures d'urgence pour personnel contaminé ou sur exposé ; débarquement des résidus chimiques ; nettoyages du matériel de manipulation des produits dangereux ; rapports d'accidents.

### LE CAPITAINE

Le capitaine a-t-il mis en place à bord de son navire des procédures internes d'information et de motivation de son équipage à propos de la politique de sécurité et de protection de l'environnement préconisée par la compagnie ? Consignes traduisant cette politique ? A-t-il ajouté aux instructions de la compagnie des mesures spécifiques à son navire ? Le capitaine a-t-il mis en place à bord de son navire une procédure interne d'investigation des défauts ? puis une procédure d'information sur ces défauts ?

### AUDITS INTERNES

Procédures, plans d'audits, motifs, suivi des recommandations, etc.



M. Clément, du BV, au cours de son exposé.

### DUREE ET COUT DE L'OPERATION

L'ensemble des opérations menant à la certification d'une compagnie demande du temps et de l'argent. Entre l'évaluation générale initiale et le début de l'évaluation du système (voir le synoptique), il peut s'écouler entre 6 mois et un an suivant la taille de l'armement. Puis il faudra encore six mois pour mener à bien les audits à terre et sur les navires. L'évaluation générale permet de dire si la qualité de

la gestion est déjà suffisante pour prétendre à une certification. Si c'est le cas, la compagnie met en place sa politique, ses objectifs, ses moyens, en conformité avec les Règles de certification de la gestion de la Société de classification. Un cadre de la direction est généralement affecté à cette tâche au cours de laquelle peuvent être engagées des dépenses assez importantes, pour mettre les bureaux et les navires en situation d'être audités favorablement. L'audit d'un navire nécessite deux personnes pendant deux jours. Selon l'importance des frais qu'il a fallu engager pour corriger les imperfections relevées, la certification d'une compagnie d'un minimum de dix navires coûte entre un et deux millions de francs. Le coût de la seule certification par un organisme extérieur oscille entre 100 et 200 000 francs (les prestations sont facturées au temps), mais le coût total pour la compagnie est dix fois plus élevé du fait des dépenses liées à la mise en conformité (actions correctives).

En milieu industriel, la maîtrise de la qualité se traduit par des retombées économiques positives. On peut penser que la maîtrise de la sécurité dans le transport maritime bénéficiera d'un préjugé favorable de la part des chargeurs, affrèteurs et assureurs. Par exemple les armateurs espèrent bien que les assureurs consentiront des avantages aux compagnies certifiées. Par ailleurs la certification de la gestion des navires, bien qu'axée essentiellement sur la sécurité et la protection de l'environnement, devrait entraîner un meilleur suivi de l'entretien et donc amener des économies dans ce domaine.

Les sommes engagées constituent en fait de véritables investissements qu'il a fallu budgétiser. C'est ainsi que plusieurs compagnies en France ont budgétisé en 1991 et ont fait appel en 1992 au BUREAU VERITAS pour entamer les démarches vers la certification, et être prêts en 93/94. Les armateurs français pensent que la France suivra les recommandations de l'OMI et rendra donc rapidement obligatoires les dispositions du Code ISM. Ils espèrent également que le système aidera à lutter contre les navires sous-normes. Ce serait vrai si l'OMI pouvait éliminer le risque de voir des Etats délivrer des "certificats de complaisance"...

On peut remarquer qu'actuellement en France, ce sont des armements dotés d'une certaine volonté de maintenir une flotte sous pavillon national qui se portent candidats les premiers à la certification de leur gestion (SOCATRA, SOFLUMAR, CNN pour SFTP,...) Rappelons aussi que la BRITTANY FERRIES est certifiée par DET NORSKE VERITAS.

### PLAN DE REFLEXION POUR L'AFCAN

Le présent dossier montre d'une part les objectifs et les exigences du CODE international pour la gestion de la sécurité, repris fidèlement par les Règles de certification du BUREAU VERITAS, et d'autre

part décrit la méthode qui conduit la Société de Classification à délivrer à un armement un certificat de bonne gestion de la sécurité pour l'ensemble de sa flotte.

L'AFCAN - à priori - est favorable à une disposition qui devrait réhausser le degré de sécurité en mer et activer la lutte contre les pollutions. Elle est sensible à la réaffirmation par l'OMI du rôle prépondérant du Commandant sur un navire.

Nous devons cependant analyser avec attention le processus de réorganisation de la gestion et la consistance des actions correctives. Car il faut que les marins soient très impliqués dans cette remise en cause de leurs méthodes de travail et il faut qu'ils reçoivent les moyens suffisants pour atteindre les objectifs fixés. Sans ces deux conditions, la certification ne serait qu'un simple classement de dossiers, une "évolution de papiers" !...

Les premiers témoignages recueillis dénotent l'intérêt des collègues pour l'aide immédiate apportée à leur travail par la remise en ordre des dossiers. Dans la profession nous avons toujours souffert

d'un manque de contacts humains - de communication dit-on aujourd'hui - entre marins et terriens. Le télex n'a pas arrangé les choses. Il ne faudrait pas que l'établissement d'une procédure rigide, à coups de rapports et d'analyses, creusent encore la distance entre les navires et la compagnie. Une bonne gestion, commerciale et technique, demande des contacts personnels entre les managers à terre et les managers à bord.

Nous attendons commentaires et propositions de tous les acteurs et témoins de cette tentative de perfectionnement du management des navires.

M.C.

Sources :

- Exposé de M. Clément, Ingénieur du BV, le 7 mai 1992
- Rapport du Comité conjoint MSC/MEPC de l'OMI intitulé "Role of the human element in maritime casualties" en date du 9 avril 1992
- Texte du CODE ISM
- Diverses Résolutions de l'OMI
- Articles de presse (JMM, le marin, The Sea, Lloyd's List)
- Remerciements à nos collègues Cl. Le Pivert et J.P. Tanguy ainsi qu'à M. Clément qui a bien voulu venir jusqu'à Paimpol.

DOSSIER  
"MANAGEMENT"

## GESTION D'UN ACCIDENT

Un article du journaliste maritime Nigel Kitchen explique dans le numéro d'avril de la revue OCEAN VOICE comment la BP SHIPPING, dans une activité à haut risque, utilise l'informatique à la fois pour augmenter le degré de sécurité et pour améliorer les performances opérationnelles.

*Traduction et adaptation du Cdt Michel GUIBERT*

*NDLR : on relira avec intérêt l'article du Cdt Robert PINCENT paru dans AFCAN-INFORMATIONS N°2 de mai 1988 intitulé LA MARMAR ET LA TELEMATIQUE qui traitait de l'utilisation de la transmission de données à bord des navires.*

La Maritime BP, centre de compétence maritime du groupe BP, exploite une flotte internationale de transports de pétrole brut et de produits raffinés, un transport de gaz de pétrole liquéfiés, un transport de gaz naturels liquéfiés et un navire d'assistance off-shore. La flotte internationale de la Maritime BP compte actuellement 21 pétroliers dont 9 de produits raffinés, 6 de moyen tonnage pour le brut et 6 super tankers. Elle a reçu mandat du groupe BP pour "développer et appliquer une politique qui garantisse que toutes les activités maritimes soient conduites avec sécurité et risque minimum de pollution".

En mettant en évidence des points aussi capitaux que les visites périodiques, la protection cathodique, l'entretien et la surveillance de la machine, la compagnie a pu, en toute sécurité, allonger à cinq ans l'intervalle entre deux passages en cale sèche, réalisant ainsi de substantielles économies.

BP a créé des postes de "responsables de navires" (ship managers) au milieu des années 80, dont le rôle est beaucoup plus étendu que celui du traditionnel ingénieur ou superinten-

dant. En possession d'une vue d'ensemble des performances du navire, y compris dans le domaine commercial, il est responsable du suivi du navire à la mer comme au port.

Le succès du programme de cinq ans est dû pour une bonne part à la grande quantité de données communiquées au Responsable de navire, pour lesquelles BP fait largement appel à l'informatique.

Pour la gestion des stocks sur les nouveaux navires de la classe "Admiral", MAINSAVER est utilisé pour contrôler les équipements et les existants en approvisionnement et en pièces de rechange ainsi que pour établir des programmes de travaux d'entretien courant à partir des rapports de réparations et de maintenance. Des ordinateurs, à bord et à terre, servent à la surveillance de l'état de la coque et des machines ainsi que pour des études statistiques. Les ordinateurs des bords servent également aux opérations de chargement et aux calculs des contraintes.

"Les communications satellite permettent une information rapide, fiable et confidentielle vers ou en provenance des navires. C'est essentiel pour rester compétitif dans le marché

actuel", commente Reg Lowe, assistant responsable de navire.

Les achats constituent un des secteurs où les systèmes bord et terre sont tenus à jour par une liaison satellite pour les transmissions d'informations. Un programme adapté à la Direction des Achats fonctionne sur les navires de la classe "Admiral" qui permet une exploitation efficace. La BP utilise d'autres logiciels adaptés dont le Système d'Information Intégré pour l'Exploitation des Navires (ISMIS en anglais), le système comptable CODA (Dollar 91), CCS et HP2.

Les ensembles disponibles comprennent le traitement de texte MICROSOFT WORD, le tableur QUATTRO PRO et le courrier électronique NETWORK COURIER qui, bien que n'étant pas encore installés dans toute la flotte, verront, d'après Lowe, leur utilisation s'accroître dans l'avenir.

Dans le cadre du contrôle opérationnel d'une flotte, il faut instituer des procédures d'urgence. La Branche Maritime BP a créé une **Procédure de Réponse d'Urgence** qui, récemment, a fonctionné avec succès à l'occasion de son premier test réel, quand le transport de produits de 25 580 tonnes "BRITISH ESK" a été abordé par un autre navire, à Flessingue.

Les communications par satellite ont joué un rôle important en permettant une liaison efficace entre le navire et la cellule d'urgence établie à Harlow. Une autre équipe de personnel de terre ralliait le bord.

Le BRITISH ESK était au mouillage lorsqu'il fut heurté sur tribord avant par le minéralier de 75 000 tonnes IPANEMA, pendant un coup de vent. Environ 150 tonnes de naphtha s'écoulèrent du premier mais la prompte intervention de l'équipage empêcha d'autres fuites. Le navire BP commandé par le Commandant Martin Roberts subit d'importantes avaries et l'IPANEMA coula ultérieurement. Il n'y eut pas de victime.

D'après le Contrôleur d'Incident John Duff, assistant du

directeur de division de la BP, "les conditions d'un incident extrêmement sérieux subsistaient à cause de l'écoulement de naphtha. La Procédure de Réponse d'Urgence a fonctionné avec succès mais cela ne signifie pas que nous ne pouvons pas faire mieux".

Des exercices antérieurs avaient montré que chacun était au courant de son rôle dit Duff. L'alarme fut donnée peu de temps après l'incident, tôt le matin, quand le directeur de l'équipe navire, Mike Graham, reçut un appel du bord.

Il contacta Duff et la procédure fut déclenchée. Tôt dans la matinée, l'équipe d'urgence se rassembla à Harlow. En même temps, une autre équipe était envoyée en Hollande pour assister l'équipage et entrer en contact avec les autorités à terre.

"Je pense que nous avons assez rapidement agi de concert, avec les informations rapidement collectées par l'équipe d'urgence" dit Monsieur Duff. La clé en fut l'ouverture d'une ligne téléphonique directe entre le BRITISH ESK et la cellule de réponse d'urgence. Alors que d'autres sources d'information s'avèrent erronées, l'équipe fut en mesure d'obtenir un flot constant de nouvelles précises en direct du navire. Le centre d'urgence était équipé d'un ensemble de moyens de communications allant du téléphone direct aux ordinateurs reliés au système d'information intégré pour l'exploitation des navires (Integrated ship management information system - ISMIS) et au traitement de texte.

"Il est important de rappeler que pendant le déroulement de ces faits, il fallait encore assurer la gestion des affaires courantes. Malgré la gravité de l'incident, l'exploitation du reste de la flotte devait être poursuivie", rapporte Duff.

Selon la BP, il n'y a donc aucune contradiction à employer l'informatique pour bien gérer à la fois la sécurité et l'exploitation.

## DOSSIER "MANAGEMENT"

# SHIP MASTERS

## a much neglected field of Law

par le Cdt DECLERCQ

Au moment où l'AFCAN s'interrogeait sur la possibilité d'organiser un grand débat au sujet de la responsabilité du capitaine, le même sujet était l'objet d'un séminaire à Stockholm, à l'initiative du "Axel Ax:son Johnson Institute For Maritime Law".

Sous le titre "SHIP MASTERS, LAW AND PRACTICE" l'institut Johnson vient de publier ce qu'il décrit comme une "modeste contribution à l'étude du sujet trop négligé de la loi relative aux capitaines de navires".

Cette contribution, plus que modeste, comprend les interventions de huit participants à ce séminaire qui s'est déroulé les 31 mai et 1er juin 1990, divisées en 4 chapitres, "Historical perspective", "A nautical decision maker", "A commercial decision maker", "Boss on board".

Les participants au colloque sur la responsabilité du Capitaine reconnaîtront ici les sujets traités à Marseille et au Havre en avril 1991. Tant il est vrai que les problèmes soulevés par le statut du Capitaine sont les mêmes, que celui-ci soit français ou scandinave.

De ces huit interventions, j'en ai sélectionné trois pour leur intérêt particulier, soit parce qu'elles recourent en leur donnant un jour nouveau des sujets que l'AFCAN a déjà traités, soit parce qu'elles posent des questions intéressantes, ou nouvelles.

### SHIPMASTER'S FUNCTIONS.

Le Pr. Zdzislaw Brodecki, de l'université de Gdansk, traitait des fonctions du Capitaine dans le cadre de la loi polonaise, et de la nécessité, ou non, de modifier les lois en fonction de l'évolution historique.

Il est certain que cette question d'une éventuelle modification des lois prend un jour particulier dans la Pologne d'aujourd'hui. Mais en fait il apparaît que, pour bien des points, les questions ne sont pas différemment posées là-bas qu'ici.

Traitant de la sécurité, de l'assistance aux personnes en détresse, de l'ordre et de la discipline, l'auteur indique qu'une modification législative n'est nécessaire.

Il considère par contre que la limitation de responsabilité de l'armateur du fait de la "faute nautique" du Capitaine est "une relique, sinon un archaïsme". A l'appui de cette position : le fait que les moyens modernes de communication ne font plus aujourd'hui du Capitaine un homme isolé de son employeur.

Il considère, par contre, que l'importance prise dans le passé par le personnel de terre dans le management du navire devrait diminuer, au profit du Capitaine.

Presently, the ordinary management of the vessel is performed almost exclusively by the shipowner or operator. This is

a result of the development of telecommunications. In the future, it appears that to limit bureaucracy in the ordinary management of the vessel there is a tendency to increase the master's powers in this regard. Technical developments have made it possible to delegate such matters to the master, and it becomes much cheaper.

It seems likely that we may expect a renaissance of the master's powers in the sphere of management of the vessel.

Cette opinion est d'ailleurs partagée par le Pr. Hugo Tiberg, de l'Université de Stockholm :

There seems, however, to be a recent trend of decentralisation, which calls for decision-making in the particular ship in spite of the ease with which those on board can communicate with the owner's office. It is said to promote efficiency to make each ship into an account unit within the shipping concern, and thus to delegate power to the master, as head of that unit. This development is parallel to what is taking place in other parts of industry. To what extent it represents a general or lasting trend in shipping, I cannot say. But if so, it could involve a renaissance of the need for the master's representative powers".

### THE MASTER AND THE SHIP'S SEAWORTHINESS

Le Pr. Hannu Honka, de l'Académie de Turku, en Finlande, traite des responsabilités du Capitaine dans le maintien du navire en état de navigabilité, sujet que nous avons largement évoqué lors du colloque d'avril 1991.

Son analyse porte sur les différents aspects de la question, rapport aux marchandises transportées, aux personnes, à l'équipage, aux assureurs, et à l'intérêt public (et bien sûr, dans le cadre de ce dernier, à l'environnement).

Un important et intéressant paragraphe est consacré aux sanctions pénales. La loi finlandaise fait de l'inavigabilité un crime, et peuvent être poursuivis, outre le Capitaine, l'armateur ou ses substitués et celui qui aurait été l'instigateur des faits (particulièrement l'affrèteur).

Ceci étant, l'auteur, après avoir indiqué que le Capitaine doit refuser d'exécuter des ordres qui mettraient en danger le navire, son équipage, ou sa cargaison, apporte un avis intéressant en ce qui concerne la responsabilité de l'armateur.

*The more diversified the technical requirements on the ship are, the more liability should be on shore. I think that the shipowner through his technical department or his manager should have more criminal liability than is placed on him at present under Finnish law. It is stated in the Finnish Maritime Code that the shipowner or his substitute must have been aware of the fault, after which they must have shown negligence in not doing anything about it. This liability should be extended to what they should have been aware of. I understand this latter position to apply in the Swedish Maritime Code.*

Ce qui est valable pour les Scandinaves l'est pour la France et il est certain que de ce point de vue notre législation mérite également d'être modifiée.

Concernant toujours la navigabilité, mais cette fois dans la bouche d'un autre intervenant, le Pr Hugo Tiberg, un rappel sur la responsabilité civile du Capitaine envers son armateur. Il s'agit d'un arrêt de la Cour Suprême de Finlande par lequel un Capitaine a été jugé passible de dommages-intérêts envers l'armateur qui avait dû couvrir les pertes subies par le chargeur d'une marchandise chargée en pontée. Il était reproché au Capitaine une faute dans la surveillance de l'arrimage.

Cette possibilité pour l'armateur de se retourner contre le Capitaine dès lors que ce dernier a commis une faute engageant sa responsabilité personnelle existe également en droit français (cf "Le Capitaine est-il bien assuré ?" in AFCAN-INFORMATIONS de décembre 1991).

### MASTER AND CHARTERER.

Sous ce titre le Pr Nicholas Gaskell, de l'Université de SOUTHAMPTON, analyse les contradictions auxquelles le Capitaine doit faire face devant des intérêts divergents.

Le problème de l'obéissance aux ordres de l'affrèteur, mais également de l'armateur, est ici posé sous différents aspects, en particulier les considérations commerciales et les considérations de sécurité.

L'auteur montre bien les pressions exercées, les difficultés de faire un choix, et la solitude du Capitaine qui est seul pour faire ce choix.

*The difficulties facing a master in dealing with a charterer are perhaps best illustrated when considering orders whose fulfilment might raise questions of safety, particularly at sea. The master is then faced with potential conflicts of interest, in that the commercial pressure may be to obey, but safety may suggest otherwise.*

*Whatever the strict legal position of the parties, the master will always be conscious of the fact that it is his job (or life) that may be at risk. Owners may prefer to accommodate charterers wherever possible, particularly where large profits are involved. The vessel is insured, after all...*

*The master may sometimes be distinguished from others making commercial decisions with safety consequences, because he must often make his decision alone, on the basis of his own expertise and experience, with no possibility of obtaining a second opinion. He is the person on the spot who must make a decision.*

Le Capitaine d'un navire marchand précise le Pr Gaskell, n'est pas, contrairement au Capitaine de navire de guerre, un homme qui doit obéir sans discussion aux ordres. Et de citer les attendus d'un jugement dans ce sens :

*"He is the representant of his owners and to some extent of the charterers. He occupies a post of very great responsibility, and he occupies that post by virtue of long training and experience. If he was the type of man who would immediately act upon any order from charterers without further consideration, he would probably be unfitted for that post".*

Ces quelques extraits des interventions au séminaire de Stockholm montrent la richesse des débats. Il nous faut sans doute regretter que la réflexion était trop centrée sur les pays scandinaves, et que les Capitaines de ces pays n'aient pas participé aux débats.

Mais les problèmes ont-ils bien été appréhendés, et pour terminer je citerai un extrait de l'intervention de Gaskell, toujours sur la question de l'obéissance aux ordres :

*The master could face prosecution for aiding frauds of the charterer or shipper.*

*Even reputable shipowners may not wish to know too much about orders from the charterer that may be potentially fraudulent, for instance to include particular statements in a bill. The master will be left on his own to carry the responsibility if things go wrong.*

Cdt J.P. DECLERCQ

# RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE PETROLIERE MONDIALE

Par le Cdt YVONNOU

*"Naviguer en sécurité sur une mer propre"* tel est l'objectif à atteindre dans les années qui viennent.

L'AFCAN militant pour des pétroliers "propres et fonctionnels", il faut se reporter à la situation vécue actuellement pour comprendre et tenter d'anticiper ce qui pourrait satisfaire ses exigences légitimes.

En posant comme critère de base qu'un pétrolier parfaitement propre ne peut être qu'un pétrolier à **BALLAST SEPARÉS**, donc récemment construit, il nous reste à préciser aussi simplement que possible la dose d'espoir que nous avons de voir prochainement notre désir satisfait.

## CAS DES MEDIUM RANGE TANKERS

Ces navires d'un port en lourd allant de 70 000 T à 140 000 T (500 000 ou 1 000 000 de barrils), sont tous appelés à fréquenter plus les ports que les terminaux du large.

Il n'existe donc pas d'autre alternative que de transformer la flotte existante simple coque en double coque pour la rendre apte à travailler partout dans le monde et en particulier dans les eaux territoriales américaines.

## CAS DES VERY LARGE CRUDE CARRIERS.

- Les pétroliers VLCC en construction satisfaisant aux exigences de l'OIL POLLUTION ACT coûtent actuellement 120 millions de dollars US.

- Un pétrolier VLCC neuf sur le marché spot doit, pour être rentabilisé, être affrété à une somme d'environ 30 000 USD/jour au minimum.

- Les taux maximum avoisinent au spot actuel (affrètement au voyage) 20 000 USD/jour pour un navire ancien et certains affrêteurs sont prêts à payer 25 000 USD/jour pour un navire neuf.

Les faits étant établis, la première constatation qui s'impose est celle-ci :

*Un armateur de navire neuf affrété au spot perd de l'ordre de 10 000 USD/jour.*

## POURQUOI LE MARCHE EST-IL DEPRIME ?

Tout simplement parce que la surcapacité de transport qui existe depuis 15

ans, est mise en exergue pendant les périodes normales, je veux parler des périodes hors crises internationales et/ou de périodes de mise en place de trafics particuliers découlant de ces crises. Nous serions actuellement dans une période calme, où tous les opérateurs pétroliers (sauf les armateurs), sont sereins vis à vis d'un avenir proche.

## QUELS SONT LES ARMATEURS QUI PEUVENT TENIR DANS CETTE SITUATION ?

Il y a ceux qui ont acquis une bonne réputation et dont les **affrêteurs sont prêts à anticiper sur l'avenir**, en affrétant des navires neufs à des prix TIME CHART qui prévoient une rentabilisation de leur investissement sur le long terme (Charte à taux variables). Mais ils demeurent l'exception.

Et puis, il y a ceux beaucoup plus nombreux, **propriétaires de VLCC anciens mais bien entretenus navigant avec des équipages mixtes selon le principe actuel (JUSTE PRIX, FLUX TENDUS etc.)**. Ce sont des navires dont on connaît les performances, dont les frais financiers sont quasiment nuls et dont les frais d'équipage sont réduits à un minimum compatible avec une réputation à soutenir.

**Seuls ces navires anciens sont capables de dégager des bénéfices** en s'engageant sur des trafics un peu particuliers et ils sont également capables d'affronter les foudres de l'O.P.A., et ceci sera théoriquement possible encore pendant de longues années.

## QUELLES SONT LES DATES LIMITES D'UTILISATION DES VLCC CLASSIQUES ?

Théoriquement bien au-delà de l'an 2000 - si l'on en croit les textes originaux de l'OIL POLLUTION ACT de 1990 (28 ans d'âge pour un pétrolier construit en 1972) et, 30 ans d'âge selon la dernière décision de l'OMI du 6 mars 1992. Les derniers VLCC classiques datant eux, des années 1977, les législateurs les laisseront vivre jusqu'en 2007... sans exiger de ferrailage...

## MAIS LES RISQUES SONT ENORMES POUR UN NAVIRE ANCIEN ?

**Pas plus que pour un navire neuf** dans un contexte où les risques sont toujours importants. (EXXON aurait pu se payer 30 VLCC neufs avec les sommes dépensées pour la pollution de VALDEZ).

Suivant l'O.P.A. s'il se produit une pollution dans les eaux Américaines, les propriétaires du navire et de la cargaison sont responsables sans limitation jusqu'à réparation "totale" des dégâts occasionnés par la pollution, que ce soit pour un navire ancien, ou pour un navire neuf.

La seule différence réside dans le fait qu'au jugement, il sera tenu compte de l'effort des opérateurs pour rendre leur navire le moins pollueur possible lors d'un accident occasionnant cette pollution. Mais ceci est assez subjectif, car il faut se rappeler la pression de l'opinion publique sur les hommes politiques lors des accidents de l'EXXON VALDEZ et du MEGA BORG.

Si la réglementation internationale devenait aussi exigeante que la réglementation américaine, on comprendrait aisément qu'il faille commencer à remplacer les VLCC classiques assez rapidement mais ce n'est, pour le moment, pas le cas.

Il est, par contre, certain que les opérateurs des navires travaillant dans les zones économiques bordant les côtes des ETATS UNIS vont se méfier de cette "situation" qu'ils pourraient être amenés à rencontrer.

## MAIS COMMENT ?

- En faisant construire des navires "aux normes", double coque et double fond, théoriquement mieux protégés que des navires à simple coque et **les faisant bénéficier d'un à priori favorable en cas d'accident.**

ou...

- En inventant un trafic qui se passe au-delà des 200 milles des côtes US où les "VLCC classiques", pourront travailler théoriquement en toute sérénité avec des allégés double coque qui les accosteront et les videront dans cette zone où les termes de l'O.P.A. ne seraient théoriquement plus applicables, et en particulier, à

la séparation des zones économiques des ETATS UNIS et du MEXIQUE.

On peut donc en conclure que : en prenant certaines précautions spéciales, tous les pétroliers VLCC anciens pourront continuer à trafiquer dans les eaux du Golfe du Mexique pour des cargaisons destinées aux USA pendant encore de longues années.

*Ce sont donc les seuls pétroliers VLCC actuels qui peuvent attendre une certaine rentabilité dans le contexte actuel des frets déprimés.*

La boucle est bouclée et forme, je vous l'accorde, un cercle extrêmement vicieux ne favorisant nullement la construction de nouveaux pétroliers VLCC.

Et pourtant, on assiste à une fuite en avant de constructions neuves commandées par des propriétaires qui en ont les moyens...

#### POURQUOI CE PARADOXE ?

Parce qu'il y a tout à craindre d'un VLCC ancien qui occasionnerait un grave problème dans la zone économique d'un état occidental, à la suite duquel, la Communauté internationale, sous la pression

de l'opinion publique (l'OMI ne voulant pas cette fois se laisser doubler par le sénat de l'état concerné...) interdirait le trafic marchand ou le simple passage en charge à des VLCC ayant atteint plus de 20 ans d'âge... par exemple, le long de ses côtes.

Seuls les navires nouvellement construits seraient autorisés à transporter, et leur nombre étant inférieur à celui qui pourrait satisfaire la demande en temps de paix, les frets grimperaient rapidement jusqu'à rendre hautement rentables ces navires neufs... et les navires à commander, extrêmement chers. L'Armateur ou l'Opérateur qui ne se serait pas méfié au point de se retrouver sans navire utilisable et sans possibilité d'en acquérir dans un contexte florissant risquerait tout simplement de se perdre.

Mais cette situation qui n'est qu'un scénario envisageable, rien de plus, est cependant à prendre en considération dans une période où les hommes se sentent de plus en plus responsables vis à vis de l'écologie.

Enfin, il serait raisonnable de se poser la question "déraisonnable" :

#### LES VLCC SERONT-ILS UTILES DEMAIN ?

Les pays riverains du Golfe Arabo-Persique cherchent à exporter de la valeur ajoutée et il n'est pas interdit de penser que les produits pétroliers dont on prévoit une augmentation du trafic dans un futur proche, ne seront raffinés que par les pays du Golfe eux-mêmes et donc que les grandes quantités de produit brut qui transitent vers l'Occident ne soient réduites à un minimum compatible avec une notion d'indépendance...

Le "shipping" au pétrole ne peut pas être considéré comme un concept "raisonnable". Il est sujet à des crises graves et sa réponse est toujours passionnelle. Ce qui était vrai hier peut ne pas l'être demain. C'est la raison pour laquelle la logique de rentabilité exposée ci-dessus en faveur des pétroliers VLCC anciens et bien entretenus d'aujourd'hui, pourraient devenir demain, totalement caduque à la suite d'un fait indépendant des décideurs occidentaux.

A.L. YVONNOU

## PRESENCE DE L'AFCAN A L'OMI ET ACTIONS FUTURES

Que ce soit au travers des informations diffusées par notre bulletin mensuel, ou par celles publiées dans AFCAN-INFOS, vous savez déjà quelle a été notre action auprès de l'Administration française. En collaboration avec celle-ci, l'AFCAN a rédigé un **texte proposant des amendements** à SOLAS et au recueil BC et destiné à renforcer la sécurité dans l'exploitation des navires vraquiers.

L'AFCAN a également œuvré pour que ce texte soit présenté dans les meilleurs délais à l'OMI.

Concrètement, l'AFCAN a été aux côtés du représentant du gouvernement français lors du 35ème sous-comité D.E. (construction et équipement des navires) et du 60ème M.S.C. (comité de la sécurité maritime).

#### 35ème D.E. (23/27 mars)

Le représentant de la France y a fait état du texte d'amendements tandis qu'un **groupe de travail**, auquel a participé le représentant de l'AFCAN, a été créé pour étudier les possibilités de réalisation et d'applications des **enregistreurs de données de voyage**.

L'avant-projet rédigé par ce groupe de travail a été bien accueilli en séance plénière et ce groupe de travail a été transformé en **groupe intersession** chargé de mettre au point un texte définitif avec des spécifications précises concernant les capteurs, les appa-

reils de contrôle, etc.

D'ores et déjà, c'est grâce à la présence de l'AFCAN qu'un paragraphe spécial figure dans l'avant-projet en rappelant que le libre choix du Commandant et la souveraineté de ses décisions primeront toujours les indications des systèmes de contrôle.

Faut-il rappeler que l'AFCAN faisant partie du groupe intersession, nous sommes en mesure de faire passer toutes idées et suggestions. Je demande donc instamment à tous ceux qui sont concernés de me faire parvenir le résultat de leurs réflexions sur ce sujet.

(ndlr : voir article de Yann Le Gouard in "le marin" du 22 mai 1992 sur les "boîtes noires").

#### M.S.C. 60 (6/10 avril)

C'est le 9 avril que le représentant de la France, avec le concours d'un membre de l'AFCAN, a présenté son texte sur la sécurité des vraquiers proposant différents amendements à la Convention SOLAS et au recueil BC.

Ce texte a été bien accueilli par les 65 Etats membres (sur 136) et les 30 organisations intergouvernementales ou non gouvernementales qui étaient représentés.

En séance plénière, il a donc été décidé que ce texte serait examiné lors du prochain sous-comité BC qui se tiendra début 1993 à une date à fixer.

On peut d'ores et déjà prévoir qu'un groupe de travail "ad hoc" sera alors créé pour la durée du sous-comité, avec mission de rendre le résultat de ses travaux à la fin de la session. Il sera indispensable qu'un représentant de l'AFCAN soit présent tout au long de la session et fasse partie du groupe de travail, si l'on veut mettre de notre côté un maximum de chances de voir notre projet aboutir.

Cdt J.D. TROYAT

# ACCIDENTS

## ANALYSE DES CAUSES

# DE VRAQUIERS

### I - LE CONTEXTE

La majorité des pertes soudaines concernent des vraquiers chargés de minerais en cales alternées. Elles sont la conséquence d'un enchaînement d'événements pouvant se dérouler comme suit. Après ruptures en cascade au niveau des pieds de membrures, la muraille cède au droit d'une cale (vide ou chargée de minerai), ce qui mène à un envahissement immédiat de cette cale. La poutre navire, fragilisée par la perte de résistance due à l'"effondrement" d'une partie de la muraille, ne peut supporter le moment fléchissant supplémentaire engendré par le poids d'eau embarqué ainsi que les torsions liées au roulis et au tangage. Les hiloires se déchirent, le navire se brise et sombre.

Avant d'aborder les causes menant à ces sinistres, il faut s'attarder sur les méthodes de construction. La structure des vraquiers combine les systèmes longitudinaux et transversaux. Pour résister à la flexion, de fortes poutres longitudinales s'imposent. Sur les vraquiers, ce sont exclusivement les carlingues (courant dans les fonds) et les hiloires (courant sous le pont) qui exécutent ce rôle. Les abords des cales ne disposent par contre d'aucun élément longitudinal. A cela une raison : la présence d'éléments longitudinaux constituerait autant de pièges à marchandises qu'il faudrait balayer en fin de déchargement.

La rigidité du bordé est assurée par des membrures verticales reliant la charpente des fonds à celle du pont. Or la liaison entre ces éléments transversaux et les structures longitudinales des fonds et du pont apparaît comme la pierre d'achoppement de ce système de construction mixte. La section démunie de longitudinaux constituant la fibre neutre de la poutre apparaît donc comme un point faible de la structure. De la même façon, il y a discontinuité de la structure entre la cale 1 et la tranche avant, ainsi qu'entre la dernière cale et la tranche des machines.

### II - INVENTAIRE DES POINTS FAIBLES ET LES LACUNES

#### • Le rôle des cloisons : essentiel.

Les cloisons séparant les cales (qui ressemblent à un rideau de palanques) jouent finalement un rôle majeur pour s'opposer à la torsion de la poutre navire. Lorsque le navire épaula la houle ou la suit, sa structure entière se tord alternativement dans un sens et dans l'autre et les cloisons sont alors soumises à de violents efforts. De surcroît, un chargement "en tas" (non nivelé, comme c'est le cas pour le minerai de fer) entraîne une déformation transversale des fonds et des cloisons. Les cloisons ont tendance à "tirer" le pont vers le bas, d'où des efforts importants exercés à la liaison de ces cloisons avec le pont. Des fissures peuvent alors apparaître au niveau de la liaison pont-cloisons. Une fois la fissure apparue, les efforts vont donc se reporter sur les éléments voisins, avec pour conséquence une surcharge de ces éléments.

#### • Les méthodes de chargement : agressives.

Plus que d'autres navires, les vraquiers subissent l'agression des marchandises et celle des méthodes de manutention. Les transports de minerais et de charbons sont à l'origine des plus fortes agressions. Au

**300 marins ont péri et près de deux millions de tonnes de marchandises, surtout du minerai de fer, ont été perdues en 1990 et 1991, à la suite d'accidents successifs touchant des vraquiers et, dans une moindre mesure, des minéraliers. Ils se répétaient à la cadence moyenne d'un par mois. Les investigations réalisées après cette succession d'accidents provoqués par des ruptures de coque permettent aujourd'hui de dresser la liste des causes. Les travaux effectués par les sociétés de classification s'ajoutent aux témoignages de capitaines de vraquiers pour l'établir.**

Yann LE GOUARD

chargement, les cadences sont parfois très importantes. Elles atteignent jusqu'à 16 000 tonnes à l'heure (1). Elles impliquent un déversement brutal de grandes quantités de produits chutant depuis de fortes hauteurs (plus de vingt mètres) pour s'écraser violemment en fond de cale en début de chargement.

#### • Les séquences de chargement : mal établies.

Des séquences de chargement mal établies peuvent aussi jouer un rôle néfaste. Pour accélérer le chargement, certains terminaux minimisent les déplacements des appareils, ce qui suppose de charger des cales complètes alors que des portions entières du navire sont encore vides. Il en découle des efforts importants sur la poutre navire. Ces fatigues accumulées tout au long de la carrière du navire finissent par le

fragiliser.

A ce propos, il est troublant de constater que des 18 navires ayant sombré avec des cargaisons de minerai de fer, quatre provenaient de Dampier, port situé au nord-ouest de l'Australie, connu pour ses cadences de chargement (16 000 t/h). Les responsables de ce terminal minéralier se défendent de porter une part de responsabilité. Il faut dire à leur avantage, que les navires quittant Dampier pour l'Europe traversent, souvent à contre vent, les eaux tumultueuses de l'Océan indien central.

#### • Les moyens de déchargement : brutaux.

Au déchargement, le travail de crapauds géants peut endommager les fonds de cale (certains crapauds pèsent 35 tonnes à vide). A ce stade, ce sont les chouleurs et les marteaux hydrauliques qui peuvent être la source de fragilisations de structure. Les chouleurs sont des bulldozers compacts (mais assez lourds) chargés de charroyer le minerai ou le charbon depuis les recoins des cales vers le centre (le crapaud ne peut prendre la marchandise qu'à l'aplomb de l'écouille). Mais leur rôle ne s'arrête pas là. Il est nécessaire de décoller le minerai ou le charbon qui adhère aux parois ou aux pans inclinés, parfois à bonne hauteur. Le conducteur du chouleur s'en donne alors à cœur joie pour marteler les pans inclinés latéraux à grands coups de bennes. Outre que le sommeil de l'équipage se trouve fortement affecté par ce martèlement qui résonne dans toute la structure du navire, les éléments touchés gardent la "mémoire" de ces chocs répétés. De surcroît, ces chouleurs sont assistés de chariots dotés de marteaux hydrauliques fixés au bout d'une flèche télescopique. Ces marteaux frappent avec enthousiasme les parois de cale ou les cans de membrures à une dizaine de mètres au-dessus du fond de cale pour faire décoller la marchandise.

#### • La corrosion : les charbons premiers accusés.

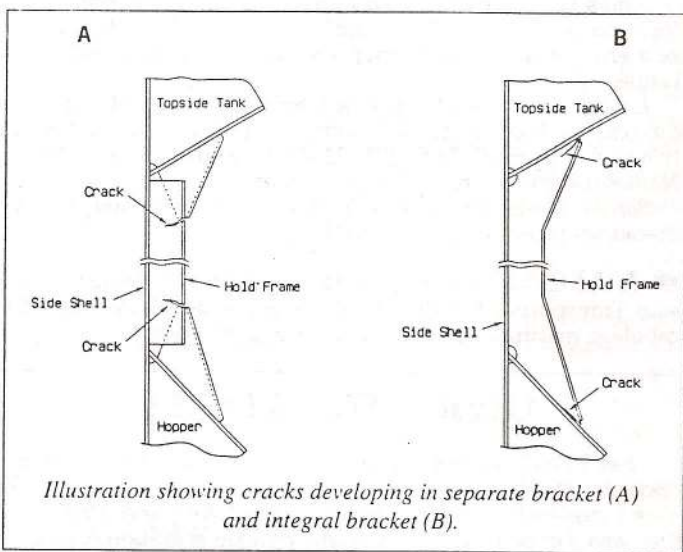
Aux dégâts physiques vient s'ajouter la corrosion qui entame l'intégrité des éléments structuraux. Parmi les causes de corrosion accélérée figurent l'usage de certaines cales au ballastage à l'eau de mer et la formation d'acide sulfurique en présence de certains charbons à haute teneur en soufre. La température souvent élevée des charbons (30°C à 40°C), contraste fortement avec celle du bordé au contact de l'eau, avec pour corollaire des condensations importantes. L'eau condensée se

mèle au soufre et le tout s'accumule par gravité aux parties inférieures. La corrosion s'avère donc très importante au pied des membrures, au niveau de leur rattachement aux caissons latéraux inférieurs. Dans certains cas la perte d'épaisseur peut s'évaluer à un millimètre par an au niveau des pieds de membrures, ce qui est considérable.

A l'appui de cette thèse, il a été constaté d'importantes corrosions sur les navires transportant souvent du charbon alors que ceux affectés principalement au transport de minerai de fer ne souffrent pas de corrosions excessives. La poussière du charbon humide restant adhérente aux parois à la suite de condensations ou de lavages mal menés est aussi une source supplémentaire de corrosion.

• **Les pieds de membrures : points d'amorce de fissure.**

On note aussi des fissures au niveau des soudures. A terme, celles-ci peuvent désolidariser les pieds de membrures du plafond des caissons (ou des goussets quand il y en a). L'accumulation homogène de rouille ne facilite pas la détection de telles fissures. La corrosion affecte aussi l'intérieur des caissons latéraux supérieurs, utilisables en ballast. Une meilleure sécurité de ces navires passe donc par un meilleur entretien. Pour des navires vieillissants, un sablage complet des cales et l'application d'un nouveau revêtement seraient bienvenus. Mais pour des navires âgés, le prix plutôt rhédibitoire de ces opérations fait reculer les armateurs.



Deux cas se présentent. Les pieds de membrures sont soudés directement à la structure des caissons : la cassure s'amorce à la soudure pied de membrure/caisson. Les membrures sont rattachées aux caissons par des goussets de pied : la cassure s'amorce dans la membrure à sa liaison avec le gousset.

• **Chargement de minerai en cales alternées : cisaillement**

On a aussi cherché à préciser les causes menant à la perte de vraquiers quand ceux-ci sont chargés de minerai de fer. Ce produit lourd est chargé en cales alternées pour réduire une stabilité qui serait excessive. Les cales pleines ont tendance à s'enfoncer dans l'eau sous l'effet du poids de minerai tandis que les cales vides ont tendance à émerger de par la poussée d'Archimède. Il en résulte d'importants efforts de cisaillement. De plus, la pression qu'exerce le minerai sur les parois et sur la coque se concentre sur leurs parties inférieures. Celles-ci ont alors tendance à fléchir, une situation qui s'envenime encore par fort roulis.

• **Jauges de contrainte : mesurer les efforts.**

On a aussi examiné les contraintes subies par la coque elle-même au contact de la cargaison, par les parois séparant les cales, par les plans inclinés des caissons, par les fonds de cale et les doubles-fonds ainsi que par les écoutes. Le Lloyd's s'est aidé de mesures réalisées sur deux navires britanniques âgés d'environ cinq ans, les **Ironbridge** (172 800 tPL) et **Ormond** (187 000 tPL). A bord du premier, des séries de mesures ont été effectuées pour plusieurs séquences de chargement/déchargement ainsi qu'en mer grâce à des jauges placées sur le pont. Quant au second, il était naturel que le Lloyd's l'utilise puisqu'il est équipé en permanence de jauges et d'un accéléromètre (situé à l'avant) fournissant au capitaine des informations en continu sur les contraintes que subit le navire. Ces dispositifs, étudiés par le Lloyd's dans le cadre d'une nouvelle marque de classification, constituent d'ailleurs un premier pas vers un enregistrement de paramètres dans une boîte noire.

• **Les aciers à haute résistance : corrosion aussi rapide.**

Les aciers à haute résistance (AHR) sont aussi mis en cause. Leur usage ne s'est répandu massivement que depuis une douzaine d'années (surtout par les constructeurs asiatiques). Leur intérêt est de permettre de réduire le déplacement lège à solidité égale. Durant la décennie 70, on ne les utilisait guère que pour le pont principal et la tôle de carreau. C'est donc à bord de navires d'âge moyen (une dizaine d'années), massivement construits en AHR (jusqu'à 70% de la coque), qu'ils inquiètent.

Ces aciers se corrodent aussi rapidement que les aciers coque traditionnels, contrairement à ce qui avait pu être dit il y a encore peu de temps. Ces AHR permettent d'amincir tôles et éléments structuraux. Mais la corrosion étant aussi rapide, on comprend facilement que la perte de matière est proportionnellement plus importante pour les AHR que pour les éléments en acier traditionnel. Corollaire : la résistance des éléments en AHR s'amointrit plus vite.

**III - CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS.**

Ces conclusions ont débouché sur une série de propositions propres à contrer ces incidents. Elles passent par l'usage de tôles et profilés plus épais pour la fabrication des fonds de cale, des parois séparant les cales et des goussets. Après une analyse plus poussée, ces propositions pourraient déboucher sur la modification de certaines règles de construction des vraquiers. Ces modifications ne viseront donc que les navires neufs.

Pour les navires existants, seul un examen attentif des éléments structuraux et un entretien adéquat permettront de prévenir d'autres catastrophes. C'est dans ce but que le Lloyd's diffuse une brochure destinée, entre autres, aux capitaines de vraquiers. Elle veut attirer leur attention sur les points de structure à examiner soigneusement.

Il existe une solution complémentaire pour permettre au capitaine de mieux maîtriser la situation. Elle consiste à généraliser l'implantation de jauges mesurant en permanence les contraintes ainsi qu'un accéléromètre placé à l'avant, telles qu'installées sur l'**Ormond**. Les informations qui en seraient issues fourniraient au capitaine des informations utiles pour déterminer l'allure du navire par gros temps. Ce qui n'empêche pas de faire "marcher" le sens marin qui va de pair avec la plus élémentaire prudence...

(1) Les cadences de chargement d'aujourd'hui n'ont rien à envier à celles qui furent pratiquées à partir de 1925 au Chili. Cette année-là furent livrés deux minéraliers uniques à cette époque, les suédois **Svealand** et **Amerikaland**, de 20 600 tPL. Construits par le chantier allemand Deutsche Werft, ils furent affectés au transport de minerai chilien, embarqué à Cruz Grande pour Baltimore (via Panama) où le réceptionnait Bethlehem Steel. Deux heures suffisaient à assurer leur chargement à Cruz Grande, avec un record à 48 minutes ! A Baltimore, 24 heures étaient nécessaires au déchargement, avec un record à 15 heures et 15 minutes. Ces navires passaient donc le plus gros de leur vie en mer (320-330 jours par an). Si l'**Amerikaland** a été torpillé durant la guerre, à l'âge de 17 ans, son jumeau **Svealand** a vécu 44 ans. Une longévité qui se veut une preuve de sa solidité.

Ndlr : Le Capt Beetham termine ainsi le rapport qu'il a soumis à l'AG de l'IFSMA

The best advice that can be given to Masters of large bulk carriers must be :

- a) maintain low stresses but within the seagoing limits even in port
- b) arrange for all ballast to be verified as out at the end of the first or second loading run before loading is allowed to continue
- c) plan the loading sequence in conjunction with deballasting and keep them together ; don't be bullied into minimising the number of loading runs
- d) reduce speed, alter course (or both) with heavy weather ahead or abeam
- e) wash upper edges of hoppers after coal cargoes to avoid corrosive muds
- f) examine shell and frames at ships side whenever possible for fractures and corrosion in way of the brackets
- g) establish the absence of ballast at the start of the loaded voyage and take daily soundings of tanks and bilge wells during the voyage
- h) keep duct keel access bolted in place all the time at sea.

# DIVERSES EN VRAC

## REUNION DU CLIAMA LE 15 AVRIL 1992

(Comité de Liaison et d'Information des Associations de la Marine).

Ouverture de la séance par le V.A. Turcat, Major Général de la Marine, le Chef d'Etat-Major de la Marine accueillant le Maréchal Chapochnikov en visite en France.

Le C.V. Wybo, Chef du SICM, fait un exposé fort intéressant sur le recrutement dans la Marine Nationale. L'effort est très important pour avoir du personnel de qualité et compétent, ce qui nous laisse parfois tant nous sommes habitués à un certain nombre d'Armateurs pour qui le seul critère de sélection est l'aptitude à se nourrir de riz.

Autre exposé par le C.V. Naquet-Radiguet qui parle plus du budget que de la programmation qui a un caractère protégé, les programmes ont été très amputés et il est à craindre que trop d'économies dues à la nouvelle situation internationale soit un motif pour trop réduire ne donnant même plus à la Marine la possibilité de remplir son rôle traditionnel de présence et d'assistance.

Le C.A. Maintenant, Inspecteur des réserves signale que la Marine a 270 000 réservistes, la loi en prévoit 250 000 et les besoins sont de 120 000, le bilan de l'instruction est très moyen car le budget ne couvre que 50% des besoins.

Commandant Yves CHARLOT

## BRIS DE COQUE.

Le 31 mai, la rupture de sa coque a envoyé au fond de l'Océan Indien avec sa cargaison de minerai le vraquier panaméen Great Eagle, 65 200 tPL, construit en 1968. Il faisait route d'Afrique du Sud sur le Japon. L'équipage a été sauvé. La veille, le Président d'INTERCARGO, devant son Assemblée Générale, avait souligné l'urgence de la mise en place d'un fonds destiné à stimuler la démolition des vrailleurs âgés.

## TOTAL DES PERTES.

Selon l'Institut des Assureurs de Londres, 183 navires pour 1,7 Mtjb ont été déclarés "pertes totales" en 1991. Les mêmes sources indiquaient 139 pertes en 1990 totalisant 1,2 millions de tjb.

## VISITES PLUS SEVERES.

ELF AQUITAINE ayant révisé en hausse ses critères d'analyse des risques met en place des méthodes de vérification plus sévères des pétroliers qu'elle affrète.

## NGV = TSL

Les Ateliers & Chantiers du Havre seraient prêts à construire un Navire à Grande Vitesse (50 nds) capable de transporter jusqu'à 2 200 passagers et 550 voitures. Les Japonais de leur côté mettraient en chantier l'année prochaine un Techno Super Liner long de 70 mètres et filant 50 nds grâce à une turbine à gaz de 20 900 CV.

## MERITE MARITIME.

Par décret en date du 28 février 1992, a été promu au grade d'Officier notre collègue Abelanet.

Ont été faits chevaliers nos collègues : Fossaert, Kerouanton, Le Breton, Le Pemp, Mesnage, Paugam, Quéau, Recher Pierre et Retsin d'Ambroise.

Par ailleurs nous sommes heureux de présenter nos félicitations au Commandant Estur, Président de l'Association des Capitaines au Long Cours, promu Commandeur, ainsi qu'au Commandant Maur, Président de l'Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande nommé chevalier.

## PRIX LITTERAIRE

Le Cdt Alain Arbeille a obtenu le prix annuel des Adminis-

trateurs des Affaires Maritimes pour son livre "Capitaine au long cours" publié aux Editions France-Empire.

## TERMINOLOGIE MARITIME.

Notre Secrétaire Général a écrit à M. Chappe, Conseiller Culturel du Ministre pour lui faire part d'une certaine réserve de notre part concernant la francisation de certains termes maritimes anglais consacrés par l'usage et de notre souhait de participer aux travaux de la COMMISSION MARITIME DE TERMINOLOGIE.

## TABAC.

Le Décret d'application de la Loi Evin sur le tabagisme, publié au J.O. du 30 mai, entrera en vigueur le 1er novembre 1992 et devra s'appliquer sur les navires français : interdictions de fumer dans les espaces couverts à usage collectif et les lieux de travail.

## BIENVENUE...

Le jour même de notre A.G., notre collègue Bertrand Appery prenait de commandement du Normandie à Turku et faisait route sur Caen, via Rotterdam. Le nouveau ferry de la B.A.I. a pris son service sur Ouistreham/Portsmouth le 18 mai. Nous lui souhaitons une heureuse navigation.

Après l'entrée en flotte en fin d'année du porte-conteneurs "over panamax" CGM-Normandie (4419 EVP), la flotte française a enregistré les mouvements suivants depuis le début de l'année :

Entrées : Le-Ponant (paquebot à voiles) - Barfleur et Normandie (car-ferries) - Pierre-LD (vraquier 165239 tPL) - Libeccio (routier) - Lyria (VLCC 277553 tPL) - Melquiades-Ville de Nantes (cargo-théâtre !) - Patricia-Delmas.

Sorties : Galion (vraquier 139 000 tPL) - CGM-Utrillo - CGM-Bretagne - Jean-Lafitte (sources JMM)

L'AFCAN a répondu à l'Enquête Nationale de la Mission Transports 2002. Elle y a préconisé le développement du cabotage maritime et du transport par voies d'eau.

## OFFRES D'EMPLOIS :

Par l'AGISM (Ass. pour la Gestion des Institutions Sociales Maritimes) :

- 1 cuisinier de 25 à 35 ans, possédant CAP ou/et BEP. 2 à 5 ans d'expérience hôtelière, maîtrise de la gestion et disponible.
- 1 gérant de Maison des Gens de Mer, niveau baccalauréat minimum, 30 ans environ, sachant diriger un hôtel-restaurant, justifiant d'une dizaine d'années de pratique professionnelle, de préférence issu de la Marine Marchande et une disponibilité géographique.

Les dossiers de candidatures constitués d'une lettre de motivation, d'un C.V. et d'une photo, sont à adresser à : A.G.I.S.M. - 22 ter, 24 rue d'Annam. 75020 Paris.

## SOCIETE recherche : EXPERT MARITIME.

Profil souhaité : C1NM avec Expérience Commandant et/ou Chef Mécanicien et expérience professionnelle acquise à terre (Ingénieur d'Armement, Ingénieur Maintenance, Ingénieur Chantier Naval,...). Envoyer lettre de candidature + C.V. détaillé sous pli cacheté à : Commandant Jean-Daniel Troyat, 48, boulevard de Rochebonne, 35400 Saint-Malo, qui transmettra.

## 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.

# LA CONFEDERATION CHEZ LE MINISTRE

M. Charles Josselin, Secrétaire d'Etat à la Mer, assisté de M. Philippe Fallachon (Conseiller technique, chargé des affaires sociales) a reçu la CONFEDERATION DES ASSOCIATIONS DE LA MARINE MARCHANDE le mardi 2 juin. M. J.-L. Hénaff, Président s'était fait accompagner des présidents ou représentants des Associations membres. Michel Caron rend compte de l'entrevue.

**P**our l'AFCAN, l'intérêt de la rencontre réside dans l'analyse de quelques problèmes à laquelle s'est livré le Ministre et dans le souci qu'il manifeste pour la sécurité et la protection de l'environnement.

## COMPAGNIE GENERALE MARITIME.

Sa situation financière est très préoccupante et son sauvetage dépend du Gouvernement et plus particulièrement d'une parfaite cohésion entre Matignon et Bercy...

Les premières décisions prises consistent à réduire le déficit d'exploitation en amputant l'entreprise des lignes déficitaires d'Amérique du Nord.

Le Ministre remarque que si la CGM avait encore des "espaces" sur ces lignes, elle n'y avait plus de navires et que donc le "coût" de cet abandon est moins douloureux pour les navigants que s'il avait fallu sortir des navires de la flotte. Par contre "les conséquences ne sont pas négligeables sur le personnel sédentaire".

Malgré ces premières décisions, le déséquilibre de la compagnie reste entier : les économies réalisées par le dégageant de l'Atlantique Nord représentent 110 millions, sur des pertes qui atteignent 440 millions. Il faut donc réaliser d'autres économies, et entre autres, sur le coût d'exploitation des navires (de l'ordre d'une centaine de millions).

Le "dialogue" actuel entre la CGM et l'Etat est le suivant : "Quel effort financier l'Etat est-il prêt à faire en ma faveur ?" Auquel l'Etat répond : "Dites-moi quel effort de productivité vous êtes encore capable de réaliser et je déterminerai mon propre effort". Dialogue difficile que le Secrétaire d'Etat à la Mer, qui se flatte d'être "sous influence maritime", s'efforce de maintenir tout en reconnaissant "...certains sont plus sensibles à des arguments budgétaires ou financiers".

En ce qui concerne la **stratégie industrielle** qui pourrait être celle de la CGM, M. Josselin est enclin à penser que la compagnie devrait étendre son champ d'action sur toute la filière du transport y compris dans sa portion terrestre, car il observe que les entreprises de transport qui gagnent de l'argent sont celles qui peuvent en perdre sur certains segments. C'est ainsi que travaillent les "grands" comme Nedlloyd, Maersk, etc. qui peuvent perdre, un temps, sur le maritime car elles gagnent sur le terrestre. La CGM pourrait par exemple mettre en relation ses moyens terrestres et ses portes-conteneurs réfrigérés qui travaillent sur les Antilles.

Autre stratégie : le Moyen-Orient et surtout l'Extrême-Orient pas seulement pour des raisons historiques mais principalement à cause de l'économie de demain. Mais c'est une ligne longue et pour qu'elle résiste il faudrait lui donner un peu d'épaisseur dans le cadre d'une alliance avec des partenaires.

"Et derrière tout cela, se pose la question du pavillon et c'est là qu'on rejoint la flotte pétrolière", poursuit M. Josselin.

## PETROLE ET RAPPORT CHASSAGNE.

Le problème est totalement différent de celui de la CGM car l'Etat n'est aucunement actionnaire de tout ou partie de navires pétroliers et d'autre part les armateurs sont fondés à demander qu'on leur applique ce qui deviendra la règle au 1er janvier 1993, et qui rendra caduque la Loi de 1928.

"J'ai reçu ici une partie des armateurs, et des chargeurs, et je leur ai dit que tout en reconnaissant cette situation de droit, on ne pouvait pas ne pas essayer, à la fois pour des raisons politiques mais plus fondamentalement parce que l'avenir de la flotte marchande en dépend largement, de se donner les moyens de préserver au mieux l'emploi des marins français, pas seulement les officiers mais également les marins. D'où l'idée d'une contractualisation, actuellement en discussion, qui permette d'améliorer le pavillon TAAF..."

Mais les armateurs à qui l'Etat demande d'employer davantage de marins français répondent "qui va payer le surcoût ?". "Et comme nous ne sommes pas actuellement dans une situation d'opulence budgétaire" avoue M. Josselin, "je ne suis pas assuré d'avoir les moyens qui me permettent de convaincre mes interlocuteurs".

La situation au "pétrole" est donc la suivante : d'une part la France est tenue d'harmoniser sa législation par rapport au droit communautaire, et d'autre part les compagnies pétrolières sont pressées de pouvoir transporter à meilleur compte...

## SECURITE ET ENVIRONNEMENT.

Le Ministre observe que les normes en matière de sécurité sont en train de s'élever, en particulier sous la pression des assureurs. Il y voit un bon moyen de défense de notre profession, à condition de l'utiliser dans le cadre européen. "Pousser le pavillon EUROS en augmentant le degré d'exigence en matière de qualification et en matière de sécurité me paraît aller dans le bon sens" J-L Hénaff est intervenu pour rappeler l'importance du contrôle des navires et donc la nécessité de donner à nos Affaires Maritimes les moyens d'y procéder. Le Ministre a alors évoqué le problème du reclassement... des douaniers. L'abolition des frontières intra-communautaires libère un grand nombre de fonctionnaires du "Budget" que leur patron (M. Charasse) cherche à recaser. Ce qui n'est pas illogique budgétairement parlant, mais qui ne serait efficace que si ces personnels recevaient une solide formation adéquate.

Le Président de la Confédération a ensuite abordé les problèmes liés à l'enseignement maritime, à la reconnaissance des brevets, à l'harmonisation des prérogatives, au titre d'ingénieur pour les C1. Il a demandé que l'Administration procède à un inventaire des formations maritimes de la Communauté. Il a par ailleurs annoncé au Ministre l'intention de l'Association HYDRO d'organiser un colloque au cours duquel pourraient être exposés et débattus les travaux du Forum Maritime Européen et les diverses dispositions en cours d'élaboration pour le pavillon EUROS.



# Priorité à la sécurité

(Lire en page « marine »)



C'est un Paimpolais, Michel Caron, capitaine au long cours en retraite, qui...



53

les actifs sont en mer), thèmes de sécurité à bord marine, animée par un l'Etat à la Mer, Charles

gens de mer

## Assemblée générale de l'AFCAN Un grand souci : la sécurité

Réunis en assemblée générale, l'Association française des capitaines de navires (AFCAN) a rappelé son objectif essentiel : l'amélioration de la sécurité dans le transport maritime.

## Assemblée des capitaines de navires De la sécurité avant toute chose

« Homme libre, toujours tu chériras la mer ». Au fameux vers d'Hugo, les membres de l'association française des capitaines de navires (AFCAN) ont trouvé un prolongement : « navire, toujours la mer ».

état et bien gérés. Ils redécouvrent que pour bien tenir et conduire un navire, il ne faut rien moins que des marins expérimentés et de nature à redonner confiance à leurs équipages et à leurs clients.

largement développée de l'AFCAN, notamment, ingénieur

les commandants de ligne », insiste-t-il. Des certificats de compétence pour les travaux de maintenance des navires. C'est pourquoi il a demandé aux capitaines de navires de faire passer leur dossier à l'OMI, que va

is il n'y a pas si longtemps, la certification est bien en cours. Michel Caron, elle-même, a insisté sur la fonction de sécurité de la marine. C'est d'importance, dans un monde où fait apparaître un chiffre de 40.000 officiers et équipages dans des pays, telle la Thaïlande, où les marins parmi...

## La Mer Capitaines de navires La sécurité avant tout

Des navires en bon état, manœuvrés par des marins compétents ; c'est à cette seule condition que peut être assurée une véritable sécurité en mer ont estimé les membres de l'AFCAN (Association française des capitaines de navires) réunis hier à Paimpol en assemblée générale. Ce qui apparaît comme une évidence est en effet loin d'être respecté dans la réalité si l'on considère les catastrophes intervenues ces dernières années : incendies de ferries, naufrages de pétroliers, etc.

faire naviguer un navire « avec un certificat de qualité n'importe qui à bord ».

Cette modification des composants du blason du transport maritime et des marins considérés trop souvent aujourd'hui comme des pollueurs. Car les causes de la dégradation de la sécurité en mer trouve ses origines, a insisté M. Caron, dans la délocalisation, les équipages multinationaux toujours plus réduits, les officiers formés à la va-vite, et le vieillissement des navires. Une situation à laquelle les sociétés de classification s'apprête à remédier en prenant en compte la nouvelle réglementation internationale.

grande préoccupation et il devait faire l'objet ce matin d'une large information au cours d'une conférence animée par un ingénieur du bureau Véritas, l'un des organismes habilités à délivrer les certificats de qualité.

Recrudescence de naufrages et de la piraterie

Mais ces deux journées de travail seront aussi mises à profit pour aborder l'ensemble des problèmes auxquels se confrontent le transport maritime. Ainsi les participants se pencheront sur le nombre inquiétant de naufrages qui frappe les équipages et les passagers clandestins. La piraterie qui connaît une recrudescence notamment en Asie du Sud-Est, les passages dangereux de la mer de Chine méridionale, les modifications de navigation des navires, etc.

chiffre de 40.000 officiers et équipages dans des pays, telle la Thaïlande, où les marins parmi... le commandant Caron a insisté sur la fonction de sécurité de la marine. C'est d'importance, dans un monde où fait apparaître un chiffre de 40.000 officiers et équipages dans des pays, telle la Thaïlande, où les marins parmi... les raisons de renouveau des compagnies seraient la pénurie de marins et le confort dans les navires du Golf n'auraient ses effets et les andises transportées augmentent de



is il n'y a pas si longtemps, la certification est bien en cours. Michel Caron, elle-même, a insisté sur la fonction de sécurité de la marine. C'est d'importance, dans un monde où fait apparaître un chiffre de 40.000 officiers et équipages dans des pays, telle la Thaïlande, où les marins parmi...

au vingt-cinqième anniversaire de la création de l'association, un nombre de membres a augmenté de 223 en 1990. LA PRESSE