

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 29 - Automne 2012



"Abusus non tollit usum"

La responsabilité du Capitaine

Hubert Ardillon

Président de l'AFCAN (Association Française des Capitaines de navires)

www.afcan.org

Le Code de commerce donne un triple rôle au capitaine de navire : il est officier d'Etat civil et ministériel, il est préposé nautique et mandataire commercial de l'armateur, il est enfin gérant des tiers dans l'expédition maritime.

Pour faire court : le capitaine est responsable de tout et tous à bord.

Son rôle, qui découle de son niveau de responsabilité, est aussi très simple : organisation, coordination et vérification de tout ce qui se passe à bord et tout ce qui touche le navire de près ou de loin.

Le capitaine est toujours la personne sur qui reposent le navire, son équipage, mais aussi les services à terre.

Quels que soient le type de navire, sa taille, sa cargaison, ses voyages, les capitaines, même si certains aspects de la fonction sont plus ou moins sollicités selon les cas, ont tous le même rôle, le même devoir à bord, celui de conduire en toute sécurité l'expédition maritime.

Le capitaine d'un navire est choisi par son armateur. On ne devient pas capitaine par ancienneté mais parce qu'on est choisi par l'armateur. Pour tout capitaine, cela est synonyme d'une certaine reconnaissance, et par là même d'une certaine responsabilité, d'une certaine auto pression.

D'abord la représentation, le capitaine représente l'armateur. Mais lequel ?

Les responsables (commercial, technique, équipage, sécurité, sûreté, qualité, contentieux...) à terre d'une compagnie de navigation ou d'un consortium sont nombreux, avec souvent des intérêts bien divergents.

Il est aussi celui qui doit satisfaire au mieux les exigences de l'affréteur, du ou des sous-affréteurs.

En outre, il représente aussi un pavillon dont parfois il ne connaît pas l'Etat, ni même peut-être où il se trouve.

Prenons quelques exemples pour illustrer l'importance du capitaine à bord du navire, mais aussi pourquoi il est nécessaire de lui laisser un certain pouvoir de décision, ne pas lui imposer trop de contraintes ou de pressions inutiles qui ne peuvent que nuire à son efficacité, son "rendement".

Navigation :

Le GPS* est une belle avancée technologique, on ne peut pas dire le contraire. Seule son utilisation peut poser un problème. Lorsque le signal est coupé, on ne sait plus vraiment faire le point en haute mer. Les marins ont toujours navigué en suivant les mêmes routes, avec les mêmes points de changement de route. Comme nous ne naviguons plus à l'estime les jours de brume, mais désormais au centième voire au millième de mille en précision grâce au GPS, position donnée en permanence et en instantané, nous passons tous plus précisément au même endroit.

Conjuguons cela avec le plan de traversée. Il est fait par le bord, généralement le lieutenant navigation. Il est ensuite vérifié, corrigé, amendé par le capitaine. Tout cela en fonction de la route choisie, choisie par les connaissances qu'ont le capitaine et son lieutenant des dangers connus ou potentiels à venir tels que la hauteur d'eau, les courants, le trafic, la météo. Et aussi l'état mécanique de son navire. Donc un plan de traversée très détaillé, qui ne laisse quasiment plus de liberté au lieutenant de quart de s'en écarter.

Conjuguons encore avec la baisse, réelle même si elle est plus ou moins reconnue, de la qualité de savoir et de décision des officiers de quart passerelle.

On en arrive alors à des situations très dangereuses, où le navire devant manœuvrer, suivant le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), ne manœuvre pas parce que l'officier de quart n'a pas "le droit" de toucher la barre et de dévier de sa route. Idem à l'arrivée au point de changement de route, lorsque changer de cap pourrait se faire un peu plus tôt pour éviter une situation dangereuse.

Ce que l'on peut malheureusement appeler des abordages assistés par ordinateur et procédures.

Face à cela deux points semblent essentiels actuellement :

1- Pourquoi y a-t-il une volonté de faire communiquer le plan de traversée avant le départ de celle-ci ?

2- Le capitaine ne choisit pas les membres d'équipage, et a fortiori les chefs de quart passerelle, qui doivent embarquer, ils lui sont imposés par le manager, et refuser l'embarquement d'un membre d'équipage revient à appareiller sans équipage au complet.

Suite de l'article page 2



Que répondre ?

En ce qui concerne la qualité des officiers de quart passerelle, la réponse est simple : c'est au capitaine de compléter la formation de l'officier, du "coaching", voire du "teaching". Ensuite, sur le plan humain, de le mettre en confiance pour qu'il puisse soit agir soit appeler le capitaine. L'un ne va pas sans l'autre, mais par quoi est-il plus important de commencer ?

En ce qui concerne le plan de traversée à communiquer avant le départ du port, on sait qu'il ne peut pas être suivi à la lettre : la météo sur de longues traversées peut donner des surprises (un cyclone), la mécanique (le navire doit pouvoir recevoir de l'entretien, et quant aux pannes, cela existe), l'humain (une crise d'appendicite à débarquer en urgence dans un port non prévu pour une escale ou un rapprochement d'une côte), tout cela va faire en sorte que le plan de traversée est et doit rester vivant. Alors est-ce juste pour archiver en vue d'un audit ? Ou pour influencer le capitaine sur la route à suivre ? (*Tiens vous passez par cet endroit, puis, pourquoi ne passez-vous pas par ?*)

Et comme il est désormais facile pour un manager de suivre à tout instant son navire (AIS* et LRIT*), on en arrive à des situations kafkaïennes où dès qu'un navire ralentit ou dévie de sa route, son capitaine est appelé pour savoir ce qui se passe (alors qu'il ne le sait peut-être pas encore avec exactitude), voire pour le réprimander parce qu'il se sera permis un écart avec le plan prévu et envoyé.

En tombant dans l'exagération, faudra-t-il un jour téléphoner à un "manager navigation" pour lui demander la permission de manœuvrer en cas de risque d'abordage ?

Communications :

Les communications sont à l'évidence plus faciles et moins chères.

Conséquence heureuse : le capitaine n'est plus isolé en face d'un problème technique, commercial ou humain. Il peut aussi demander un conseil, une suggestion.

Conséquence malheureuse : on peut aussi l'appeler beaucoup plus facilement à n'importe quelle heure et exercer sur ses épaules une pression de plus en plus forte.

De ce fait, il peut facilement être soumis à des pressions de la part d'entité diverses, voire contraires : un affréteur demandant au navire d'aller plus vite vers un port, et un armateur demandant au capitaine d'éviter la casse. Conflit entre le "plus vite" et le "plus sûr".

Comment contenter tout le monde ? Et surtout comment ne pas mécontenter une des deux parties ? C'est toujours le rôle de notre capitaine, il lui faut alors une bonne dose de diplomatie pour expliquer (au téléphone) que l'on a compris le message mais que les circonstances (qui ne doivent pas pénaliser le navire, sinon ce serait pire) font que l'on ne peut pas satisfaire entièrement à ce qui est demandé. Il lui faut surtout des arguments en béton armé. Et en faisant attention à ne pas aller trop loin, car un affrètement au voyage par exemple n'est jamais sûr d'être renouvelé.

Combien de capitaines se sont vus être appelés pour forcer l'entrée au port contre les avis et conseils des autorités de ce port, alors que, par exemple, pour un porte-conteneurs les conditions météo font que la manœuvre sera plus dangereuse mais aussi que les portiques sont arrêtés pour cause de vent fort, et que donc la mise à quai, du point de vue des opérations commerciales, s'avère inutile.

Règlements et procédures :

Et tout cela dans un environnement de plus en plus encadré, pour ne pas dire de plus en plus procédurier.

Certes il fallait réglementer la profession avec un peu plus de rigueur, ne pas se baser uniquement sur les habitudes et plus ou moins bonnes traditions. Et c'est une très bonne chose de l'avoir fait.

Mais cela a aussi entraîné des situations que l'on pourrait qualifier d'ubuesques si elles n'étaient surtout dangereuses.

En navigation, quelle procédure doit-être suivie ? Le plan de traversée ou le règlement pour prévenir les abordages en mer ? A l'écoute de ce que l'on entend parfois sur les ondes en VHF, on peut sérieusement se poser la question.

Avant l'arrivée au port, l'officier de quart à la passerelle passe plus de temps à remplir des papiers, des check-lists, à vérifier que l'on suit bien les procédures (*attention il risque d'y avoir inspection ou audit lors de l'escale*) qu'à suivre la navigation et le positionnement du navire.

On essaie de tout prévoir, tout planifier. Mais lorsqu'un incident, un événement imprévu survient, de plus en plus nombreux sont les chefs de quart qui n'ont plus la capacité de raisonnement, de réflexion. Ils sont comme abrutis par les procédures. *Sans guide je ne sais plus faire par moi-même.*

Cela nécessite aussi une plus grande attention de la part de notre capitaine. De cela aussi il aura à rendre compte, avec un peu plus de pression sur ses épaules, alors que cet encadrement de procédures et règlements aurait dû avoir l'effet contraire.

Conclusion :

Choisi par son armateur et étant son représentant, le capitaine peut aussi être révoqué à tout moment. Que cela soit pour satisfaire un manager interne à l'armement ou un affréteur.

Lorsqu'il est nommé, Le capitaine se sent investi d'une mission, il a conscience de l'immense responsabilité qui lui incombe. Il se met alors, seul, une bonne pression pour accomplir son devoir. Lui en rajouter par des règlements, des facilités de communication, des moyens de contrôle permanents, ne facilite pas sa tâche.

Il n'est pas superflu de dire que toutes ces responsabilités mettent un poids énorme sur les épaules d'une seule personne qui, sans trop exagérer, joue sa place et sa carrière à chaque inspection ou avarie, mais aussi à chaque décision qu'il doit prendre.

* GPS = Global Positioning System / AIS = Automatic Identification System / LRIT = Long Range Identification and Tracking Systems

