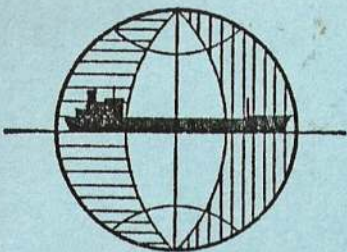


UNITE\_SECURITE



**AFCAN**

**ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES**

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 771.21.55

A F C A N

I N F O R M A T I O N S

JUIN 1983

S O M M A I R E

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

PREMIERE PARTIE

- I - REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION LE  
19 MAI 1983 AU CERCLE MILITAIRE DE PARIS
  
- II - ASSEMBLEE GENERALE LE 20 MAI 1983
  - 1. Rapport moral du Président
  - 2. Rapport financier
  - 3. Elections au Conseil d'Administration
  - 4. Election du Bureau
  - 5. Loi antipollution
  - 6. Défense des capitaines
  - 7. Commentaires sur la mise en place des  
Comités d'hygiène de sécurité et des  
conditions de travail des gens de mer :  
Loi Auroux
  
  - 8. Formation actuelle des capitaines  
de navires
  - 9. Compte-rendu de l'Assemblée Générale  
de l'IFSMA - 26/27 Mai 1983
  - 10. Divers :

- a - Travail à bord - Quart du capi-  
taine - Inspections de l'admi-  
nistration
- b - Association Française de Droit  
Maritime
- c - Droit de réponse
- d - Navigation sous pavillon étranger
- e - Police des ports
- f - Projet de loi sur la sauvegarde  
de la vie humaine en mer, l'habi-  
tabilité à bord et la prévention  
de la pollution
- g - Projet de texte concernant les  
travaux de réparations navales
- h - Réorganisation des Commissions AFCAN
- i - Secrétariat général
- j - Membre d'honneur

III - INFORMATIONS PRATIQUES

DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES

- A - Loi antipollution
- B - Communiqué IFSMA
- C - Projet de Loi 1410
- D - "Navipharm"
- E - La flotte de commerce française au  
1er Avril 1983
- F - Tribune Libre



I - REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION LE  
19 MAI 1983 AU CERCLE MILITAIRE DE PARIS

Pour préparer l'Assemblée Générale du 20 Mai, les commandants BROCHEC, GOURMELON, DEBAYLE, BOUDIERE, GUILLEMIN, CHENNEVIERE, HUYARD, DAUER, LE BEGUEC, STEPHANY, BUSIAU, BORDENAVE et GODIN se sont réunis au Cercle Militaire.

II - ASSEMBLEE GENERALE LE 20 MAI 1983

Elle s'est tenue avenue Reille à Paris

Etaient présents les commandants BROCHEC - DEBAYLE - GOURMELON - GUILLEMIN - BOUDIERE - HUYARD - CHENNEVIERE - GIRARD - POLLET - BUSIAU - CARON - PLANTY - BORDENAVE - CAILLEUX - THOREUX - LE BEGUEC - QUEGUINER - STEPHANY - FOURNIER - ARBEILLE - HOCHET - SACONNEY - BARBANCON - MERE - FROC - QUEMA - GUERET - LE MEE - ANDRIEUX - VAUTIER - HENRY D'AULNOIS - GODIN - VANDEVELDE - DAUER - TUSSEAU -

110 adhérents nous avaient adressé leur pouvoir.

1 = RAPPORT MORAL DU PRESIDENT =

Chers Collègues et amis,

Certains d'entre nous avaient suggéré que pour donner plus d'éclat et de prestige à notre Assemblée Générale, celle-ci aurait pu se tenir sur le BELEM. Mais devant les frais qu'il eût fallu engager et nous considérant comptables des cotisations de nos adhérents, nous avons décidé qu'il était plus raisonnable de la tenir une fois encore avenue Reille.

L'année prochaine, par contre, je ne serais pas opposé à ce qu'elle puisse avoir lieu sur la Côte Méditerranéenne ou dans le Sud Ouest afin de motiver davantage nos collègues du midi et montrer que l'AFCAN ne connaît pas de découpage géographique. Il est temps que tous nos adhérents se sentent responsables de l'Association Française des Capitaines de navires qui est leur chose et non la propriété du petit nombre de responsables bénévoles qui l'animent.

Notre Association a vu le jour il y a quatre ans grâce à l'enthousiasme et à la ténacité d'un petit groupe actif de capitaines et se veut le trait d'union entre tous les capitaines. Pour chacun d'entre nous, si isolé dans son métier ou géographiquement parfois, l'AFCAN ne doit pas se réduire seulement à un sigle parmi tant d'autres, mais être une association chaleureuse, active, vivante et à l'écoute de tous. Avec la crise actuelle, qui peut se croire à l'abri ?

Nous pouvons constater une révolution générale qui conduira à l'avènement d'une civilisation hautement technologique grâce au développement de l'informatique, de l'électronique. Intégrer la crise dans notre raisonnement c'est tenir compte de la réalité. Pour mémoire, il n'est que de se reporter aux déclarations de l'armateur mondialement connu SIR YUE-KONG PAO qui déclarait lors d'une Conférence Internationale sur la technologie marine que "Le Monde Maritime doit reposer sur des navires fantômes entièrement automatiques, sans équipages à bord. Non seulement c'est moins révolutionnaire que cela peut paraître mais en fait c'est réalisable avec la technologie actuelle".

Il a cependant admis que l'opinion publique, eu égard à la sécurité, freinerait sûrement le projet et qu'il serait plus probable que l'on vienne à des équipages réduits à un strict minimum des navigateurs (ship's drivers) sur des navires à automatisme poussé. Inquiétant, non ?

Lors d'une conférence de presse organisée le 9 Mars dernier, par le C.C.A.F. le délégué général déclarait que "si l'année 1982 peut donner l'impression - pour ne pas dire l'illusion - d'une certaine stabilité, cela vient essentiellement du fait que les entreprises françaises se sont attachées à poursuivre leurs efforts de rationalisation et d'adaptation et ont développé et maintenu leurs efforts en faveur de l'emploi." M. THEBAUD ne déclarait-il pas "que face à un ensemble de facteurs extérieurs sur lesquels nous n'avons aucune prise, les chances de survie à court terme ne peuvent résider que dans la volonté de tous les acteurs, de faire en sorte que nous puissions passer cette période de crise et que même il fallait profiter de celle-ci pour nous préparer à un avenir grandement compétitif.

"Les entreprises ont effectué un pari très grave sur les hommes sans l'adhésion desquels rien ne peut être accompli.

L'AFCAN souhaite - tant de la part du Ministère - que des armateurs - être associée aux travaux portant sur la conception et la mise en place des équipements nouveaux ainsi qu'aux discussions relatives à la détermination qualitative et quantitative du personnel requis dans le contexte d'une flotte modernisée.

La consultation de notre Association, représentative de la profession, ne peut se traduire que par l'apport d'un facteur d'équilibre entre les aspirations des organisations syndicales agissant prioritairement pour la défense de l'emploi et le souci des entreprises d'armement en quête de rentabilité et de compétitivité au plan international, occultant parfois les problèmes de sécurité. ON NE PEUT PAS TRICHER AVEC LA SECURITE.

L'organisation du travail à deux bordées sur certains navires armés au cabotage international et même au long cours nous avait amené à adresser une lettre au Ministre qui se terminait par une sévère mise en garde contre la dégradation de la sécurité à bord des navires de commerce risquant de déboucher à court terme sur une relégation de la flotte nationale au rang des marines sous-normes contre lesquelles la France s'était élevée.

La flotte française va-t-elle couler pavillon haut parce que le capitaine ne veut pas être intégré au quart. On voudrait nous le faire croire en haut lieu, alors que pour chacun de nous le quart du capitaine est un intolérable déni de sécurité et se trouve proscriit par l'O M I, "sauf sur des navires de dimensions limitées effectuant de courts voyages, l'effectif d'officiers de pont qualifiés devrait être tel qu'il ne soit pas nécessaire pour le capitaine d'assurer un quart régulier". (14ème session du Sous-comité de la Convention STCW 78, ratifiée par la France).

Nous sommes résolument contre le quart du capitaine. Le transport maritime français traverse une crise, la question est de savoir dans quel état la flotte de commerce en sortira. Chaque partenaire social ne peut à lui seul sauver la flotte et la marine marchande, en France comme ailleurs, est l'affaire de tous. Elle est profondément affectée par les désordres qui secouent le transport maritime mondial. Outre le secteur pétrolier durement touché (les quatre pétroliers de 550 000 tonnes et quelques autres sont à la chaîne ou désarmés), ce sont aussi les autres secteurs du pavillon français qui ont à faire front aux nouveaux défis du transport par mer: ralentissement des échanges, surcapacité de

la flotte mondiale, effondrement des taux de fret, avènement d'autres pavillons de complaisance sans compter les pays en voie de développement. Le cabotage n'a pas eu l'essor escompté.

Il y a deux ans, avec l'ensemble du milieu maritime nous avons salué la création d'un Ministère de la Mer qui, enfin, pensions-nous, allait permettre de promouvoir une grande politique maritime digne de la France.

Aussi, lorsqu'en mars dernier, la mer fut mise sous tutelle terrienne, nous ne pûmes qu'exprimer notre inquiétude, notre déception, notre amertume en adressant trois télégrammes: l'un à l'Elysée, un autre à Maignon et le troisième à M. LE PENSEC, car une fois de plus la France retournait à ses errements passés. En sabordant sa politique maritime, elle témoignait non seulement de l'incohérence mais aussi de la méconnaissance du monde politique français qui emploie un langage stérile et dépassé et ne comprend rien à la mer.

Que ceux qui ont eu le mérite de créer un Ministère de la Mer le suppriment paraît consternant et ce n'est pas ainsi qu'on fera progresser la conscience maritime de la France. Le ministre Louis LE PENSEC avait pu y contribuer en conquérant l'estime de tous.

La flotte de commerce n'a recueilli qu'un petit 6 % dans l'ordre des priorités maritimes (45 % à Boulogne). Comment, après cela, le Secrétariat d'Etat à la Mer ne viendrait-il pas bon dernier ... après la qualité de la vie, la forêt et le tourisme. C'est assez d'être méconnus, les marins n'apprécient pas d'être humiliés.

A l'heure où les discours du gouvernement se font plus économiques, ignorer les enjeux de l'espace marin est une faute qui risque d'être lourde de conséquences. La bataille du commerce extérieur se gagnera aussi sur mer, au terme d'une politique globale et cohérente. Encore faut-il être persuadé qu'il est indispensable de soutenir notre pavillon par une politique contractuelle de solidarité entre chargeurs et armateurs. Or, le taux de couverture n'est que de 30% chez Renault, 20 % chez Usinor et 0 % chez Pechiney Ugine Khulman, pourtant entreprises nationalisées. Et certains diplomates du Ministère des Relations extérieures préfèrent utiliser des navires sous pavillon libre, mais non battant pavillon français, pour transporter leur matériel.

Souhaitons que le Secrétaire d'Etat à la Mer, M. Guy LENGAGNE, qui nous a paru ouvert et attentif lorsqu'il nous a reçu fort aimablement le 11 Mai dernier et à qui nous avons exposé nos problèmes du moment, réussisse à maintenir le cap contre vents et marées. Accompagné de M. PAGES, il nous a assurés vouloir établir avec notre association des contacts réguliers

tandis que nous lui avons confirmé notre volonté d'être consultés et associés aux études sur tous les problèmes touchant la sécurité.

Il n'est pas inutile de rappeler qu'au premier semestre 81, la flotte de commerce perdait une unité par semaine et cela depuis plusieurs mois. Grâce à la mise en oeuvre d'un plan de consolidation, le nombre des navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux s'était stabilisé au 1er Janvier 1983 à 395 navires totalisant 9 757 827 tonneaux de jauge brute pour un port en lourd de 17 168 498 tonnes.

Les emplois dans la Marine Marchande diminuent chaque année, spécialement au long-cours, mais la tendance s'est ralentie. Espérons que 1983 ne marquera pas une nouvelle accélération. Mais stabilité ne signifie malheureusement pas que la flotte de commerce soit sauvée. Dans les 3 ou 4 ans qui viennent, une mutation radicale va affecter les lignes régulières avec l'émergence des pavillons d'extrême-orient. La concurrence des pays de l'Est est toujours aussi vive. L'enjeu est trop important pour être pris à la légère et il est trop complexe pour que des solutions toutes faites soient applicables. Le développement des pavillons de complaisance est un pur produit de notre époque et certains sont de véritables paradis fiscaux, comme les Bermudes, les Bahamas, Gibraltar, les Indes Néerlandaises ... on voit même des marins polonais sur des navires battant pavillon séoudien. Une conférence régionale européenne sur la sécurité maritime s'est réunie le 26 Janvier 1982 à Paris à l'instigation de la France et une convention a été signée par les responsables de 14 pays définissant les modalités de contrôle des navires étrangers dans les ports européens de façon à éliminer les navires inférieurs aux normes. Malheureusement, la France manque d'inspecteurs de navigation (corps en voie de disparition) et de personnel qualifié pour effectuer efficacement ce contrôle. Nous avons attiré l'attention du Ministère sur ce point. Seuls la Grande-Bretagne et la Grèce ont un personnel compétent suffisant pour effectuer ces contrôles.

Depuis la dernière Assemblée Générale, l'AFCAN est intervenue pour apporter son soutien à plusieurs de nos collègues - soutien qui serait sans doute plus efficace si le bureau était mieux informé.

L'affaire GUERET a paru s'enliser dans un maquis de procédure. Elle dure depuis 3 ans et alors que nous commençons à désespérer de la justice, le jugement rendu récemment par le Tribunal de commerce de Paris condamne la Truckline à verser à notre ami l'indemnité demandée. Certains armateurs s'imaginaient sans doute que l'on peut impunément congédier un capitaine. Il est bon qu'on sache qu'il faut compter avec l'AFCAN.

LE GALL a gagné son procès en appel contre l'administration des Affaires Maritimes (infraction aux règles de circulation dans le Pas de Calais). Nous savons maintenant que notre législation est incompétente pour les délits commis hors des eaux territoriales.

GADA s'est vu condamner par le Tribunal Correctionnel de Montpellier dont les attendus montrent une incompréhension totale des magistrats aux problèmes techniques maritimes. L'affaire ira en appel.

MASERA a été condamné au minimum par le Tribunal maritime commercial de St Nazaire. Son défenseur, Maître VIGOUROUX du Cabinet CASSARD de Nantes, nous a confirmé avoir apprécié l'étude de Chennevière sur le problème.

Depuis l'été dernier, un climat complètement dégradé et haineux s'est instauré sur certains navires transmanche. Pour s'en convaincre il suffit de se référer au périodique LA MARINE du Syndicat des marins CFDT. Une affaire de discipline a été exploitée par les A. D. S. G. d'un syndicat de marins comme fer de lance d'une attaque en règle contre le principe de la hiérarchie. En son temps, nous avons adressé un télégramme au Ministère de la Mer et nous tenons à rappeler les bases technologiques de l'organisation du service à bord. Cette dernière peut être sujette à des ajustements, fonction de l'évolution des techniques, mais ne saurait disparaître sous la pression d'idéologies fumeuses.

Notre association qui regroupe des capitaines responsables, conscients de leur rôle en matière de sécurité à bord, ne laissera pas remettre en cause les prérogatives qu'il ne faut pas confondre avec des privilèges attachés à la fonction qu'ils s'efforcent de remplir dans le respect de la dignité de chacun.

Nous avons donc porté plainte et chargé Me WALLYN de Dunkerque de défendre nos adhérents agressés et d'assigner en justice les membres A D S G du syndicat CFDT des marins responsables d'avoir propagé des propos malveillants. Il est temps de mettre fin à la haine déversée depuis plusieurs mois et à l'ignominie de ces derniers jours.

Les frais judiciaires seront pris en charge par notre Assurance Protection Juridique du Cabinet AUDRAIN HERVIOU.

Est-il possible que quelques irresponsables, délégués syndicaux de surcroît, puissent saborder aussi impunément la flotte de l'armement naval et insulter à ce point les hommes qui ne les suivent pas. Cette affaire est exemplaire car elle touche directement les prérogatives du commandement et nous nous devons de la suivre de très près.

Les équipages de conduite reconnaissent d'ailleurs nos qualités morales et humaines, mais, non contents d'avoir en son temps fait mouiller le FRANCE dans le chenal du Havre, quelques membres de certain syndicat n'hésitent pas à ternir l'image de marque des navires français à passagers face à la concurrence et à prendre les navires en otage.

Combien de temps encore tolérera-t-on de pareils agissements préjudiciables à la sécurité, à la bonne marche du navire et à la bonne gestion commerciale. J'engage tous nos adhérents qui sont syndiqués à être extrêmement vigilants et fermes vis à vis de leur centrale quand celle-ci attaque la hiérarchie ou le statut des capitaines.

Dans cette affaire nous déplorons le laxisme et le manque d'autorité de l'Armement naval qui a laissé se dégrader ce qui n'était au début qu'une banale affaire de discipline. A vouloir tergiverser et à appliquer la politique de l'autruche, on laisse pourrir la situation dans laquelle il faudra pourtant un jour ou l'autre trancher. Nous ne pouvons que déplorer également l'indulgence coupable, tout au moins au début des Affaires Maritimes.

Pour tous nos collègues qui sont dans la peine ou qui pourraient être désemparés, que notre solidarité ne soit pas un vain mot et qu'elle se manifeste chaleureusement. Je voudrais aussi attirer votre attention sur la rédaction des compte-rendus de régions de façon à ce qu'elle ne heurte la sensibilité de personne. Soyez prudents dans vos bulletins.

Comme vous le savez, Madame VEUVE MORVAN et ses enfants ont été assignés devant le Tribunal de Grande instance de Brest par les avocats de l'association des victimes de la marée noire du TANIO.

Cette action en justice, que ne fait d'ailleurs pas l'Etat français, nous a profondément choqués, scandalisés même. Il est évident que la Convention de Londres de 1969 sur les dommages par hydrocarbures interdit toute recherche en indemnisation vis à vis du capitaine et donc de ses héritiers.

Il appartient au Tribunal de Brest de dire rapidement si cette plainte est recevable ou non. S'il ne le faisait pas et que les plaignants ne retirent pas leur plainte

il serait loisible à notre association d'introduire une action en justice pour atteinte aux intérêts matériels des capitaines dans leur ensemble. Notre association a la capacité juridique et peut donc ester devant toutes juridictions tant que la plainte concerne l'objet de l'Association (article 6 de la Loi du 1er juillet 1901).

A travers cette affaire, c'est toute la responsabilité civile du capitaine qui est en cause. Me BARBANCON-HILLION sera tout à l'heure parmi nous pour vous entretenir de l'état d'avancement de ses travaux sur la thèse qu'elle prépare et des réponses au questionnaire adressé à chacun d'entre vous. J'espère que vous aurez tous fait l'effort d'y répondre.

J'envisage de considérer Me BARBANCON-HILLION comme notre conseiller juridique, ce qui serait, je pense, mieux concilier la pratique à la théorie et éviterait de se disperser.

Nous venons d'apprendre que la démarche effectuée par l'avocat de Mme MORVAN, Me GRELET, pour que Me HUGLO retire son assignation s'est soldée par un échec. Me HUGLO prétend ne pas avoir reçu de nouvelles directives des maires en ce sens et que par conséquent il n'a aucune raison de retirer l'assignation.

Depuis trois ans, l'AFCAN a entrepris de nombreuses démarches auprès tant des gouvernements que des parlementaires pour que la loi "scélérate" sur la prévention de la pollution soit amendée, afin que dans la forme soit supprimée le caractère outrancier des peines prévues et nous l'espérons dans le fond soit introduit des notions de logique et de justice envers les capitaines. Tous nos compte-rendus en ont abondamment parlé. Le législateur a bien peu tenu compte de toutes les remarques et suggestions que l'AFCAN a formulées. Pourtant nous pensions avoir convaincu Mme REMOND-GOUILLOUD ainsi que quelques parlementaires de la majorité et de l'opposition ; mais non M. DOUAI, conseiller juridique du Ministre.

Le 7 Octobre, l'Assemblée Nationale s'est contentée de jouer le rôle d'une chambre d'enregistrement. Nous pensions avoir davantage de chances auprès des sénateurs et nous en avons approché un certain nombre. Malgré des promesses verbales, le Sénat, le 5 Avril dernier, a lui aussi joué le même rôle. L'image du capitaine pollueur est tellement entrée dans l'esprit du monde politique que notre cause n'intéresse vraiment pas grand monde.

Pourtant, lors d'une émission récente de Polac à "Droit de réponse", sur le sujet de la pollution de la mer, A. BOMBARD discutant avec J.C. LALITTE reconnaissait que la pollution de la mer est à 85 % au moins d'origine continentale.

Mais il est plus payant pour les media de parler d'oiseaux mazoutés ; même FR 3 Bretagne qui pourtant devrait avoir une bonne connaissance des problèmes de la mer préfère sacrifier à la mode. Seulement aucune information n'est innocente - et là encore nous sommes intervenus.

Comme vous le voyez, mes Chers Collègues, notre combat est loin d'être terminé et nous tentons une dernière démarche auprès de certains députés pour faire modifier l'article 8 de la Loi anti-pollution, qui n'est pas dans son ensemble conforme à MARPOL 73 qui entrera cependant en vigueur en Octobre 83.

La semaine prochaine se tiendra à Hambourg l'Assemblée Générale de l'IFSMA où l'AFCAN enverra trois de ses membres et présentera "L'étude de l'adaptation de la drome de sauvetage des navires aux conditions actuelles de la navigation maritime" préparée par Y. LEGALL. Ce problème est bien préoccupant et le temps du fatalisme appliqué au métier de la mer est révolu. Nous pouvons féliciter Y. LEGALL pour cette étude, d'autant plus que les aides reçus - à l'exception de CHENNEVIÈRE et HUYARD qui ont traduit le texte en anglais après l'avoir mis à jour des derniers amendements de l'O M I - ont été parcimonieuses.

La même réflexion est valable pour le travail effectué par CHENNEVIÈRE et HUYARD concernant les V.T.S. où là aussi les idées de nos adhérents ont été plutôt maigres.

Elle se répète également à propos de l'article sur "La formation actuelle des capitaines de navires" qui paraîtra dans le Journal de la Marine Marchande : aucun candidat ne s'étant présenté, je me suis chargé de sa rédaction en prenant le point de vue des animateurs habituels qui ne ménagent ni leur temps ni leur disponibilité. Ce silence est un peu décourageant, surtout lorsqu'on apprend que certains auraient souhaité être priés de rédiger cet article. Entre nous un peu de simplicité s'impose, nous n'avons que faire d'états d'âme ou de mentalités d'assistés. Quand les actifs comprendront-ils que cette association est leur association et que les pré-retraités ou les retraités qui l'animent montrent un dévouement et une disponibilité exemplaires.

Néanmoins, je pense que cet article reflète bien la position de l'AFCAN.

Lors de la Session de l'O M I, du 6 au 17 Juin, sur la ratification de la Solas 74, la délégation française comprendra un membre de l'AFCAN, ce sera votre président. Nos rapports avec la Marine nationale continuent d'être excellents. Des embarquements d'officiers de marine ont eu lieu sur des navires de commerce, permettant une meilleure connaissance réciproque.

Des débats ont eu lieu dans les E.N.M.M. auxquels nous avons participé : survie, problèmes des routes en Manche, Ouessant, Pas de Calais.

Vous avez pu lire dans la presse qu'un pétrolier et un dragueur soviétiques avaient emprunté le rail d'Ouessant à contre-sens et en dépit des observations du commandant du Vauquelin avaient poursuivi leurs routes, imperturbables. Ceci montre que l'application de la réglementation maritime en matière de circulation hors des eaux territoriales n'est pas évidente.

Nous avons aussi eu des contacts avec le CEDRE, le Centre administratif des Affaires maritimes de Saint Servan et le Centre du CROSS de Corsen.

J.C. LALITTE, pour des raisons personnelles et familiales n'a pu participer à l'Assemblée Générale. Depuis un an, il avait demandé à passer la main, trouvant que la fonction qu'il occupait depuis la création de l'AFCAN devenait trop pesante. Il faut donc lui trouver un remplaçant et vous êtes, j'en suis sûr, aussi persuadé que moi que le secrétariat général doit rester dans la région parisienne.

Que J.C. LALITTE trouve ici notre profonde gratitude pour tout le travail qu'il a accompli dans l'association et les contacts qu'il a noués.

Moi-même étant en pré-retraite depuis le 1er Mai, je souhaiterais dans un an passer la Présidence à quelqu'un de plus jeune et de dynamique ; mais ma participation à la vie de l'AFCAN sera aussi totale que possible.

Plus que jamais, dans le monde difficile que nous vivons, l'AFCAN est nécessaire et nous devons être vigilants et solidaires.

J'attire l'attention des jeunes et des commandants issus de polyvalence sur l'urgence et la nécessité de prendre en charge cette association qui est la vôtre et qui sera ce que chacun d'entre vous la fera.

Quant aux pré-retraités ou même jeunes retraités, qu'ils ne se croient pas inutiles mais au contraire, ayant comme je le suppose, aimé leur métier, qu'ils continuent à nous apporter le fruit de leur expérience et mettent un peu de leur disponibilité et de leur force intellectuelle à la disposition de leurs collègues. Nous n'avons pas le droit de laisser tomber.

D'une façon plus générale, il est grand temps pour le pays d'ouvrir les yeux sur la vocation et les responsabilités maritimes de la France à l'heure où la dépendance économique du monde passe par la route des océans et de faire comprendre aux Français l'importance stratégique de notre marine marchande.

Avant de terminer, je vous signale que l'Association des familles du François Vieljeux qui lutte depuis des années pour que la lumière soit faite sur la catastrophe de ce navire a l'intention de faire appel des décisions du juge qui veut classer l'affaire. Elle s'adresse à la profession maritime pour trouver les 3 Millions de centimes qui lui sont nécessaires pour poursuivre. A chacun de faire le geste qui lui paraîtra le meilleur.

Merci de votre attention et longue vie à l'AFCAN.

Y. BROCHEC

2 = RAPPORT FINANCIER =

A ce jour, l'association compte 437 adhérents se répartissant en 310 actifs et 127 sédentaires ou retraités. Le nombre des adhésions reste stable (30 à 35 par an) et compte tenu du nombre de navires français en service on peut souligner que l'association groupe actuellement plus de 50 % des capitaines en activité. Le glissement des actifs vers les retraités devrait se ralentir ce mois-ci avec la fin du système de pré-retraite. Il a été d'environ 15 par an en 81 et 82.

Pour 83, le conseil d'administration avait décidé une légère augmentation des cotisations de

. 2 % pour les actifs soit	920 FR
. 4 % pour les retraités soit	125 FR

de façon à équilibrer les recettes et les dépenses.

L'année dernière, les recettes, cotisations et intérêts, se sont élevées à 282 818 FR.

Les dépenses ont atteint 197 795 FR, que l'on peut décomposer ainsi :

. cotisations IFSMA	3 %
. fonctionnement (secrétariat, Tél. journaux, bulletins)	24,9 %
. salaires et loyers	23,8 %
. frais de mission	21,7 %
. protection juridique	21,7 %
. marge	4,9 %

Au 30 Avril 1983, il y avait 310 531 FR dont 300 000 FR placés.

Le budget est soumis au visa des commissaires aux comptes : FROC et QUEMA.

3 = ELECTIONS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION =

- Renouvellement du Tiers sortant :  
BOUDIERE - LALITTE - POLLET - SALDO  
CAUCHY & PINCENT (démissionnaires)
- Candidats nouveaux :  
BILHAUT - BRUN - CARON - GIRARD - LEGALL -  
MASSEIN - SACONNEY + FREBOURG

Compte tenu du nombre d'adhérents et des multiples activités de l'AFCAN, l'assemblée générale décide de porter le nombre des membres du C.A. de 18 à 24 et vote à l'unanimité l'admission des candidats au sein du conseil d'administration.

4 = ELECTION DU BUREAU =

A la fin d'assemblée générale, le bureau procède à la désignation des membres aux fonctions suivantes :

- Président : BROCHEC
- Vice-présidents : DEBAYLE - GOURMELON - SALDO
- Secrétaire général : BOUDIERE
- Secrétaires généraux adjoints : STEPHANY - GIRARD -  
DAUER - CARON - CHENNEVIERE
- Trésorier : GUILLEMIN
- Trésorier adjoint : POLLET
- Conseillers : ADAM - BRUN - BILHAUT - FREBOURG  
HUYARD - LALITTE - LEGALL - LE BEGUEC - LOGET -  
LE MAPIHAN - MASSEIN - SACONNEY -

5 = LOI ANTIPOLLUTION =

Le projet de loi n° 771 a fait retour à l'assemblée après adoption par le Sénat.

Dans l'esprit du Gouvernement (sous l'influence de M. DOUAI) la rédaction de l'article 8 vise à combler une lacune de la Convention Marpol qui doit entrer en vigueur à la fin de l'année.

Cette convention est rédigée par des anglos saxons et il convient de la lire attentivement car elle n'exonère en aucun cas le capitaine qui a commis une faute professionnelle grave.

Dans sa forme actuelle, l'article 8 est incompatible avec la loi internationale car il crée une discrimination insupportable entre les capitaines français qui pourront être sanctionnés pour une imprudence excusable ou une petite négligence et les capitaines étrangers qui s'abritent derrière la loi internationale et seront sans nul doute absous.

L'AFCAN a donc rédigé une lettre (annexe A ci-jointe) qu'elle adresse à certains députés pour amender la rédaction de l'article 8.

6 = DEFENSE DES CAPITAINES =

L'AFCAN suit, dès qu'elle en est informée, les problèmes de ses adhérents. Elle fournit son soutien actif et, depuis la signature du contrat avec le Cabinet Herviou de Paimpol, une aide juridique.

AFFAIRES EN COURS :  
=====

Commandant GADA : Condamné pour pollution à Sète par le Tribunal de Montpellier pour une affaire antérieure à son affiliation à l'AFCAN, a fait appel avec notre support financier.

Commandant GUERET : La Truckline a été condamnée à lui verser les indemnités demandées pour licenciement abusif. Le Cdt GUERET communiquera au président l'état des frais engagés pour cette action.

Commandant LE GALL : Condamné pour infraction aux règles de route en Manche, a été acquitté en appel.

Commandant THOREUX : Acquitté au T M C de Dunkerque. L'association des veuves du F. Vieljeux fait appel à la générosité publique pour poursuivre une action destinée à faire la lumière sur les responsabilités. Après discussion à l'A.G. il est convenu de laisser les adhérents participer individuellement à une aide matérielle, l'AFCAN ayant participé au soutien du Cdt THOREUX, son action est éteinte.

Affaire du TANIO : L'assignation au Tribunal de grande instance de Brest de la veuve et des enfants du Cdt MORVAN, péri en mer avec 7 marins lors du naufrage du Tanio, provoque certains remous dans les milieux maritimes. L'état français et le fonds international de compensation ont engagé des actions civiles contre les responsables de l'événement sans mettre en cause le capitaine MORVAN. Aux termes de l'article 2, art. 3/4ème de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, du 29.11.1969, il est précisé qu'aucune demande en indemnisation, qu'elle soit fondée ou non, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire. L'action intentée contre Madame MORVAN émane du Conseil général des Côtes du Nord, de 28 communes de ce département et de l'association des victimes de la marée noire (hoteliers, commerçants). Les plaignants, comme chacun le comprend, recherchent une indemnisation normale du préjudice subis et ont mandaté Me HUGLO qui a assigné 16 responsables présumés de la catastrophe dont une, privée, Madame MORVAN.

Il apparait que Me HUGLO a choisi l'assignation collective étant peu au courant de la loi du 29.11.69 et se retranche derrière les instructions de ses clients. Or, il semble qu'il ait agi à l'insu de ses mandants en ce qui concerne Madame MORVAN ou, du moins, d'après les réponses que nous recevons du Conseil général et de certaines communes des Côtes du Nord, qu'il aurait reçu un blanc-seing.

Dans cette affaire, Madame MORVAN dispose des services d'un avocat, proposé par les armateurs du Tanio. Nous devons, outre notre soutien moral, continuer à intervenir auprès des plaignants pour qu'ils retirent leur plainte à l'encontre de Madame MORVAN.

Juridiquement, la plainte est irrecevable mais l'image des capitaines pollueurs semble bien ancrée dans les esprits. Il est donc indispensable que les membres de l'AFCAN explique patiemment aux plaignants et à la presse locale l'incongruité de l'assignation de la veuve d'un capitaine péri en mer, dont les responsabilités n'ont pas été mises en cause dans le rapport de la Commission d'enquête technique désignée par le Gouvernement.

Affaire du "CHANTILLY" - Commandants GIRARD & HOCHET :  
Ferry de l'armement naval S N C F :

Le conflit, en cours depuis le mois d'Aout 1982, qui a débuté sur le "Villandry", s'est étendu sur le "Chantilly" et prend des proportions inquiétantes pour l'exploitation de la ligne (annulation de voyages), par la campagne calomnieuse à l'égard des capitaines GIRARD et HOCHET (refus d'effectuer des voyages sous leur commandement) et par la campagne haineuse contre le principe de la hiérarchie à bord des navires. Une minorité du personnel navigant de ces ferries (barman, boutiquiers), sous la couverture d'un mandat syndical, tente d'échapper à des délits qui relèvent du droit commun (importants déficits dans les caisses constatés à plusieurs reprises) et des délits qui relèvent du code disciplinaire et pénal (jeux d'argent et ivresse à bord avec désordre, insultes envers le capitaine).

L'administrateur en chef du quartier de Dunkerque, après avoir entendu le capitaine HOCHET et le témoins de l'équipage, a condamné les intéressés (barman et boutiquiers) aux amendes suivantes :

- . ivresse à bord avec désordre : 70 F
- . manque de respect envers un supérieur : 60 à 90 F

L'armement naval SNCF a pris des sanctions de mise à pied de quelques jours (une quinzaine théorique et mutation sur un autre navire).

A la suite d'une tentative de suicide du barman dont la motivation exacte appartient à l'enquête de police en cours, le personnel restaurant du Chantilly a refusé de naviguer sous les ordres des commandants GIRARD et HOCHET, les accusant d'avoir acculé le barman au suicide.

Devant cette atteinte à leur honorabilité et à leur droit au travail, les commandants GIRARD et HOCHET, soutenus par l'ensemble des officiers de l'armement naval SNCF et par les équipages de conduite du Chantilly et par le syndicat C G T des officiers, ont décidé de porter l'affaire devant la justice.

L'AFCAN a fait intervenir son assistance juridique, le Cabinet AUDRAIN & HERVIOU de Paimpol, qui prendra en charge les frais de défense de nos adhérents. Me WALLYN de Dunkerque intente une action pour la sauvegarde des intérêts des commandants visés et la réparation du préjudice qui leur a été causé, et pour éviter le renouvellement de tels agissements, campagne et actions anti-hiérarchie du syndicat du personnel C F D T que l'application des Lois Auroux ne pourra qu'accentuer.

La justice est donc saisie par deux plaintes distinctes :

- . celle des commandants HOCHET et GIRARD
- . celle du syndicat CGT officiers

7 = COMMENTAIRES SUR LA MISE EN PLACE DES COMITES D'HYGIENE DE SECURITE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES GENS DE MER : LOI AUROUX =

Il existe certains dangers inhérents au métier de marin et l'action du capitaine risque d'être paralysée par des obligations administratives. En cas de danger grave et imminent, le représentant du Comité avise le représentant de l'armateur, c'est-à-dire le capitaine, consigne son avis sur un registre et, s'il y a une divergence de vue, demande la réunion d'urgence du comité. Quel est le capitaine, alors qu'une situation dangereuse se présente, qui ne prendra pas de décisions urgentes (route, arrimage, incendie, etc...) qui sont de son ressort en tant que chef de l'expédition maritime et du fait de sa compétence nautique.

Il y avait la possibilité de consulter rapidement les principaux membres de l'équipage, membres compétents de l'expédition dans un domaine particulier.

Le représentant du comité à bord sera-t-il compétent dans les domaines divers de l'expédition maritime ? On peut se permettre d'en douter, de même que de sa motivation pour suivre des stages de formation.

Sera-t-il compétent pour faire double emploi dans l'examen annuel des navires avec l'administration ?

Pour le capitaine, l'armateur, l'administration, on peut s'attendre à de nombreuses polémiques qui compliqueront encore l'exploitation et la conduite des navires.

8 = FORMATION ACTUELLE DES CAPITAINES =

L'évolution technique des navires, accélérée surtout depuis une vingtaine d'années, intervenant conjointement avec une profonde mutation du Transport Maritime, a rendu inévitable et indispensable la réadaptation de l'organisation du travail à bord et la refonte de la formation professionnelle des gens de mer. C'est ainsi que la FRANCE, après une étude en 1965 sur l'influence des PROGRES TECHNIQUES SUR L'EVOLUTION DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD DU NAVIRE DE CHARGE ET SES CONSEQUENCES QUANT A LA FORMATION PROFESSIONNELLE, a mis sur pied une formation polyvalente des officiers qui aboutit à la délivrance d'un brevet de commandement à un homme possédant un ensemble de connaissances nautiques, commerciales et techniques. Ce nouvel enseignement a, bien évidemment des répercussions sur la formation des futurs capitaines.

Dans le même temps, les capitaines en activité ont pu constater que leur rôle à bord n'avait pas fondamentalement changé mais que leurs tâches et responsabilités nautiques étaient toujours aussi lourdes malgré les progrès de la technique.

Sur le rôle du capitaine, l'O M J s'exprime ainsi : "Le capitaine a une position unique. Il est responsable de son navire, de son équipage, de sa cargaison et de tout ce qui est à bord, et aussi des mouvements du navire sur les mers et les océans, dans les chenaux et les ports. En cas de danger, il doit agir immédiatement, non seulement pour sauvegarder son navire et son équipage mais aussi les vies et les biens des autres personnes.

Dans chaque cas, c'est d'abord au capitaine du navire en difficulté d'agir et de prendre des décisions".

Le doyen RODIERE en donnait également une définition quasi identique.

C'est donc sur le capitaine et sur lui seul que repose la terrible responsabilité de commander "En arrière toute", à l'instant décisif.

Pour l'instant, la plupart des commandants sont encore des officiers des anciennes formations mais quelques officiers de formation polyvalente commencent à accéder au commandement. Formation nouvelle à une tâche traditionnelle. Or, les nouveaux brevets français ne sont pas conformes à la Convention S.T.C.W. de 78 sur les normes de qualification minimales des équipages que la France a toutefois ratifiée. En effet, le brevet de capitaine de 1ère classe de la navigation maritime, délivré après 60 mois de navigation permet théoriquement de commander avec seulement 16 mois de navigation au pont alors que le temps exigé par la Convention Internationale est de 36 mois.

Voilà bien le point faible de cette formation et l'argument le plus souvent développé par les gens du métier : comment les officiers polyvalents pourront-ils apprendre deux métiers dans le même laps de temps que mettaient leurs aînés à n'en apprendre qu'un ? Encore faut-il ne pas perdre de vue que la finalité de cet enseignement est de former des capitaines de 1ère classe et non des chefs mécaniciens. Même si leur niveau scolaire de base est plus élevé et la formation théorique reçue dans les écoles nationales de la Marine Marchande plus développée, il n'en demeure pas moins que l'expérience ne s'acquiert qu'à la faveur d'exemples vécus. Ce sont les situations concrètes qui permettent de mieux comprendre, d'assimiler, de faire la synthèse d'un enseignement théorique.

Le mode de recrutement à la filière polyvalente élimine d'office des hommes à vocation maritime technique (pour de simples raisons d'acuité visuelle par exemple) qui auraient pu faire des carrières de chef-mécaniciens avec toutes les connaissances que nécessite cette fonction.

Le métier de capitaine, plus que beaucoup d'autres sans doute, nécessite des années d'apprentissage. C'est une sujétion dont on ne mesure la pesanteur qu'en cas d'accident, de catastrophe.

Beaucoup de commandants d'ailleurs se rendent compte aujourd'hui du manque d'expérience nautique de leurs officiers polyvalents et certains pensent que des embarquements en "polyvalence de fonction" (un quart à la passerelle, un quart à la machine) permettraient peut-être à ces officiers d'acquiescer en même temps les deux expériences, pont et machine, et de ne jamais perdre la main dans aucun domaine, comme cela peut se produire lorsque, pour les besoins de l'armement un officier vient à effectuer des embarquements répétés dans un seul service. La fréquentation quotidienne de la passerelle à tous ses embarquements fournirait peut-être à l'officier polyvalent une plus grande somme d'événements contribuant à sa formation nautique. Cette suggestion qui peut être profitable aux jeunes officiers se heurtera probablement à la gestion des embarquements telle qu'elle est conçue par les armements et certainement au veto syndical.

Dans ses multiples tâches et parmi toutes les responsabilités du métier de capitaine, la "conduite nautique" constitue la tâche essentielle de son rôle à bord. Le rôle commercial du capitaine a considérablement décliné du fait du développement des télécommunications (telex, communications par satellites) et des nouveaux modes de transport des marchandises (porte-containers, RO-RO, transports de produits chimiques, etc...) mais son rôle de navigation, de "pilote", dans l'ancien sens du terme, n'a fait que gagner en difficultés à cause de l'augmentation en taille et en vitesse des navires, à cause de l'accroissement du trafic et malgré les progrès considérables des appareils de navigation, du balisage et de l'hydrographie. La sécurité en mer, la sécurité des hommes, des navires, des marchandises, la protection du littoral sont entre les mains d'hommes qui pratiquent L'ART de naviguer, art difficile et non science rigoureuse. Un art qui ne s'apprend pas uniquement sur les bancs d'une école mais qui a besoin de se frotter longtemps aux réalités du milieu marin, milieu hostile, cruel, implacable, jamais dompté devant lequel il faut garder une grande humilité.

Les conditions actuelles de délivrance des brevets français et l'idée même de polyvalence des officiers ont aggravé les difficultés d'apprentissage du métier de capitaine. Si la meilleure école reste le navire lui-même, malheureusement les officiers chevronnés sont bien trop absorbés par leurs tâches, accrues par des rotations rapides et les réductions d'effectifs, pour se consacrer efficacement à la formation des élèves et stagiaires.

Alors un navire-école ? Ne rêvons pas trop ...  
Pensons plutôt à l'école-navire.

La technologie offre aujourd'hui de formidables moyens d'enseignement par simulateurs. Le simulateur de passerelle peut créer une multitude de situations qu'il faudrait des années, voire une vie entière pour rencontrer à la mer. C'est donc un excellent outil de formation des jeunes officiers mais aussi un outil idéal pour la réactualisation des connaissances nautiques et pour l'entraînement des capitaines. Les quelques capitaines français qui ont effectué des stages sur de tels simulateurs attestent que l'expérience est riche d'enseignements.

La France s'est illustrée dans le domaine de l'entraînement à la manœuvre des gros navires par le célèbre centre de Port-Revel. Dans ce centre de recherches et d'entraînement, dû d'ailleurs à l'initiative privée, plus de 2 000 capitaines et pilotes du monde entier s'y sont entraînés entre 1970 et 1978 et d'autres continuent à le faire. Mais tous les capitaines français sont loin d'avoir bénéficié de cet enseignement. Certains armements ont préféré penser qu'on pouvait passer sans risques du commandement d'un pétrolier de 80 000 T D W, classique à celui d'un géant de 300 000 T D W automatisé. Mais la technique de formation basée sur la similitude n'est-elle pas maintenant dépassée par celle du simulateur ? Certains le pensent, mais la majorité s'accorde sur le fait que les deux méthodes sont plus complémentaires que concurrentes, le modèle étant le moyen idéal pour enseigner les principes de base de la manœuvre et le simulateur un bon moyen pour entraîner une équipe de passerelle et pour apprécier la valeur relative des différents instruments en fonction des circonstances.

Nos écoles nationales de la Marine Marchande - pas toutes - sont équipées de simulateurs radar : à notre avis, les élèves en formation n'y travaillent pas assez et trop peu de capitaines et d'officiers en activité viennent s'y entraîner. Ces appareils sont de toute façon en nombre insuffisant et d'un modèle quelque peu dépassé ; leur remplacement par des modèles très élaborés est, il est vrai, en cours pour les écoles du Havre et de Marseille.

Quant au simulateur de passerelle, la France n'en possède pas d'opérationnel et il ne semble pas que la mise en service d'un tel équipement dans une école nationale de la Marine Marchande soit pour demain. En regardant ce qui se fait à l'étranger, force nous est de constater que la formation dispensée en France dans les écoles nationales de la M.M. manque manifestement des moyens dont disposent les écoles anglaises par exemple (pourtant privées pour la plupart). Nous le regrettons car nous pensons qu'aujourd'hui la formation "conduite du navire" doit être privilégiée. Le capitaine, de par sa formation puis grâce à des stages sur simulateurs, doit être avant tout un "marin" hautement qualifié et supérieurement entraîné pour mener son navire en tout lieu, en toutes circonstances, jusqu'à l'entrée des ports ou chenaux où il reçoit alors l'aide d'un pilote spécialisé.

On rêve parfois aux stages de qualification, régulièrement suivis par les pilotes d'avion, qui en font des spécialistes incontestés de leur appareil et de la navigation aérienne.

Cette nécessité d'avoir un "marin" à la passerelle condamne apparemment la formation actuelle des capitaines de 1ère classe qui semblent plus ingénieurs que marins. En réalité, il n'est pas inutile qu'un homme de passerelle reçoive une solide formation technique, ni que l'ingénieur d'entretien ait de solides connaissances de navigation. Nous pensons que l'un et l'autre peuvent recevoir une formation commune les deux premières années par exemple, mais qu'ensuite, à l'issue d'embarquements équilibrés, les élèves puissent choisir. L'enseignement en troisième année pourrait être différencié suivant la branche, même si certains cours restent communs et des bretelles pourraient être prévues. La quatrième année deviendrait alors un stage intense de spécialisation et d'entraînement dans chacun des domaines, une véritable "formation professionnelle".

Avec la poursuite du tronc commun jusqu'à la fin de la quatrième année, il y a tout lieu de craindre que la majorité des élèves ne s'oriente vers le commandement et que nous allons à court terme cruellement manquer de chefs mécaniciens expérimentés.

En accordant la priorité à sa compétence nautique, nous n'oublions pas pour autant les autres volets de la fonction de capitaine et donc les autres matières de son programme de formation, gardant toujours en tête le souci de la sécurité.

Directement lié à la conduite du navire dans les eaux du monde entier, la connaissance de l'anglais est indispensable au capitaine. Pas seulement un vocabulaire technico-commercial mais la maîtrise complète d'une langue (fluent english) permettant la communication universelle et constituant par là un important facteur de sécurité. Il est attristant d'entendre à la mer tant de conversations hésitantes et imprécises et de mesurer toute l'insécurité qui en découle.

A la difficulté pour les navires de s'identifier entre eux s'ajoute le risque d'une certaine incompréhension mutuelle lors d'un contact par radio. Pourquoi

l'O M I, qui s'est déjà préoccupé de ce problème en diffusant un vocabulaire normalisé n'instituerait-elle pas un "brevet international" d'anglais qu'il serait obligatoire d'obtenir pour commander un navire ?

Cette meilleure maîtrise de l'anglais permettrait aussi plus facilement de voir "comment on fait à l'étranger", ne serait-ce qu'en lisant les revues maritimes, pour la plupart rédigées en anglais.

La "SECURITE ACTIVE" doit aussi être enseignée d'une façon intensive aux futurs capitaines : lutte contre l'incendie, manœuvres d'embarcations, mise en œuvre des engins de sauvetage, récupération et soins aux naufragés, entraînement à la survie en mer, soins aux malades et aux blessés.

En cours de navigation, le capitaine doit faire un travail personnel important s'il veut acquérir des notions suffisantes pour faire face aux urgences qui peuvent survenir (fractures, angines de poitrine, etc...). Des stages se pratiquent actuellement : Ecole de sécurité de Cherbourg, Marins pompiers de Marseille, stage médical à l'E.N.M.M. de Marseille, mais nous pensons que l'entraînement physique des officiers est trop négligé dans nos E.N.M.M. et que les capitaines en exercice devraient eux-mêmes subir régulièrement des "périodes d'entraînement" espacées dans leurs carrières. En raison de la régression de notre flotte de commerce, le capitaine n'accède souvent au commandement que sur le tard et une réactualisation de ses connaissances est indispensable.

En France, on n'a jamais envisagé sérieusement le métier de marin dans le cadre d'une carrière "courte" qui permettrait en particulier au commandant de se reclasser à terre dans des "services commerciaux" par exemple, et la formation complémentaire juridico-commerciale n'a pas eu l'importance qu'elle eût méritée. La perpétuelle évolution du droit et de la réglementation (Conventions internationales, sauvegarde de la vie humaine en mer, lutte contre la pollution, réglementation des U.S. coast-guards, etc...) nécessite une information

du capitaine qui doit se faire autrement que par l'envoi à bord du nouveau texte de loi ou d'un abonnement au Journal de la Marine Marchande. La participation à des SEMINAIRES sur ces sujets, aiderait le capitaine, si isolé dans son métier à tenir ses connaissances à jour, et à quelquefois mieux connaître les méandres de sa police d'assurances.

L'Institut d'Economie des Transports Maritimes (I.E.T.M.) organise régulièrement des stages où sont approfondies les notions touchant l'exploitation du navire et son environnement économique (gestion du navire, rédaction des rapports de mer, charte-parties, affrètements, assurances, etc...). Il serait bon que ces stages ne soient pas seulement fréquentés par les personnels sédentaires des compagnies de navigation et par des officiers appartenant aux cadres de certaines compagnies. Trop peu de capitaines en définitive bénéficient de ces compléments de formation pour la bonne raison que leur participation à des stages à terre dépend du bon vouloir de leur armateur. Les sommes dégagées légalement et consacrées à la formation permanente doivent-elles être uniquement consacrées à la formation des novices et du personnel d'exécution ?

Alors qu'il possède au départ - par nécessité d'ordre public, un BREVET D'ETAT - le maintien de la qualité de ce brevet dépend ensuite du bon vouloir d'un employeur privé. Nous pensons donc qu'un certain nombre de recyclages concernant la sécurité devrait être obligatoirement suivi par les capitaines en cours de carrière : stages de soins en hôpital, stages de sécurité incendie, stages de conduite sur simulateurs. La nécessité seule a obligé la DIRECTION GENERALE de la Marine Marchande à délivrer une attestation de "Qualification Transporteur de gaz liquéfiés" après un cours dans une E.N.M.M. pour les officiers concernés.

Nous déplorons aussi que dans la formation actuelle des capitaines français une place ne soit pas accordée à la formation psychologique d'hommes qui doivent devoir, d'une part supporter de lourdes responsabilités et, d'autre part, "commander un équipage", c'est-à-dire organiser la vie quotidienne d'un groupe humain obligé de cohabiter dans l'espace restreint du navire. On cherche en vain dans les programmes, le chapitre qui traiterait de la formation du capitaine à son rôle d'entraîneur d'hommes. On a pensé à la technique que d'aucuns voulaient reine, mais on a oublié l'homme.

Cette formation est pourtant à la base de l'établissement à bord de relations satisfaisantes et, à l'aube de la mise en place des lois Auroux, il importe que le capitaine puisse s'appuyer sur une argumentation solide et sûre qui lui permettra de garder son rôle de chef de l'expédition maritime.

Il est aussi bon de rappeler brièvement que des notions de secrétariat, de correspondance commerciale et de comptabilité sont utiles.

L'ENSEIGNEMENT MARITIME DOIT SE GARDER DE SE SCLEROSER ET LE CORPS ENSEIGNANT FAIRE L'EFFORT DE GARDER LE CONTACT AVEC LES REALITES DU METIER ET SON EVOLUTION.

En a-t-il les possibilités ? Ceci est un autre problème. LE TRANSPORT MARITIME n'est pas prêt de s'éteindre, son évolution n'est pas prêt de finir et la navigation ne deviendra pas simple du jour au lendemain. La mer jamais ne sera domptée, ni apprivoisée. Ceux qui croient que la conduite d'un navire peut être confiée au premier venu se trompent lourdement. Il importe au contraire que le capitaine reste un spécialiste et qu'il reçoive dans ce but la meilleure formation et le meilleur entraînement possibles.

L'A F C A N souhaite que cette communication puisse être le point de départ d'une réflexion fructueuse afin que l'évolution de la fonction de capitaine n'arrive pas à "vider" le commandement de sa substance.

L'évolution profonde de ces dernières années ne semble pas avoir troublé grand monde. Pour une plus grande sécurité en mer, nous voulons que tous les navires du monde soient commandés par des hommes compétents et armés par des équipages de valeur. Nous comptons sur les instances nationales et internationales pour atteindre ce but. L'Association Française des Capitaines de Navires accorde toute son attention à ces problèmes et restera vigilante à toute attaque contre la fonction de capitaine.

Commandant Y. BROCHEC

Président de l'AFCAN

9 = COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA  
26/27 MAI 1983 =

L'IFSMA a tenu sa 9ème Assemblée Générale les 26 et 27 Mai 1983 à Hambourg, répondant à l'invitation de l'Association des Capitaines d'Allemagne de l'Ouest (VDKS).

Chennevière, en tant que Vice-Président, avait participé les 2 jours précédents à la réunion du "council", et l'AFCAN était représentée par son Président Brochec et par Huyard.

Deux membres de l'ACOMM, Leprêtre et Wagner, représentaient également la France.

Des délégations représentaient les Associations de la Norvège, de RFA, des Pays-Bas, de la Belgique (2 associations), de l'Espagne (Basques), du Portugal, de l'Irlande et de l'Afrique du Sud. Le Cpt. Kawashima, Président de l'Association japonaise des Capitaines, suivait les débats en tant qu'observateur, son Association étant en pourparlers pour adhérer à l'IFSMA.

Les Cpt. Rutherford et Warwick, Secrétaire Général et Trésorier, siégeaient également.

L'Association des Capitaines argentins n'avait pu envoyer de délégation pour des raisons économiques. Nous avons appris l'adhésion de l'Association cantabrique des Capitaines espagnols, qui n'était pas, cependant, représenté et celle presque certaine de l'Association danoise au 1er Janvier 1984.

Il a été porté à la connaissance des délégués que des contacts avaient été pris en vue de l'admission des Associations américaines, canadiennes et coréennes.

La délégation de l'Association italienne était absente. Il semble qu'une sorte de révolution ait eu lieu au sein de cette Association-membre, qui ne déclare plus que 50 adhérents actifs au lieu de 600. Et le Cpt. Legnani a donné sa démission de Vice-Président de l'IFSMA.

Il a donc été procédé au remplacement de ce dernier au poste de 2nd Vice-Président. Les statuts prévoient qu'en cas de démission en cours de mandat, est élu au poste vacant celui qui avait obtenu le plus de voix après les élus lors de la précédente élection. Un vote était donc nécessaire puis que Colson (Belgique) et O'Keefe (Irlande) avaient obtenu chacun 6 voix. En fait le Cdt Colson a été élu à l'unanimité, le Cpt. O'Keefe, absent, ayant fait savoir qu'il retirait sa candidature. L'AFCAN se réjouit de l'élection de notre collègue belge, qui effectue un gros travail au sein de l'IFSMA, en particulier sur la sécurité des navires ro-ro.

Après les discours du Président Gronsand et du Cpt. Goldberg, notre hôte, les divers rapports habituels ont été lus et adoptés, et la cotisation a été portée de 2 Livres à 2 Livres et demie pour faire face au déficit prévisible, après que certaines délégations aient plaidé pour une augmentation jusqu'à 3 Livres afin d'élargir nos actions (Irlande), alors que d'autres, tout en reconnaissant la nécessité d'une augmentation, faisaient état des difficultés financières que cela leur causerait (Portugal).

Cpt. Rutherford communique la nouvelle adresse du siège à Londres,

l'Association quittant fin Juin le "Wellington" pour des raisons d'économie :  
 I F S M A 202 Lambeth Road London SE1 7JY  
 Ce nouveau siège est situé très près du nouveau bâtiment de l'OMI, ce qui constitue une commodité non négligeable.

SUJETS PRESENTES PAR LES DELEGATIONS :

Pollution des mers par d'autres que les navires (RFA)

La délégation allemande a présenté un rapport sur ce sujet : Alors que certains hommes de science vont jusqu'à évaluer à 90% la pollution causée par tout autres facteurs que les navires, les Conventions internationales ne mentionnent encore pratiquement que la pollution par hydrocarbures causée par les navires, et en tout cas les lois nationales en RFA comme en France ne répriment sévèrement que cette dernière pollution. Nos collègues allemands suggèrent de pousser l'OMI, branche de l'ONU, à alerter cette Organisation pour que soit mise en vigueur une Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers et des rivières par toutes substances nocives d'où qu'elles viennent. Nos collègues hollandais doutent des chances que nous avons d'obtenir quelque succès dans ce domaine, et Brocheq propose que soient contactés directement les Gouvernements des Pays riverains des mers les plus en danger : Baltique, Méditerranée en particulier. Cette proposition est adoptée.

Facilités dans les ports pour recevoir les résidus des navires (Pays-Bas)

Concernant également la pollution marine, un papier a été présenté par les Néerlandais faisant état du manque de facilités offertes par de trop nombreux ports pour recevoir les résidus des navires, ce qui rend inévitable le rejet à la mer de substances interdites, le Capitaine seul risquant de fortes peines. Il est demandé à tous nos collègues qui rencontreraient ces problèmes d'en aviser le Secrétariat de l'IFSMA par l'intermédiaire de leur Association nationale, afin que l'OMI en soit informée et puisse prendre des mesures dans le cadre de la Convention "MARPOL" qui entrera en vigueur en Octobre 1983. Chennevière suggère de demander à chaque Autorité portuaire d'indiquer les facilités qu'offre leur port, et en cas d'insuffisance notable d'alerter les médias. Mais que faire dans des contrées comme le Golfe Persique ? L'IFSMA pourrait faire une communication concernant ces problèmes évoqués par les Allemands et les Néerlandais, à l'OMI et aux Gouvernements de chaque Association-membre.

Météorologie marine (Pays-Bas)

Après que le Cpt. Goldberg ait assisté à Hambourg en Septembre 1981 à la 8ème session de la Commission pour la Météorologie Marine de l'Organisation Mondiale Météorologique, cet organisme a demandé à l'IFSMA d'envoyer un représentant à Genève en Septembre dernier pour participer à un groupe d'étude devant préciser les détails des décisions et résolutions prises à Hambourg. Les Italiens s'étant désistés, c'est le Cpt. Boerdam (Pays-Bas) qui a été désigné et a participé aux travaux présentant pour les navigateurs un grand intérêt. La Commission pour la Météorologie Marine a demandé à ce qu'il soit nommé, au nom de l'IFSMA, membre permanent du groupe de travail.

L'Association néerlandaise demande à l'Assemblée Générale que les frais de cette représentation soient supportés par l'IFSMA, ce qui est accepté, sous condition que les réunions se tiennent en Europe, sinon les frais d'un déplacement au Japon, par exemple, ne permettraient pas d'y envoyer un délégué. Code de bonne conduite à l'usage des armements permettant d'assurer la

sécurité des opérations des navires (Pays-Bas)

Nos collègues néerlandais nous ont communiqué un document publié conjointement par l'ICS et l'ISF, qui sont 2 organisations internationales des Armateurs. Il s'agit d'un code traitant de ce que devraient être les services rendus par les personnels à terre aux bords afin d'assurer la qualité et la sécurité des opérations maritimes. Y sont reprises les obligations des Services Techniques quant à la fourniture de documents et de matériels aux bords, la qualification et les devoirs professionnels du personnel à terre, la qualification du personnel embarqué, ainsi que l'effectif minimum raisonnable compte tenu des Conventions internationales (STCW en particulier), les procédures d'urgence et de communications entre terre et bord, etc ... Ce document insiste sur le fait que le Capitaine a toute capacité pour s'as-

surer que tous les moyens nécessaires à la bonne marche des opérations sont en place et pour les exiger dans le cas contraire.

Ce document n'étant pour l'instant qu'à usage interne des membres des 2 associations armatoriales susdites, l'Assemblée a décidé de contacter celles-ci pour voir si nous pouvons accorder nos vues et entreprendre une action commune auprès de l'OMI pour que la recommandation d'appliquer ce code soit étendue à l'ensemble des armateurs.

Force de traction des remorqueurs (Irlande)

Les Irlandais ont présenté une étude sur l'intérêt qu'il y aurait à connaître la capacité de traction des remorqueurs disponibles dans les ports, afin de pouvoir s'assurer les services de ceux qui conviennent aux caractéristiques du navire à assister compte tenu des conditions de temps existantes.

Le fait que diverses études aient montré que les calculs théoriques étaient corroborés par les résultats pratiques, montre l'intérêt qu'il y aurait que les bords aient connaissance des paramètres principaux permettant de diligenter un choix.

Sécurité des "ro-ro" (Belgique)

La BESMA ayant poursuivi ses recherches sur les moyens d'améliorer la sécurité des navires ro-ro, a présenté un document de synthèse extrêmement constructif reprenant l'état des études actuellement en cours sur ce sujet.

Le Cdt Colson ayant participé à la Conférence de Goteborg sur ce sujet, a accepté, à la demande de l'Assemblée, de rédiger un résumé exhaustif des documents et des travaux de cette conférence.

Coffre à médicaments à bord des navires (Belgique)

A la demande de l'Association belge (BESMA), il a été convenu de poursuivre les efforts afin de parvenir à une standardisation de la nomenclature des coffres à médicaments (voir compte-rendu de l'AG précédente).

Il a été décidé que chaque Association-membre approcherait son Administration nationale afin d'essayer de parvenir à cette indispensable unification.

Actes de piraterie, en particulier au Nigéria (Belgique)

La BESMA ayant fait état de nouveaux cas récents de piraterie dans les eaux nigériennes, le Cpt. Rutherford a distribué la copie d'une note sur cette question adressée à l'OMI conjointement par diverses organisations y ayant statut consultatif, dont l'IFSMA. Cette note appuie celle précédemment présentée par la Suède au Conseil de l'OMI.

Si les statuts de cette organisation ne lui permettent pas de mettre en oeuvre elle-même les divers moyens qui ont été proposés dans ces notes, il semble possible qu'elle approche l'ONU pour ce faire.

Adaptation de la drome de sauvetage aux conditions actuelles de la navigation (AFCAN)

Notre Association a présenté ce sujet, comme il avait été convenu. L'étude en avait été faite par Yves Le Gall. La mise à jour en fonction des derniers amendements proposés au Chapitre III de la SOLAS, ainsi que la traduction en Anglais, avait été confiées à Chennevière et Huyard.

Nous avons réaffirmé que, selon nous, le sauvetage devait être décomposé en 3 opérations successives : l'abandon, la survie et la récupération. Nous avons donc proposé d'améliorer les moyens prévus pour assurer le succès de chacune de ces phases, en insistant tout particulièrement sur la première, puisque nous avions déjà traité des deux autres l'année précédente.

Sans rentrer dans les détails des propositions faites pour chaque type de matériel, nous avons indiqué que nos préférences allaient très largement vers l'étude et l'installation à bord de capsules de sauvetage à mise à l'eau en chute libre qui viendraient remplacer les embarcations classiques que nous savons tous être très difficiles à mettre à l'eau dans des conditions acceptables par mauvais temps.

Après une discussion animée qui a montré l'intérêt porté par nos collègues étrangers à ce problème, il a été décidé que des copies de cette étude seraient tirées par le Secrétariat à Londres et seraient distribuées aux délégations assistant au prochain Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI.

Inscription en caractères romains du nom des navires et de leur port d'attache (Afrique du Sud)

La délégation d'Afrique du Sud a suggéré que soit rendue obligatoire l'inscription en caractères romains du nom du navire aussi bien à l'arrière qu'à l'avant, le port d'attache étant également inscrit à l'arrière sous cette forme.

Cela peut aider considérablement l'efficacité des secours éventuels dans les ports, et les Administrations portuaires pourraient être approchées afin que soit défini un type d'action commune permettant de faire aboutir cette demande à l'OMI.

L'Assemblée a terminé ses travaux en se ralliant à l'unanimité à la proposition irlandaise de tenir la 10ème Assemblée Générale en 1984 à Dublin. Les dates des 24 et 25 Mai 1984 ont été retenues.

Dans l'après-midi du 26, une visite du simulateur de passerelle "SUSAN" installé à l'Ecole de Navigation d'Hambourg, a été organisée. Les membres des différentes délégations ont été impressionnés par ce que peut avoir d'efficace ce type d'enseignement qui met les élèves dans des conditions très proches de la réalité.

Les participants ont été conviés à une cordiale réception par l'ancien Sénateur Helmuth Kern actuellement Directeur Général du "Hamburger Hafen und Lagerhaus A.G."

Pour terminer, nous tenons à féliciter nos collègues allemands de la parfaite organisation de cette Assemblée Générale.

La Délégation de l'AFCAN.

N.B. Tous les documents ayant trait à chaque question étudiée au cours de cette Assemblée Générale sont archivés au Secrétariat Général et au Secrétariat de chaque Région.

Les membres de l'AFCAN désirant se documenter plus complètement sur une des questions traitées peuvent obtenir une copie du dossier s'y rapportant, sur demande.

10 = D I V E R S =

a) TRAVAIL A BORD - QUART DU CAPITAINE - INSPECTIONS DE L'ADMINISTRATION -

Une entrevue entre Messieurs LENGAGNE et PAGES et notre Président a permis, outre de rappeler l'identité et les buts de l'AFCAN, d'exposer les problèmes en cours.

Entre les nécessités économiques et les problèmes de sécurité, il convient d'effectuer une étude détaillée des exemples étrangers et spécialement nordiques, hollandais et allemands.

En France, la loi de 1925 autorise, pour de courtes traversées, l'établissement de 2 bordées de navigation. Le quart du capitaine est effectué sur de petits navires.

Les dérogations sont accordées par l'administration dont les fonctionnaires, précédemment d'origine maritime, deviennent de plus en plus d'origine juridique.

Les inspecteurs de la navigation sont en voie de d'extinction et leur remplacement par des techniciens experts, en provenance de la maistrance de notre marine militaire, sont en nombre insuffisant pour le contrôle des navires sous normes et n'ont pas forcément la compétence nécessaire ou suffisante pour donner un jugement sur les navires marchands. Il existe un métier de la mer mais il est des modalités différentes entre le navire marchand exploité intensément et celui du navire de la Royale. La réactivation du corps des inspecteurs de la navigation et du travail maritime traditionnels doit demeurer un des objectifs de notre association.

b) ASSOCIATION FRANCAISE DE DROIT MARITIME -

Les compte-rendus de séance suivants sont à la disposition des adhérents qui en feraient la demande :

- Réforme des tribunaux maritimes commerciaux
- Problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime
- Gestion d'un parc de conteneurs
- Cadre juridique et technique des interventions du Bureau Veritas
- Fraude maritime et connaissance

- Informatique et connaissances
- Action en responsabilité contre le transporteur maritime
- Fonds de limitation de responsabilité des propriétaires de navires
- Role du courtier d'affrètement et de vente des navires
- Relation des entreprises de forage offshore à l'égard de la compagnie pétrolière, des divers contractants et des tiers.

. c) DROIT DE REPONSE -

Notre camarade LALITTE a participé à l'émission "Droit de réponse" de Polac sur TFI, mais l'actualité de la diouline de Seveso a éclipsé la pollution marine. Polac envisage de reprendre une émission en automne à laquelle BOMBARD et LALITTE seraient conviés. Cette émission destinée à un grand public devrait s'axer sur la pollution accidentelle, opérationnelle, dramatique ou mineure ou volontaire, en faisant un distinguo entre navires sérieux et navires sous normes.

Seraient abordés les problèmes de la législation internationale et française, la responsabilité finale, celle du capitaine "bouc émissaire" dans les mass medias avec les contraintes qu'il subit (météorologiques, économiques, etc...)  
Adresser avis, commentaires ou documents au Cdt LALITTE.

. d) NAVIGATION SOUS PAVILLON ETRANGER -

Le secrétariat général dispose d'un contrat type de travail et d'un contrat récent de la C° Algérienne de navigation. Ils sont à la disposition des adhérents qui en feront la demande.

. e) POLICE DES PORTS -

Le Gouvernement étudie un projet de loi dont nous n'avons pas encore eu connaissance, qui vise à créer un certain nombre d'infractions nouvelles.

. f) PROJET DE LOI SUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, L'HABITABILITE A BORD ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION -

Ce projet de loi n° 1410 vient de nous être communiqué après son adoption par le Sénat (n° 120) et vous le trouverez ci-joint en ANNEXE C.

. g) PROJET DE TEXTE CONCERNANT LES TRAVAUX DE REPARATIONS NAVALES -

C'est une étude du C C A F destinée au Ministère de la Mer. L'application du décret du 29.11.77 sera très difficile à bord des navires en réparation.

Ce projet de texte pourra être consulté dans chaque région ou demandé au secrétariat général.

. h) REORGANISATION DES COMMISSIONS AFCAN -

Juridique :

Maitre HILLION, conseiller  
CARON - HUYARD - GOURMELON - QUEGUINER -  
LAFOND - PLANTY - PINCSON DU SEL

Formation - Enseignement :

GODIN - QUEMA -  
Marseille (à désigner)

Sécurité - Effectifs :

DAUER - RUYSSSEN - STEPHANY - GOURMELON

Pollution :

DUEZ - QUEMA - LE BEGUEC - ANDRIEUX

Routes :

LOISON

UNION TECHNIQUE D'ELECTRICITE (UTE) :

ARBEILLE

EMBARQUEMENT SOUS PAVILLON ETRANGER :

ABELANET - LE COZ - TUSSEAU - LOISEAU -  
BARBAROUX - D'AULNOIS

. 1) SECRETARIAT GENERAL -

Aucune candidature n'a été présentée pour remplacer le Cdt LALITTE.

Il est évidemment bien difficile d'accorder autant de temps et de se dévouer à l'association comme il l'a fait depuis plus de 3 ans, et l'assemblée rend hommage à ses hautes qualités.

Après discussion, il est admis que le secrétariat général doit demeurer en région parisienne, position centrale et d'un accès facile.

Le Cdt BOUDIERE accepte provisoirement de s'occuper des tâches administratives.

. j) L'assemblée a désigné le Sénateur LISE, CLC  
comme Membre d'Honneur.

INFORMATIONS PRATIQUES  
=====

Documentation :

Outre les présidents de région, la documentation sera également transmise aux secrétaires généraux adjoints.

Le présent compte-rendu ainsi que l'annuaire des adhérents sera diffusé également à tous les navires.

Prochaine réunion du C.A.  
Vers la mi-October à Paris

Assemblée Générale :

Suivant un certain nombre de suggestions, la prochaine A.G. pourrait se dérouler en province, en particulier à Marseille.

Une longue discussion oppose partisans et adversaires de cette idée. Paris a l'avantage d'être central et les transports sont plus faciles, mais il convient de connaître l'opinion des adhérents et de chiffrer approximativement le nombre de ceux qui pourraient se déplacer.  
Nous attendons vos avis.

Répondeur :

Le répondeur téléphonique, toujours en service, est peu utilisé.

Permanences en Aout :

Elles seront difficilement assurées, on pourra en cas d'urgence contacter le Cdt BOUDIERE au 53/64 61 32 à MARMANDE (11 Place des 9 Fontaines)

Succession du Président :

Rappelons que le Président BROCHEC désire céder sa place à un navigant l'an prochain et souhaite que des candidatures se manifestent.

Cotisations :

Pour les adhérents retardataires, nous rappelons que les cotisations 1983, fixées à  
- 920 Fr pour les navigants  
- 125 Fr pour sédentaires ou retraités  
peuvent être adressées au Cdt GUILLEMIN, 22 rue Cdt. Bicheray 76600 LE HAVRE, ou au Secrétariat général.

-----

LES ANNEXES

A = LOI ANTIPOLLUTION =

Le projet de loi n° 771 destiné à réprimer sur le plan pénal les infractions en matière de rejets d'hydrocarbures à partir de navires, tel qu'il a été adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale le 7 Octobre 1982, et qui retourne devant cette assemblée sans avoir été modifié par le Sénat, appelle les commentaires suivants quant à la rédaction de son article 8 :

Les arguments employés par le Gouvernement pour faire retirer le sous-amendement n° 26 doivent être réexaminés, et nous allons essayer de démontrer qu'ils étaient erronés.

Rappelons ce sous-amendement :

"Après les mots : "les mesures nécessaires pour l'éviter" rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 8 : "lorsque cet accident a entraîné :

- soit une pollution du domaine public maritime ou des propriétés privées ;

- soit une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime, si le capitaine ou le responsable à bord ne justifie pas avoir pris, après l'avarie ou la découverte du rejet, toutes les précautions raisonnables pour empêcher ou réduire ce rejet".

Le Gouvernement a promis, en contrepartie du retrait de ce sous-amendement, d'engager une nouvelle négociation à l'OMI pour changer les dispositions de l'article 11 de l'annexe I de la Convention Marpol (en quelque sorte, afin de rendre la Convention Internationale conforme à la loi française).

Eh bien, le Gouvernement a sans doute omis de consulter ses représentants auprès de cet organisme international qui n'auraient pas manqué de faire remarquer que cette promesse ne peut pas être tenue.

En effet, la Résolution A 500 (XII) adoptée le 20 Novembre 1981 par l'assemblée de ce qu'on appelait alors l'OMCI, quant aux objectifs de l'organisation dans les années 80, stipule entre autres :

"l'Assemblée ..... recommande que le Conseil et les Comités n'envisagent des projets de Conventions nouvelles ou d'amendements aux Conventions existantes que s'ils ont la preuve évidente et bien fondée que cela est absolument nécessaire, en ayant à l'esprit qu'il convient de n'amender les conventions existantes ou de ne modifier celles qui ne sont pas encore en vigueur que lorsque ces instruments ont été en vigueur pendant des périodes de temps raisonnables et que l'on a acquis une certaine expérience de leur application, et en tenant compte des frais assumés par l'industrie maritime et des charges imposées aux Etats membres en matière de législation et d'administration."

Or, la Convention Marpol n'entrera en vigueur qu'à la fin de l'année 1983 et il n'y a aucune "preuve évidente et bien fondée qu'il soit absolument nécessaire" de modifier l'article 11 de l'annexe I de cette Convention, qui est parfaitement clair.

Certes, il est articulé selon une rédaction de type anglo-saxon, mais nous devons reconnaître que les pays représentés à l'OMI sont en majorité anglo-saxons ou de culture anglo-saxonne et que nous devons démocratiquement nous contenter de cette rédaction qui n'est pas si peu claire qu'on veut bien le dire.

En effet, il a été soutenu, au cours de la discussion sur le bien-fondé de la rédaction de l'article 8, que celui-ci comblait une lacune de la Convention Marpol qui ne sanctionnerait pas les comportements antérieurs au rejet. Or, cette convention ne permet d'exonérer des responsabilités, en cas de rejet, certains comportements postérieurs au rejet (b) i), que si aucune faute téméraire, grave ou intentionnelle n'a été commise dans un comportement antérieur à la pollution (b) ii).

Autrement dit, Marpol n'exonère en aucun cas un capitaine de ses responsabilités, si celui-ci a commis une faute professionnelle grave, mais s'il s'agit d'un accident de mer qui s'est produit sans

qu'aucune faute grave ou intentionnelle n'ait été commise, le capitaine ne sera exonéré de responsabilités que s'il a ensuite fait diligence pour que la pollution n'ait pas lieu ou soit minimisée au maximum.

Il s'agit dans ce dernier cas de ce que les professionnels de la mer appellent la "fortune de mer", qui, malgré les progrès de la sécurité, constitue un risque impossible à éliminer, inhérent à l'expédition maritime qui reste toujours, hélas, une aventure, la mer et les éléments ne pouvant pas toujours être maîtrisés.

L'intention des rédacteurs de la Convention internationale est claire. Ils ont voulu inciter le capitaine, s'il en était besoin, car la conscience professionnelle de la plupart d'entre eux - en particulier les français - est au-dessus de tout soupçon, à faire tout ce qui est en son pouvoir pour éviter la pollution ou à tout le moins qu'elle ne devienne catastrophique, ce qui est bien le but de la Convention internationale et de la loi française. Or, il est à craindre que la loi française, telle qu'elle est rédigée actuellement, ne pousse certains capitaines au fatalisme, puisque de toute façon ils seront coupables, et ne démobilise leur volonté de se battre après un accident pour qu'il ne se transforme pas en catastrophe écologique.

Nous devons bien comprendre que cette loi n'est pas mise en place dans un seul but répressif, mais avant tout pour éviter dans toute la mesure du possible que des catastrophes semblables à celle provoquée par l'échouement de l'Amoco Cadiz ne puissent se reproduire.

Or, punir de façon drastique un capitaine qui n'a pas commis une faute grave, mais seulement une petite négligence ou une imprudence excusable, ne peut amener, en soi, la disparition de tout risque.

Et si nous reprenons le cas de l'Amoco Cadiz et lui appliquons la loi telle que nous demandons qu'elle soit rédigée, le capitaine aurait été reconnu coupable pour n'avoir pas pris les précautions raisonnables après l'avarie de son gouvernail, qui auraient consisté soit à effectuer la réparation, soit à demander d'urgence l'assistance de remorqueurs. Mais il ne saurait lui être reproché raisonnablement le fait que cet appareil à gouverner soit tombé en panne, même si c'est à la suite d'une négligence d'un mécanicien sous ses ordres.

Cet article 8, enfin, en ce qu'il a d'incompatible dans sa forme actuelle avec la loi internationale, nous semble devoir amener une discrimination insupportable entre les capitaines français qui ne pourront échapper à la loi de leur pays, et les capitaines étrangers qui ne manqueront pas de contester celle-ci, si la loi internationale les absout, et qui, nous n'en doutons pas, auront gain de cause.

Nous demandons donc à ce que vous votiez un amendement amenant l'article 8 à être rédigé comme suit :

" (le début sans changement)..... qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime, si le capitaine ou le responsable à bord ne justifie pas avoir pris, après l'avarie ou la découverte du rejet, toutes les précautions raisonnables pour empêcher ou réduire ce rejet, ou s'il a agit soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Lorsque l'infraction aura été commise ..... (le reste sans changement)."

Cette rédaction permet de sanctionner un capitaine dont l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements a provoqué un accident de mer entraînant une pollution, si celui-ci n'a rien fait pour empêcher ou minimiser les conséquences du rejet.

Par contre, si le capitaine a commis une faute grave, il ne pourra bénéficier de la relative clémence de l'article 8, et sera sanctionné en vertu des articles 1 à 5 ou 7 auxquels il sera renvoyé du fait que cet article 8 est "sans préjudice des peines prévues...". L'article 8 ainsi rédigé aurait l'avantage de supprimer toute distorsion entre la loi française et la convention internationale et éviterait tout litige dans l'application de la législation antipollution entre la France et ses partenaires maritimes.

Si cet amendement ne devait pas être adopté, il semblerait alors logique que soit supprimé le début de l'article 8 : "Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets".

REGLE 11

Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer ;

b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

i - à conditions que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii - sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

ANNEXE 3

RESOLUTION A.500(XII) ADOPTÉE LE 20 NOVEMBRE 1981

OBJECTIFS DE L'ORGANISATION DANS LES ANNEES 1980

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT qu'elle a accordé, lors de sa onzième session, la plus haute priorité à la promotion de la mise en oeuvre des normes et règles internationales visant à améliorer la sécurité maritime et à prévenir et combattre la pollution des mers par les navires,

RECONNAISSANT les efforts constants déployés par le Secrétaire général pour promouvoir la mise en oeuvre de ces normes à l'échelle mondiale, ainsi que les résultats obtenus à ce jour,

RECONNAISSANT EGALEMENT que l'Organisation a reçu de ses Etats Membres, au cours de l'exercice biennal 1980-1981, plus de 300 ratifications et acceptations concernant des conventions internationales de l'OMCI,

RECONNAISSANT EN OUTRE qu'une haute priorité a été accordée à de nombreuses questions inscrites au programme de travail de l'Organisation, soit parce qu'elles font partie du processus de mise en oeuvre des instruments de l'OMCI, soit parce que des problèmes graves exigent que des solutions multilatérales soient trouvées rapidement, et que ces questions pourraient à elles seules absorber, pendant le reste de la présente décennie, tout le temps dont disposent les comités et tous leurs efforts,

CONSIDERANT le rapport du Secrétaire général, appuyé par les déclarations des délégations lors des onzième et douzième sessions de l'Assemblée, selon lequel, compte tenu des différences de ressources techniques et de procédures législatives qui existent entre les Etats Membres, il faut du temps pour que les Administrations maritimes formulent des règles et règlements nationaux en vue d'une mise en oeuvre efficace des conventions de l'OMCI, et pour que l'industrie maritime les appliquent,

CONSIDERANT EN OUTRE les délibérations du Conseil tendant à ce que les comités compétents tiennent compte de l'opportunité de ne modifier les conventions que lorsque ces instruments ont été appliqués pendant des périodes de temps raisonnables,

DESIREUSE de fournir un moyen institutionnel qui permette d'atteindre les objectifs définis de l'OMCI tout en conservant suffisamment de souplesse pour faire face aux cas imprévus,

TENANT COMPTE du fait que les sessions de l'Assemblée sont relativement peu fréquentes, et des fonctions du Conseil qui sont définies à l'article 27 de la Convention portant création de l'OMCI,

1 CHARGE le Conseil de coordonner les travaux des comités et de leurs organes subsidiaires en établissant un ordre de priorité pour les questions générales, en réglant les conflits, en définissant les buts des programmes de travail et en instituant les procédures et prescriptions qui peuvent s'avérer nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Organisation qui sont compatibles avec la présente résolution et d'autres résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée;

2 CHARGE EN OUTRE le Conseil de tenir compte, lorsqu'il s'acquittera de ses fonctions de coordination, des points de vues des comités sur l'ordre des priorités et sur leurs responsabilités en ce qui concerne les questions techniques et juridiques de fond;

3 RECOMMANDE que le Conseil et les comités n'envisagent des projets de conventions nouvelles ou d'amendements aux conventions existantes que s'ils ont la preuve évidente et bien fondée que cela est absolument nécessaire, en ayant à l'esprit qu'il convient de n'amender les conventions existantes ou de ne modifier celles qui ne sont pas encore en vigueur que lorsque ces instruments ont été en vigueur pendant des périodes de temps raisonnables et que l'on a acquis une certaine expérience de leur application, et en tenant compte des frais assumés par l'industrie maritime et des charges imposées aux Etats Membres en matière de législation et d'administration;

4 RECOMMANDE que les comités s'acquittent de leurs fonctions en s'inspirant du principe selon lequel les dispositions de nouvelles conventions ou d'amendements à des conventions existantes relatives à la structure des navires ne devraient s'appliquer qu'aux navires construits après l'entrée en vigueur de l'instrument ou des instruments en question, et les autres dispositions ne devraient pas s'appliquer aux navires construits avant l'entrée en vigueur de l'instrument ou des instruments en question, sauf en cas de nécessité absolue, les coûts et les avantages des mesures envisagées ayant été soigneusement examinés;

5 INVITE les Gouvernements Membres à porter la présente résolution à l'attention de leurs représentants qui assistent aux réunions de l'Organisation.

\*\*\*

# INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

H.Q.S. WELLINGTON, TEMPLE STAIRS, VICTORIA EMBANKMENT, LONDON WC2R 2PN

Cable address: SHIPMASTER LONDON WC2

Telephone: 01 - 240 - 1696



**PRESIDENT:**

Capt. R. Gronsand  
Norwegian Shipmasters' Ass'n  
Hafsljordgt. 11  
OSLO 2  
Norway

**GENERAL SECRETARY:**

Capt. N. W. C. Rutherford  
18 Newcastle Green  
Henley-on-Thames  
Oxon. RG9 1TR  
Tel. 04912-5199

7 Juin 1983

## Communiqué à la Presse

L'IFPSMA, ( Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires ), a tenu sa 9ème Assemblée Générale à Hambourg les 26 et 27 Mai 1983 .

Cette Association regroupe quelques 4000 capitaines de navires de commerce, appartenant à 17 contrées différentes .

Reconnue internationalement, elle dispose d'un siège consultatif à l'Organisation Maritime Internationale ( OMI ex OMCI ), où ses délégués, qui sont souvent les seuls à représenter le monde des navigants, oeuvrent vigoureusement pour la recherche de l'amélioration de la sécurité en mer .

Des représentants de deux Associations françaises, ACOMM et AFCAN, participaient à cette rencontre au cours de laquelle les problèmes touchant à la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la sauvegarde de l'environnement marin ont été au centre des débats .

L'Association des capitaines de la RFA a attiré l'attention sur le fait que, contrairement à des idées trop répandues, la pollution des mers est due pour la plus grande part à des causes autres que les rejets des navires . Il a été suggéré que l'OMI demande à l'ONU, dont elle est une branche, d'étudier la mise en place d'une Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers et des rivières par toutes substances nocives d'où qu'elles viennent .

Les néerlandais ont fait état du manque de facilités offertes par de trop nombreux ports, et non des moindres, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures stockés à bord des navires, ce qui risque de rendre inévitable leur rejet à la mer pourtant interdit par la Convention internationale . Pour leur part les représentants français ont indiqué qu'ils comprennaient mal que la législation de leur pays en cette matière fasse porter tout le poids de la répression sur les capitaines sans prévoir, à leur connaissance tout au moins, des sanctions équivalentes à l'encontre des autorités portuaires défailtantes .

Une Association de capitaines belges, la BESMA, poursuit ses recherches sur les moyens d'améliorer la sécurité des navires Roll on-Roll off ou RO-RO . Il s'avère que ceux-ci risquent au moindre accident la perte totale, que l'arrimage et surtout la saisie des marchandises y sont difficiles à réaliser en toute sécurité et que, pour les lignes courtes surtout, la surcharge de travail crée chez les équipages une fatigue qui risque d'inhiber dangereusement leurs facultés de réaction . La BESMA a proposé un certain nombre d'améliorations techniques susceptibles d'apporter une solution au problème .

1.....

Les actes de piraterie perpétrés de plus en plus fréquemment, et en toute impunité, contre des navires marchands dans les eaux de certains états, Nigeria en particulier, ont donné lieu à un large échange de vues . L'IFPSMA a décidé d'appuyer, conjointement avec d'autres organisations siégeant consultativement à l'OMI, une initiative de la Suède auprès de cette Assemblée . Le gouvernement de ce pays demande à l'OMI de se tourner vers l'ONU pour que soient recherchés les moyens propres à mettre fin à cette situation .

L'AFCAN a pour sa part présenté une étude sur " L'adaptation des moyens de sauvetage aux conditions actuelles de la navigation " . Cette association pense que le sauvetage doit être décomposé en trois opérations successives et bien distinctes : l'abandon, la survie et la récupération ; elle a proposé un certain nombre d'améliorations des moyens prévus par les Conventions internationales qui permettraient d'augmenter les chances de réussites de chacune de ces trois phases . Il apparaît aux rédacteurs de cette contribution que, pour parvenir à un abandon du navire offrant le maximum de chances de succès, les recherches doivent être axées sur les capsules de sauvetage à mise à l'eau en chute libre . En effet les embarcations actuelles sont très difficiles à mettre à l'eau dans des conditions acceptables dès que le temps devient tant soit peu mauvais . La survie en eau froide est quant à elle conditionnée par le port de " combinaisons isothermiques de survie " que l'OMI n'a malheureusement pas rendu obligatoires à la suite de l'opposition de certains pays comme l'URSS, la Chine, la Grèce ainsi que de pays en voie de développement . Les moyens permettant la récupération des naufragés avaient été étudiés par l'AFCAN d'une manière plus exhaustive en 1982 . Il a été décidé que des copies de l'étude des capitaines français seraient distribuées aux délégations assistant au prochain Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI .

Dans le cadre de cette Assemblée Générale une visite du simulateur de passerelle installé à l'École de Navigation de Hambourg avait été organisée . Les Capitaines ont été impressionnés par ce que peut avoir d'efficace ce type d'enseignement qui met les élèves dans des conditions très proches de celles rencontrées à bord, en dimension et temps réels . Cette installation, qui a coûté 16,5 millions de Deutsch Marks, est la plus moderne fonctionnant actuellement en Europe . Malheureusement il n'existe en France aucun matériel de ce type .

À la suite d'une élection partielle le Conseil d'Administration de l'IFPSMA est ainsi composé :

- Président : R. GRONSAND - Norvège -
- 1er Vice Président : G. GOLDBERG - RFA -
- 2èmes Vice-Présidents : J. CHENNEVIÈRE - France -
- : E. COLSON - Belgique -

Avant de se séparer les Capitaines sont convenus de tenir leur prochaine Assemblée Générale à DUBLIN les 24 et 25 Mai 1984 .

Pour l'IFPSMA  
Cpt J. CHENNEVIÈRE  
Second Vice Président .

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 décembre 1982.

## PROJET DE LOI

*sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité  
à bord des navires et la prévention de la pollution,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. PIERRE MAUROY,  
Premier Ministre,

PAR M. LOUIS LE PENSEC,  
Ministre de la Mer.

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.)

Mer et littoral. — Crimes, délits et contraventions - Logement des équipages -  
Peines - Pollutions et nuisances - Sécurité des navires.

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La loi n° 67-405 du 20 mai 1967 fixe les règles applicables en vue d'organiser la prévention des accidents de mer en édictant les règles de sécurité applicables aux navires.

L'évolution des faits et du droit rend nécessaire un remaniement complet de ce texte.

Il a paru préférable d'abroger la loi du 20 mai 1967 plutôt que de la modifier compte tenu des nombreuses modifications à apporter qui portent sur les points suivants :

- extension de l'objet de la loi aux questions relatives aux dispositifs de prévention de la pollution par les navires ;
- définition plus précise des navires visés par le texte ;
- liste des personnels chargés de l'inspection des navires et de ceux habilités à constater les infractions pour tenir compte de la création de nouveaux corps ;
- procédures de transmission des procès-verbaux et règles de compétences des tribunaux ;
- élargissement des catégories de personnes dont les comportements peuvent être réprimés dans le cadre de la loi ;
- augmentation du montant des amendes.

1. — La modification la plus importante consiste à ajouter à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité et l'hygiène, des dispositions concernant la prévention de la pollution par les navires. Ces dernières prescriptions ont été adoptées au plan international par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 qui va entrer en vigueur le 2 octobre 1983. Bien que les dispositions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et celles relatives à la prévention de la pollution diffèrent par leur objet, ces conventions visent l'une et l'autre en grande partie le même but qui consiste, par des contrôles préventifs, à maintenir en état les navires et leur équipement afin de prévenir les accidents. Ce sont les mêmes personnels techniques et les mêmes procédures de contrôle qui sont utilisés à ces fins.

2. — La présente loi donne une définition des navires qui lui sont soumis ; il s'agit d'une part des navires visés par les conventions internationales, d'autre part des autres navires définis à l'article 2 du projet.

3. — Depuis la modification apportée à la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 par la loi n° 76-517 du 14 juin 1976, des changements sont intervenus dans les statuts des agents chargés de l'inspection des navires ainsi que de la recherche et de la constatation des infractions en matière de sécurité des navires. Le projet de loi tient compte de ces modifications dans la liste figurant aux articles 3 et 4 des personnels habilités à intervenir.

La possibilité pour les officiers et agents de police judiciaire d'intervenir pour la constatation des infractions à bord des navires français, implicite dans la loi précédente, est clairement précisée.

4. — Le texte définit également la procédure de transmission des procès-verbaux et les règles de compétence des tribunaux à l'égard des navires français ; les navires étrangers ne sont pas, conformément au principe de la compétence de l'état du pavillon, soumis à la compétence pénale de l'état territorial mais seulement assujettis de la part de celui-ci à des contrôles à caractère technique assortis le cas échéant de mesures administratives de sauvegarde.

5. — La loi du 20 mai 1967 visait le propriétaire ou l'armateur, le capitaine du navire et les fabricants ou vendeurs de matériel de sécurité.

Il est apparu nécessaire d'ajouter à ces personnes, d'une part, celles qui participent au transport des marchandises dangereuses dont le commerce par voie maritime s'est particulièrement développé, et d'autre part, les constructeurs de navires.

6. — Les montants des amendes en cas de délit ont été augmentés. Conformément aux dispositions de l'article 34 de la Constitution et à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, seules les infractions définies par la loi ou une convention internationale peuvent être sanctionnées de peines correctionnelles, les autres infractions définies par voie réglementaire étant punies de peines contraventionnelles.

L'entrée en vigueur de la loi se fera en deux étapes selon la nature des dispositions :

— pour celles concernant la prévention de la pollution, à compter de l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ;

— pour les autres dispositions à compter de l'entrée en vigueur des textes réglementaires pris pour l'application de la loi.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre de la Mer,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décède :

Le présent projet de loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre de la Mer qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article premier.

La présente loi est applicable aux navires français visés par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6.

Elle est également applicable :

1° Aux navires français non mentionnés à l'alinéa précédent, à l'exception des navires énumérés au deuxième alinéa de l'article 2 ;

2° Dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.

### Art. 2.

Sous réserve d'autres définitions données par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6, est considéré comme navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage.

9° Les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ;

10° Les syndics des gens de mer ;

11° Les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

12° Les gendarmes maritimes ;

13° Les membres des commissions de visite ;

14° Le personnel des sociétés de classification agréées.

Ces visites sont effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

#### Art. 4.

Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires, font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

En outre, les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique), les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater les infractions dans les domaines particuliers de leur compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

#### Art. 5.

Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 4 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire. En ce qui concerne les infractions commises sur des navires français, les procès-verbaux sont transmis immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes du quartier d'immatriculation du navire.

Les infractions aux dispositions des conventions dont la liste figure à l'article 6 et à celles de la présente loi sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est immatriculé.

A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.

#### Art. 6.

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 50 000 F le constructeur, l'armateur ou le propriétaire qui enfreint les stipulations des conventions internationales suivantes :

— Convention n° 92 sur le logement des équipages, adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail, en ce qui concerne l'habitabilité et l'hygiène ;

— Convention internationale sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966, en ce qui concerne les conditions de délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

— Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole du 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des certificats de prévention de la pollution, l'organisation des contrôles des navires et les dispositions relatives à la prévention de la pollution, à l'exclusion des rejets ;

— Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974, en ce qui concerne la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation, le transport des grains et des marchandises dangereuses, les radiocommunications, le sauvetage, la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

— Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires, la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation.

La même peine est applicable à toutes les autres personnes qui participent aux opérations de chargement, de déchargement et d'emballage ainsi qu'aux opérations de manutention et qui ne respectent pas les stipulations des conventions internationales susmentionnées, en ce qui concerne le transport des grains et des marchandises dangereuses.

#### Art. 7.

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou d'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire de navire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assurent la conduite, sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur.

Art. 8.

Sera punie d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de navire ou de matériel de sécurité ou de prévention de la pollution, livrent un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype.

Art. 9.

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

Art. 10.

Les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup> et 2<sup>o</sup>, de l'article 177 du Code pénal sont applicables aux membres des commissions de visite prévues par un décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions de l'article 179 du même Code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.

Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du Code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.

Art. 11.

La présente loi est applicable à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 12.

La loi n° 67-405 du 20 mai 1967 et la loi n° 76-517 du 14 juin 1976 qui l'a modifiée cesseront d'être applicables, sauf dans les Territoires d'Outre-Mer, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 13.

Les dispositions de la présente loi qui concernent la prévention de la pollution entreront en vigueur le jour de l'entrée en vigueur pour la France de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole du 17 février 1978.

Les autres dispositions de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par décret en Conseil d'Etat et au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 1984.

La référence de la présente loi est substituée à la référence à la loi du 20 mai 1967 dans tous les textes contenant une telle disposition.

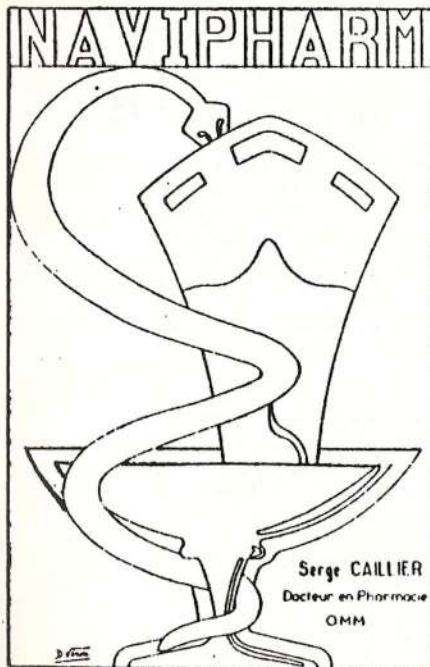
Fait à Paris, le 2 décembre 1982.

Signé : PIERRE MAUROY.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre de la Mer,

Signé : Louis LE PENSEC.



# “ NAVIPHARM ”

Par SERGE GAILLIER  
Docteur en Pharmacie  
Titulaire du Brevet d'O.M.M.

Serge GAILLIER  
Docteur en Pharmacie  
O.M.M.

Dans quelques jours, un ouvrage nouveau et original dans son genre va être diffusé parmi les gens de mer et pour les gens de mer. Il s'agit d'un guide pratique du nom de " NAVIPHARM ".

Navipharm est né dans mon esprit alors que je naviguais encore et que j'entamais à peine mes études de Pharmacie. Il est né de la volonté d'aider les marins à mieux se soigner et il est aussi le fruit d'une collaboration étroite avec des amis navigants.

Mais qu'est-ce que Navipharm ? C'est un ouvrage destiné à aider les marins à mieux utiliser le coffre pharmaceutique et médical réglementaire qui se trouve à bord des navires français (et même francophones). Ce guide est composé de six parties :

1°) **Le corps humain.** Il s'agit de planches d'anatomie physiologie pouvant servir de support à l'élaboration d'un diagnostic et facilitant une communication radio-maritime. Les termes médicaux ont été traduits en anglais.

2°) **Lexique et glossaire franco-anglais.** Le lexique comprend les termes médicaux et pharmaceutiques les plus courants tandis que le glossaire franco-anglais couvre les termes médicaux (anatomie, physiologie, pathologie) et pharmaceutiques qui permettront d'engager plus facilement une communication radio-maritime ou de participer à une consultation médicale.

3°) **Guide pratique des médicaments.** Cette partie contient les généralités indispensables à savoir sur les médicaments. De plus elle traite du coffre réglementaire : inventaire des spécialités et leur utilisation, classification par usage thérapeutique, correspondances internationales, précautions d'emploi notoire.

4°) **Guide pratique des accessoires.** Cette partie traite des notions simples d'asepsie et de stérilisation et donne des indications sur l'utilisation des objets de pansements et le matériel médico-chirurgical embarqué.

5°) **Toxicologie et intoxications.** Cette partie traite des allergies et du surdosage médicamenteux, à partir des produits se trouvant dans le coffre réglementaire. Elle traite des agressions dues aux produits irritants et caustiques. Elle s'intéresse enfin au transport des marchandises dangereuses :

- 1 - Que faire en cas d'intoxication ?
- 2 - Comment mieux cerner la nature du toxique ingéré à partir des symptômes observés.
- 3 - Comment pratiquer les premiers soins d'urgence.
- 4 - Comment communiquer avec les centres anti-poisons ou St-Lys.
- 5 - Comment mieux appliquer ou même appliquer, au cas ou aucune communication radio-maritime ne serait possible, un traitement efficace.

6°) **Renseignements divers.** Dans cette dernière partie, il a été rassemblé des notions d'hygiène de vie (constipation, diététique, analyse des eaux potables).

Prévu à l'origine pour la marine de commerce et de pêche, Navipharm s'avère en fait tout aussi utile au plaisancier désirant prendre le large, à ceux qui travaillent dans l'off-shore et à ceux qui sont contraints de vivre à l'étranger ou isolés.

Ce travail se présente sous la forme d'un classeur, ce qui permet d'y intégrer ses propres notes ou d'y insérer d'éventuelles corrections.

Il est aujourd'hui diffusé par une Association Loi de 1901 à but non lucratif, du nom d'A.D.N., dont le siège social est à Paimpol et qui s'est donné comme but : la diffusion de l'information médicale et pharmaceutique parmi les gens de mer (commerce, pêche, plaisance).

Pour tout renseignement complémentaire, possibilité d'écrire au secrétariat d'A.D.N. :

11, impasse des Pontonniers  
53 940 CHANGE LES LAVAL  
ou de téléphoner au (43) 49.32.56

## La flotte de commerce française au 1<sup>er</sup> avril

Flotte existante : 394 navires pour 9 615 360 tjb

En commande : 12 navires pour 266 300 tjb

Le secrétariat d'État auprès du ministère des Transports, chargé de la Mer a publié la statistique de la flotte française au 1<sup>er</sup> avril (voir la flotte de commerce française au 1<sup>er</sup> janvier dans notre numéro du 17-3-83, p. 561).

FLOTTE DE COMMERCE AU 1 <sup>er</sup> AVRIL 1983				Modifications par rapport au 1 <sup>er</sup> janvier 1983		
	Nbre	Tjb	Tpi	Nbre	Tjb	Tpi
<b>Navires à passagers :</b>						
Paquebots	2	18 100	9 989			
Transbordeurs	23	151 580	33 172			
Abriboyeurs marins	4	1 858				
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>172 648</b>	<b>43 161</b>			
<b>Cargos :</b>						
Cargos de ligne	89	483 371	849 350	1	551	3 071
Cargos ports conteneurs	65	997 895	1 177 415	1	8 848	7 945
Bananiers polythames	12	48 304	54 183			
Transporteurs de vin sac	44	1 292 405	2 282 075	+ 2	+ 108 525	+ 138 451
Transporteurs de vin miste (sec/pétrole)	5	475 512	894 981			
Citernes à vin et à huile	8	9 449	18 259			
Transporteurs de soufre liquide et produits chimiques	15	49 479	78 535			
Caboteurs < 500 tjb	37	8 019	12 787	+ 2	+ 832	+ 808
Navires secs stationnaires	1	75 191	110 374			
Bargesousseur	1	1 200				
Barges	1	12 555	22 739	+ 2	+ 100 050	+ 188 291
<b>Total</b>	<b>273</b>	<b>3 451 388</b>	<b>5 280 638</b>			
<b>Pétroliers :</b>						
Pétroliers longs courriers	44	5 469 195	10 908 535	2	241 431	488 760
Caboteurs pétroliers	33	208 381	331 879	1	1 098	1 538
GPI, GNL	8	287 391	758 894			
Pétroliers et GPI stationnaires	1	28 387	45 786			
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>5 993 354</b>	<b>12 045 094</b>	<b>3</b>	<b>242 527</b>	<b>490 298</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>386</b>	<b>9 615 360</b>	<b>16 866 493</b>	<b>1</b>	<b>142 467</b>	<b>302 005</b>

NAVIRES EN COMMANDE POUR LE COMPTE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS							ANNÉES DE LIVRAISON						
	France		Étranger		Total		% par rapport à la flotte en service	1983		1984		1985	
	Nbre	Tjb	Nbre	Tjb	Nbre	Tjb		Nbre	Tjb	Nbre	Tjb	Nbre	Tjb
<b>Navires à passagers :</b>													
Transbordeurs	2	22 500			2	22 500	14,8						
Abriboyeurs marins								1	14 000	1	8 500		
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>22 500</b>			<b>2</b>	<b>22 500</b>	<b>12,0</b>	<b>1</b>	<b>14 000</b>	<b>2</b>	<b>8 500</b>		
<b>Cargos :</b>													
Cargos de ligne	1	5 000			1	5 000	1,0						
Cargos ports conteneurs	5	137 000			5	137 000	13,7			1	5 000		
Polythames et polyvalents										5	137 000		
Citernes à vin et à huile													
Caboteurs < 500 tjb													
Transporteurs de soufre liquide et produits chimiques													
Transporteurs de vin sac			2	52 000	2	52 000	4,0						
Transporteurs de vin miste (sec/pétrole)													
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>142 000</b>	<b>2</b>	<b>52 000</b>	<b>8</b>	<b>194 000</b>	<b>5,6</b>						
<b>Pétroliers :</b>													
Pétroliers longs courriers													
Caboteurs pétroliers	1	1 800			1	1 800	0,9	1	1 800				
GPI, GNL	1	48 000			1	48 000	18,7	5	48 000				
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>49 800</b>			<b>2</b>	<b>49 800</b>	<b>0,8</b>	<b>2</b>	<b>49 800</b>				
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>10</b>	<b>214 300</b>	<b>2</b>	<b>52 000</b>	<b>12</b>	<b>266 300</b>	<b>2,8</b>	<b>3</b>	<b>63 800</b>	<b>9</b>	<b>202 500</b>		

F - TRIBUNE LIBRE -

Nous publions une lettre de notre collègue G. BLAISOT relative aux positions de l'association sur la formation polyvalente.

Nous précisons bien que les opinions exprimées dans cette tribune n'engagent que leurs auteurs, mais nous considérons que ces textes peuvent constituer l'amorce d'un débat constructif, libéré de tout esprit polémique. Nous souhaitons que le maximum d'adhérents nous fassent ainsi connaître leur point de vue sur les différents sujets touchant à la profession.

Mon cher collègue,

De retour à la maison après une croisière d'un an avec mon épouse à bord de notre voilier, je feuillette le monceau de courrier arrivé pendant cette longue absence. A tout seigneur, tout honneur, je commence par la lecture des bulletins de l'AFCAN et découvre au milieu d'excellentes choses qui prouvent un travail admirable, deux inepties :

1- Certains de mes collègues s'inquiètent de ne pas voir leur relève assurée car les gouvernements étrangers ne reconnaîtraient pas nos nouveaux brevets.

Je suis personnellement commandant et parfois chef-mécanicien à la Société Nantaise des Chargeurs de l'Ouest depuis le 26 novembre 1979. Je n'ai jamais eu de problèmes particuliers avec les autorités portuaires à l'étranger, bien que ne faisant pas mystère de mon brevet de C1NM. C'était, à l'époque, grand sujet d'ébahissement parmi les peuplades maritimes anglo-saxonnes qu'on puisse être à la fois commandant et chef-mécanicien et je recevais, principalement à l'heure de l'apéritif, moulttes visites de capitaines de port, agents, chargeurs, etc... Aujourd'hui, l'intérêt suscité par l'animal polyvalent semble s'être émoussé, ma table est, aux escales, moins garnie de convives, je retombe dans l'anonymat.

J'écris ces lignes afin qu'en arrivant en congé, mes inquiètes collègues lisent le bulletin de l'AFCAN, puissent prendre enfin un repos bien mérité... depuis le temps qu'ils n'en dormaient plus. Qu'ils se rassurent, la relève est là !

2- Plus grave, je lis à la page 3 du bulletin du 1er trimestre 83 que "73% des capitaines préfèrent les embarquements des polyvalents (faute de mieux) en alternance pont-machin au lieu d'embarquement en polyvalence de fonction".

J'ai beau me contorsionner au risque d'attraper le torticolis, effectuer des déglutitions, des raclements de gorge peu réjouissants, rien à faire, ce "faute de mieux" me reste en travers du gosier.

Avec ce sens de l'évidence qu'on lui connaît, Monsieur de Lapalisse n'eût pas manqué, en cette circonstance, de faire remarquer que la polyvalence existe parceque les titulaires des "brevets classiques" l'ont laissée s'instaurer. Je l'écris sans haine et sans hargne et je n'éprouve pour ma part aucune espèce de difficulté à obéir au CLC qui est mon commandant quand je suis chef-mécanicien ni à commander le CLC qui est mon second-capitaine quand je suis commandant, mais il fallait que cette chose là soit écrite -et lue- pour que les couards d'hier ne s'érigent pas en censeurs aujourd'hui.

.../...

Au cas où l'AFCAN voudrait lutter contre la polyvalence et n'admettre en son sein que des titulaires de brevets classiques (ce qui est son droit le plus absolu), au cas où l'AFCAN voudrait se condamner à n'être à terme, (dans moins de 15 ans) qu'une aimable amicale de retraités, j'aimerais en être informé, si possible avant le 31 décembre, afin que je puisse, "faute de mieux", faire l'économie de ma cotisation pour 1984.

Si tel n'était pas le cas, j'aimerais vivement que l'on publie cette lettre in-extenso dans le prochain bulletin. Ce serait exercer une sorte de droit de réponse qui me permettrait peut-être de digérer le "faute de mieux" sus-mentionné.

Je pense aussi qu'une sorte de rubrique "courrier des lecteurs" dans le bulletin apporterai un peu de vie à l'association, même si cela doit montrer parfois des divergences entre les membres car la démocratie, comme l'a écrit un ancien ministre de la culture, n'est pas le "diktat sommaire de la majorité". L'idéal démocrate suppose le respect des autres, de leur opinion et de leur situation sociale et professionnelle.

Non, décidément, moi qui me prétends honnête démocrate, je ne voudrais pas être dans la peau des auteurs de ce si vilain "faute de mieux". Je ne veux même pas les connaître.

Reçois, mon cher collègue, mes salutations et mes encouragements pour ton action à la barre de l'association.

Si l'AFCAN veut un jour débattre des problèmes de relation avec la plaisance, je puis mettre à ta disposition mes connaissances (modestes) du milieu plaisancier croisiériste.

De dernière minute : 4 nouveaux adhérents ont rejoint l'AFCAN :

Cdt Jean Louis LARZUL, le Carbon-Gouesnac'h 29118 BENODET

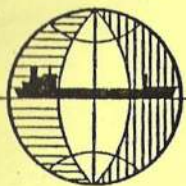
Ctd Georges LEGAL, 45 Pont de Renard 13125 VITROLLES

Cdt François PERRIAU, Val Donat, 2 av. de Mazenod 13090 AIX EN PROVENCE

Cdt J.J. ROUDIER, 15 Chemin des Couteaux "Les Remorets" 03600 COMMENTRY

=====

UNITE\_SECURITE



**AFCAN**

**ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES**

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 771.21.55

COTISATIONS 1983

920 F pour les navigants  
125 F pour les sédentaires et retraités

La cotisation navigants comprend l'adhésion à l'assurance juridique contractée par l'Association auprès de la DAS par l'intermédiaire du Cabinet AUDRAIN & HERVIOU, 24 rue du 18 Juin, 22500 PAIMPOL - BP 3 (Tél. 96/20 81 69), assurant la défense du Capitaine dans le Monde entier pour tout litige avec les Autorités, l'Administration, les Syndicats, l'Armateur, etc ...

---

BULLETIN D'ADHESION

ASSOCIATION FRANCAISE  
DES CAPITAINES DE NAVIRES

NOM .....

PRENOMS .....

DATE DE NAISSANCE .....

DOMICILE .....

.....

Téléphone .....

COMPAGNIE .....

A ..... le .....

Signature

Chèque rédigé à l'ordre de  
l'AFCAN, adressé au Cdt GUILLEMIN  
22 rue du Cdt Bicheray 76600 LE HAVRE

