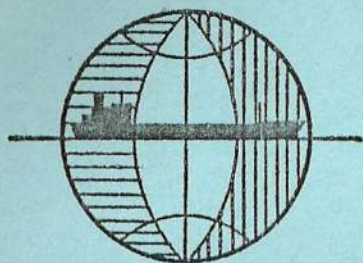


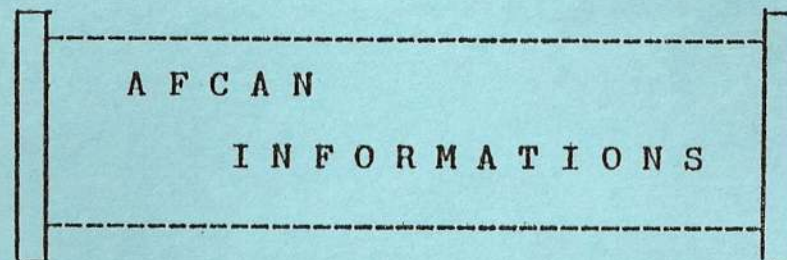
UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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



Octobre 1983

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

Octobre 1983

S O M M A I R E

--o--o--o--o--o--o--o--o--o--o--

NOUS RAPPELONS AUX NOUVEAUX CAPITAINES QUE
L'ASSOCIATION EST OUVERTE A TOUS LES CAPITAINES
FRANCAIS SANS DISTINCTION DE BREVET, DE TONNAGE
OU DE PAVILLON -

PREMIERE PARTIE

- 1) RELATIONS AVEC LE CCAF ET LE SECRETARIAT D'ETAT
CHARGE DE LA MER
- 2) STATUT DES CAPITAINES NAVIGANT SOUS PAVILLON ETRANGER
- 3) LOI SUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
L'HABITABILITE A BORD, LA PREVENTION DE LA POLLUTION
- 4) QUART DU CAPITAINE
- 5) I F S M A
- 6) AFFAIRES EN COURS :
 - . Tanio - assignation de Madame MORVAN
 - . Commandant X
 - . Commandant GUERET
 - . Commandant QUEMENER
 - . Conflits sur les navires de l'armement naval SNCF
- 7) U.T.E.
 - . Colloque COLBERT - Rochefort 17/18.10
 - . Colloque européen sur les problèmes de pollution
marine - Rotterdam 26/27.9
 - . Symposium international sur le service de trafic
des navires - Marseille 23-26/4/84
 - . Conférence à la FACULTE DES SCIENCES sociales et
politiques de Bordeaux - Mars 84
- 8) EXPOSE DU COMMANDANT GUILLEMIN SUR LA TRESORERIE
- 9) CONSEIL D'ADMINISTRATION
- 10) QUESTIONS DIVERSES

DEUXIEME PARTIE - LES ANNEXES

- 1 - Lettre expédiée à propos de la loi sur la
sauvegarde de la vie en mer
- 2 - Le quart du capitaine
- 3 - Questionnaire destiné aux ports et concernant
les installations de réception de résidus pol-
luants
- 4 - Colloque de Rochefort
- 5 - Colloque européen sur les problèmes de pollution
marine
- 6 - Exposé du commandant PLANTY sur "Le capitaine et
le port"
- 7 - Budget prévisionnel du trésorier
- 8 - Etat de la flotte de commerce française au 1er
Juillet 1983
- 9 - Rappel de la procédure justifiant l'assistance
juridique
- 10 - Rappel de quelques adresses utiles
- 11 - Bulletin d'adhésion

CRAVATES A F C A N

L'association envisage de faire confectionner
des cravates AFCAN. Les adhérents intéressés
sont priés de le faire savoir au secrétariat
général. Le coût (selon le nombre commandé)
se situerait entre 50 FR et 70 FR -

A la réunion du Conseil d'Administration qui s'est tenue de 9 h à 17 h le 12 Octobre avenue Reille, étaient présents les commandants

. ABELANET - ARBEILLE - BILHAUT - BORDENAVE -
BOUDIERE - BROCHEC - BUSIAU - CHENNEVIÈRE - DEBAYLE
FOURNIER - GOURMELON - GUILLEMIN - HOCHET - HUYARD
LALITTE - MASSEIN - PLANTY - QUEMA - SACONNEY -
STEPHANY -

. invité le commandant BLAISOT -

LE MOT DU PRESIDENT

Le Conseil d'administration s'est réuni le 12 Octobre pour débattre des problèmes en cours et faire le point de l'action menée depuis la tenue de l'assemblée générale.

A intervalles réguliers il est nécessaire de mesurer le chemin parcouru et de vérifier qu'aucune dérive n'est venue infléchir la route initialement tracée. L'AFCAN n'étant le monopole d'aucun brevet a montré dans l'affaire QUEMENER son efficacité à faire assurer rapidement la défense d'un capitaine accusé de pollution dans un port.

Il faut bien comprendre que nous ne voulons soutenir aucun corporatisme car la défense des intérêts moraux et matériels des capitaines n'est pas celle de privilèges mais plutôt de prérogatives attachées à la fonction et ayant une application directe sur la sécurité. Dans ce domaine, nous rencontrons souvent l'ambiguïté et l'amalgame entretenus par tous ceux qui voudraient empêcher de faire entendre notre voix.

Le capitaine est le bouc-émissaire idéal, dont la responsabilité est constamment alourdie et mise en avant alors que son autorité est de plus en plus contestée ou soumise à des pressions aussi insidieuses que multiples.

On veut bien nous écouter mais à condition de ne pas mettre en cause l'ordre établi des choses.

Lors des débats parlementaires sur la loi réprimant la pollution, les quelques parlementaires de toutes tendances qui avaient défendu nos positions, soit par conviction, soit en raison d'une meilleure connaissance des problèmes de la Marine Marchande, se sont fait rappeler à l'ordre par leurs états-majors. "Dame ! que pèsent les voix des capitaines face à toutes les autres catégories..." m'avouait ingénument un parlementaire côtier.

Si d'aventure et par malheur une nouvelle pollution occasionnée par un capitaine étranger se produisait, vous pouvez imaginer l'imbroglio juridique que cela soulèvera.

Le 6 Juillet dernier a été promulguée la loi 83-581 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Un seul parlementaire - M. DURMEA - PC Le Havre - a sollicité nos réflexions.

A travers ces deux exemples, il est permis de s'interroger sur le réel désir du monde politique de faire participer les capitaines à l'élaboration de leur cadre de vie.

Les 17 et 18 Octobre, se tenait à Rochefort un colloque COLBERT sur l'importance du Transport Maritime au service du commerce extérieur de la France et l'intérêt ou non des Chargeurs français à soutenir une flotte de commerce nationale. Au moment où l'emploi est fortement menacé - 50 à PETROMER - 330 à TOTAL - 200 à SHELL - 150 à BP - 35 à DENIS FRERES, on comprend que ce débat soit d'actualité.

DU 1er Juillet 1975 au 1er Juillet 1983, la flotte de commerce est passée de 536 navires à 392, 144 navires ont donc quitté la flotte en huit ans. Depuis la transformation du Ministère de la Mer en secrétariat d'état, on peut se demander s'il subsiste avec suffisamment de force la volonté politique de promouvoir une grande politique de la mer. Et puis, nous dit-on, si la flotte de commerce ne peut espérer se développer davantage, il faut exporter des services et que les capitaines et les marins aillent naviguer sous pavillon étranger. Cependant nos collègues qui naviguent ainsi doivent connaître les risques et les périls qu'ils courent et qui ne sont pas négligeables.

Nous avons dit au Ministère toute notre préoccupation, concernant en particulier nos collègues navigant à la CNAN : les engagements antérieurs ont été remis en question par les Algériens et un nouveau contrat, pratiquement inacceptable, leur a été proposé. Le gouvernement français a engagé une intervention diplomatique et, en fonction des résultats obtenus, le secrétariat à la mer saisira la commission mixte franco-algérienne chargée de l'application des accords maritimes signés entre la France et l'Algérie. Il faut savoir que les avantages sociaux n'ont rien de comparable avec les nôtres : ni indemnité de chômage ou de licenciement, ni allocations familiales... La Marine Marchande, pour survivre, doit s'adapter aux nouvelles conditions technologiques qui vont complètement modifier le transport maritime dans les années à venir, et l'évolution risque d'être très rapide. Cependant, rien de positif ne se fera sans la concertation et la participation de tous.

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.

Dans le transport terrestre et aérien, la durée du travail est réglementée, mais que sur une passerelle de navire un capitaine soit tenu de rester à son poste 24 heures et davantage par suite de conditions météorologiques, ne trouble personne.

Nos demandes répétées de participer aux séances du Conseil supérieur de la Marine Marchande à la Commission centrale de sécurité au Conseil spécialisé de la formation professionnelle maritime

se heurtent toujours au même refus poli, assorti de cette réponse : nous ne sommes pas prévus dans les règles du jeu. Ces organismes suivent des règles précises et nous y admettre supposerait une modification de la loi et, horreur, risquerait de rompre l'équilibre.

Il faut se rendre à l'évidence que l'administration n'aime pas les marins. Les fonctionnaires sont souvent, hélas, des hommes d'à priori qui ont peur de l'innovation et défendent le conservatisme. Comment croire que les commissions précitées, aussi importantes pour les destinées de notre flotte de commerce, puissent se passer des capitaines de navires. Nous avons pensé que le changement politique se concrétiserait par l'éclatement des structures juridiques désuètes. Nous devons continuer avec ténacité et entêtement, sans baisser les bras. Toutes ces questions interpellent chacun d'entre vous, en particulier les actifs.

Lorsque ce bulletin vous parviendra l'année 1983 sera sur le point de s'achever. Elle ne laissera guère de bons souvenirs dans l'esprit des marins et l'année 1984 s'annonce encore plus incertaine et difficile. Néanmoins, à chaque capitaine et à sa famille, je souhaite que les espoirs l'emportent sur les soucis.

Au nom de l'AFCAN, BONNE ET HEUREUSE ANNEE A TOUS.

Bonne mer et bon vent !

Y. BROCHEC
Président

I - RELATIONS AVEC LE C C A F -

Notre Président a eu un premier contact le 8 Juillet dernier avec M. DEMANDOLX.

Certains adhérents craignent une manipulation de notre association, tout comme le C C A F peut redouter des actions de notre part.

Il semble souhaitable, et la majorité du C.A. l'approuve, d'avoir des contacts réguliers (semestriels par exemple) ou exceptionnels en cas de problèmes particuliers avec le C C A F, en précisant avec un certain préavis le thème à clarifier.

Une délégation de quatre à cinq membres AFCAN participerait à ces réunions.

La symbiose capitaines/sédentaires existe dans les pays étrangers ; elle est à faire peu à peu en France.

Le C C A F tient son immense bibliothèque à notre disposition ; il suffit de prendre contact avec le secrétariat (Tél. 265 36 04), 73 Boulevard Haussmann 75008 PARIS.

- SECRETARIAT D'ETAT CHARGE DE LA MER -

Le 13 Octobre, une délégation AFCAN composée des commandants BROCHEC, GOURMELON, HUYPARD et BOUDIERE a eu différents entretiens politiques, administratifs, juridiques et pratiques faisant état des préoccupations de l'association avec

. M. THEOBALD, conseiller technique de M. LENGAGNE -

. M. DE RANGO, directeur des Gens de mer et de l'administration générale -

. le docteur PENY, médecin chef de la Marine -

Parmi les sujets évoqués, on peut relever :

A = Les difficultés des capitaines français embarqués sur les navires de la C° Algérienne de navigation

La CAN vient d'établir de nouveaux contrats d'engagement dont les conditions sont assez profondément modifiées et que certains adhérents ont refusé de signer ; cela a entraîné leur licenciement, sans indemnité et sans possibilité de bénéficier du régime des Assedic.

Les Algériens sont maîtres chez eux et, en France, ils bénéficient des avantages sociaux des Français. Il est pour le moins curieux que quelques marins français navigant sous pavillon algérien soient soumis à des décisions arbitraires sans que le gouvernement, spécialement au moment où l'on s'apprete à recevoir le Président du gouvernement algérien en France, ne soient pas défendus.

Juridiquement l'accord franco-algérien de coopération maritime présente un vide : les seuls avantages sociaux expressément prévus ne concernent que la prise en charge des marins malades ou accidentés.

Certains contrats sont d'ordre privé, vraisemblablement traités coup par coup et souvent oraux. Les offres de recrutement publiées dans les journaux spécialisés, aux conditions type CCAF, n'ont donc probablement jamais été incluses dans les contrats privés. Notre ministre des relations extérieures, M. Claude CHEYSSON, doit engager une intervention diplomatique sur cette affaire, intervention qui, selon M. THEOBALD a peu de chance d'aboutir, compte tenu de la grande susceptibilité de ses homologues algériens et, peut-être, d'offres émanant de l'Egypte ou de Yougoslavie. Une faible chance subsiste néanmoins, selon M. DE RANGO, qui est d'aborder le problème au sein de la commission mixte franco-algérienne qui tient périodiquement des réunions.

Nous avons communiqué à Messieurs THEOBALD et DE RANGO le nouveau contrat d'engagement de la CAN ainsi que celui de Gabès Transport qui semblaient inconnus au Ministère.

M. DE RANGO a exprimé le souhait que l'AFCAN lui communique tous les éléments que pourront lui fournir ses adhérents sur les contrats d'engagement sous pavillon étranger.

Il convient que les capitaines sachent bien que leur position est soumise, s'ils sont détachés par

leur armement, à la législation française, mais qu'ils dépendent, en cas de contrat privé, de la législation de l'état ou de l'entreprise contractante.

B = L'introduction de notre association au sein du Conseil supérieur de la Marine Marchande, de ses conseils, commissions et comités en tant que membres désignés et personnes qualifiées

Nos préoccupations sont différentes de celles de l'administration, des armateurs, des syndicats et d'autres organismes car elles sont d'ordre essentiellement nautique. Nous avons une expédition maritime à effectuer avec un navire, des hommes et des marchandises et, premier salarié du navire, nous sommes aussi le mandataire de l'armateur et le responsable vis à vis des administrations françaises et étrangères, et nos avis doivent être donnés.

L'usage veut qu'un savant dosage des paramètres intervienne dans la constitution des commissions. La loi codifie ces équilibres. M. DE RANGO nous a promis son aide pour une introduction de l'AFCAN dans les différents organismes consultatifs.

C = Loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord, la prévention de la pollution - Loi 83581 du 5.7.1983 publiée au J.O. du 6.7.1983

Nos commentaires sur le texte de cette loi ont fait l'objet d'entretiens avec le secrétariat d'état chargé de la mer ; le problème des Officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ou OCTAM a été particulièrement évoqué. La réactivation des inspecteurs de la navigation serait en cours. Un décret en date du 11 Juin a supprimé le recrutement des contractuels.

D = Rapport sur les problèmes des Ferries Transmanches

Le rapport COTTET que nous avons lu avec attention critique assez singulièrement les capitaines GIRARD et HOCHET. Il nous a paru un peu trop dirigé sur les questions syndicales, probablement pour créer un apaisement de l'agitation sociale à bord des ferries. Nous avons fait part à M. DE RANGO de notre étonnement que M. COTTET n'ait entendu, avant de rédiger son rapport, ni les capitaines, ni les officiers de leur bordée, ne serait-ce que pour ne pas entendre un seul son de cloche et éviter certaines inexactitudes.

E = Soins médicaux à bord des navires

Le Docteur PENY, chef du service de santé des gens de mer, nous a exposé les importantes réformes en cours. Elles concernent d'une part la formation des futurs capitaines qui recevront au cours de leurs premières années d'études une pratique poussée de soins à donner à bord et qui, en fin d'études, après leur stage d'embarquement, recevront une formation de généraliste assez complète. D'autre part, la refonte des instructions médicales est avancée. Un ouvrage pratique, inspiré de celui de la Marine Nationale, permettra avec des chapitres bien distincts de partir de l'état apparent du malade pour aboutir à un diagnostic. La parution de ce nouvel ouvrage est prévu pour 84/85, la composition du coffre à médicaments sera alors modifié.

Nous avons demandé au docteur PENY la possibilité d'introduire la codification internationale des médicaments. C'est un travail complexe et il y aura lieu d'effectuer une demande officielle dès la parution de l'ouvrage, en insistant sur la nécessité de connaître l'équivalence des médicaments.

Il est certain que parfois nous avons du demander une assistance médicale aux coast-guards par exemple et que ceux-ci ne connaissent que la codification internationale.

II - STATUT DES CAPITAINES NAVIGANT SOUS PAVILLON ETRANGER -

Le décret 79/934 du 2 Novembre 1979 définit la position du marin détaché à l'étranger en regard du régime de la sécurité sociale. Ce décret impose un contrat de l'état ou de l'entreprise employeur, où figure l'engagement d'acquitter les cotisations dues à l'établissement national des invalides. C'est la règle dans la plupart des pays francophones où la France a signé des conventions, mais qui peuvent être remises en cause, comme dans le cas de la compagnie nationale algérienne de navigation. Le marin qui signe un contrat privé d'engagement ou qui, parfois, est engagé oralement, se trouve soumis aux dispositions prises par l'état ou l'entreprise contactante. Il doit donc, n'étant pas affilié à l'ENIM, prendre des dispositions pour s'assurer contre les risques maladie, accident, invalidité et prévoir sa retraite.

Il existe une Caisse des Expatriés dont l'adresse est :

RUBELLES 77951 MAINCY CEDEX
Tél. (6) 437 91 30

qui offre les mêmes services que l'ENIM. Un guide financier des expatriés est également en vente à la Documentation française, 124 rue Henri Barbusse 93 308 Aubervilliers Cedex (coût : 33 F)

Le secrétariat général détient un dossier - qui se complétera au fur et à mesure des éléments que vous lui ferez parvenir - et qui est à la disposition de nos adhérents (divers contrats d'engagement, décret du 2 Novembre 1979, position du Centre de gestion des marins expatriés de Douarnenez concernant la validation des services, etc...). L'AFCAN est maintenant en mesure de fournir à ses adhérents - même expatriés - dans le monde entier une assistance juridique gratuite.

III - LOI SUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER L'HABITABILITE A BORD, LA PREVENTION DE LA POLLUTION -

La loi 83/581 DU 5 Juillet 1983, publiée au J.O. du 6 Juillet 1983, nous a été communiquée pour consultation par le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer en date du 18 Août 1983. Nous avions dès le mois de Mai eu connaissance de ce projet de loi en étude au Sénat et étions intervenus auprès d'un certain nombre de sénateurs et députés. Nous diffusons ci-après le texte de la lettre que nous expédions à nouveau pour exposer notre point de vue. Le commandant BLAISOT nous a relaté le déroulement normal d'une visite annuelle récente sous la direction d'un OCTAM et nous souhaiterions recevoir d'autres avis.

IV - QUART DU CAPITAINE -

Notre position ne peut rester figée, elle doit, en premier lieu, tenir compte de la sécurité, de la rentabilité des navires français face à des concurrents économiquement dangereux.

Nous avons reçu une lettre du secrétariat d'état que nous publions.

Il est évident que le quart au milieu du Pacifique et le quart au milieu de la Mer du Nord présentent des problèmes différents.

On ne peut humainement conserver toutes ses possibilités de décisions rapides après un séjour de 48 heures ou plus sur une passerelle si l'on s'y trouve seul; il faut être assisté d'un personnel qualifié, ce qui reste à définir.

Nous connaissons un certain nombre de cas où l'on utilise le maître d'équipage ou le cuisinier (Norvège, Hollande) à la passerelle mais nous devons de respecter la législation française, les accords syndicaux et la législation internationale (à noter que la France s'est abstenue à l'OMI dans le vote concernant le quart du capitaine).

Le repos des commandants de bord dans l'aviation est codifié, le repos du capitaine ne l'est pas et peut être difficile à envisager mais nous avons à donner notre avis sur ce problème.

V - INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTER - IFSMA -

Cette fédération à laquelle nous sommes affiliés regroupe environ 4000 capitaines appartenant à 17 pays. Elle dispose d'un siège consultatif à l'OMI (ex OMCI).

Notre camarade CHENNEVIÈRE assistera à la réunion du Sous-Comité de la Sécurité de la navigation à Londres le 17 Octobre.

L'IFSMA s'est penchée sur les modalités d'application de la Convention Marpol qui vient d'entrer en vigueur.

Elle a chargé l'AFCAN de réunir dans les ports français une documentation sur les installations de réception des résidus polluants mises à la disposition des navires.

VI - AFFAIRES EN COURS -. TANIO - Assignation de Madame MORVAN

Le Président du Conseil Général des Côtes du Nord, le Maire de Paimpol, un certain nombre de commerçants qui semblent mal à l'aise ont écrit à l'AFCAN et se cachent derrière leur avocat, seul responsable de l'assignation en justice de la veuve du capitaine du Tanio.

Après examen de cette affaire, il semble préférable d'attendre la décision du Tribunal de Brest pour estimer si la plainte déposée est recevable ou non et savoir quelle attitude adopter.

. Commandant X

L'un de nos camarades, après avoir effectué des intérim de commandant, est actuellement embarqué comme second capitaine et craint de ne pouvoir à nouveau accéder au commandement au sein de sa compagnie. Nous avons étudié son cas et nous ne pouvons que conclure que l'armateur ou l'affrètement sont seuls juges du choix du capitaine.

. Commandant GUERET

L'armateur condamné pour licenciement abusif semble vouloir faire appel. Nous reprendrons contact avec l'avocat du Ct GUERET pour la suite à donner à cette affaire.

. Commandant QUEMENER

Maître TRITSMAN, avocat à Anvers, défendra notre collègue dans une affaire de pollution à Anvers, par l'intermédiaire de notre assistance juridique.

. Conflits sur les navires de l'Armement Naval
SNCF

Le Tribunal d'instance de Dunkerque a débouté le délégué CAPELLE de sa demande de dommages et intérêts et confirme les huit jours de mise à pied consécutifs à l'affaire du Ct GIRARD. Le rapport du Ct COTTET, chargé d'une mission d'information et de proposition par M. DE RANGO, semble avoir porté ses fruits, les conflits sociaux s'étant maintenant apaisés. L'avocat de nos adhérents GIRARD et HOCHET en a reçu communication.

Cependant, il ne faudrait pas que le "prix de la paix" soit entaché d'une certaine partialité, un chargé de mission d'information doit entendre les deux parties, ce qui n'a pas été le cas. Et nous avons demandé à M. DE RANGO de rappeler au Cdt COTTEY que ni les commandants, ni leurs officiers n'avaient été entendus.

Il ne s'agit ni de prérogatives, ni de galons à défendre mais de contre-pouvoir dans une entreprise bien connue pour son laxisme, et, comme le souligne le rapport COTTEY, l'application des lois Auroux permettra-t-elle de trouver des solutions à des cas similaires, la question doit être posée. Le souci d'apaisement doit être général, y compris pour ceux qui ont envenimé un conflit banal à l'origine mais diffusé largement dans une campagne de tracts, une attaque contre la hiérarchie à bord des navires, tout spécialement contre l'autorité du chef de l'expédition maritime.

VII - UNION TECHNIQUE DE L'ELECTRICITE - UTE -

Le Cdt ARBEILLE nous a représenté à la réunion du comité d'étude n° 80. Les compte-rendus des différentes réunions sont à la disposition de nos adhérents au secrétariat.

= COLLOQUE DE ROCHEFORT - 17 & 18 OCTOBRE 83

Les célébrations du Tricentenaire de la mort de Colbert présentent un intérêt certain. Les marins seront représentés au travers des organisations syndicales. Le Cdt STEPHANY représentera l'AFCAN. Rappelons que Colbert créa le diplôme de capitaine marchand.

= COLLOQUE EUROPEEN SUR LES PROBLEMES DE POLLUTION MARINE - ROTTERDAM - 26/27.9.83

Notre collègue RENARD assistait à ce colloque et nous a fait parvenir un compte-rendu que vous trouverez en annexe. Ce qu'il faut relever c'est que les pays européens mettent l'accent sur le fait que la pollution marine par les navires ne représente qu'une infime partie par rapport à la pollution tellurique.

= SYNPOSIUM INTERNATIONAL SUR LE SERVICE DE TRAFIC DES HAVIRES - MARSEILLE - 23-26/4/84

Le Président et les commandants CHENNEVIERE et DEBAYLE y assisteront.

= CONFERENCE A LA FACULTE DES SCIENCES SOCIALES ET POLITIQUES DE BORDEAUX - Mars 84

Le Cdt PLANTY a accepté l'invitation adressée à l'AFCAN de faire une conférence sur le thème "Le capitaine et le Port". Il a préparé un exposé que vous trouverez en annexe et souhaite le nourrir avec la collaboration de ceux qui pourront lui fournir des faits précis.

VIII - EXPOSE DU COMMANDANT GUILLEMIN - TRESORIER -

. Adhérents :

Ils sont au nombre d'environ 450. Nous venons d'enregistrer 25 nouvelles adhésions de navigants et la démission d'une dizaine de retraités.

Le potentiel théorique des capitaines en activité qui pourraient rejoindre l'association est de l'ordre de 150 à 200. Les capitaines cotiers ont en effet créé une association distincte à Saint Malo.

. Trésorerie - cotisations :

Le trésorier pense qu'un relèvement modéré de 4% des cotisations est actuellement suffisant. Après discussion, les cotisations pour 1984 adoptées au C.A. sont fixées à :

- 960 FR pour les actifs
- 130 FR pour les sédentaires et retraités

IX - CONSEIL D'ADMINISTRATION -

- Notre camarade BLAISOT - C1NM - avait accepté l'invitation de participer à notre réunion. Nous l'en remercions car sa venue a permis d'échanger quelques idées utiles sur sa formation et son expérience de commandant et de chef de la nouvelle génération qui prend le relais. Nous souhaitons recevoir la candidature de jeunes éléments C1NM et C2NM au Conseil d'administration.

- Notre conseil juridique, Maître HILLION, continue sa thèse sur le statut du capitaine (vous pouvez encore lui adresser le questionnaire prévu à cet effet) et nous lui confierons le soin principal de défendre nos collègues.

- Le Cdt STEPHANY vient de prendre sa retraite et accepte d'occuper le poste de secrétaire général de l'AFCAN qui revient à un jeune retraité plus au courant des problèmes de notre métier, en évolution permanente. Il sera assisté par les commandants BOUDIERE et LALITTE dans les tâches administratives.

X - QUESTIONS DIVERSES -

. Mérite maritime :

Sont promus et nommés dans l'Ordre du Mérite maritime, les commandants :
Roger BEECKMANS, Alain DELPON DE VAUX, Yvon LE CALVEZ, Jean-François MAHEO, Luc MORIZE, Henri QUINIOU, Guy ADAM, Jean-Germain CADIEU, Bernard CAILLEUX, André COLOMBAN, François DE LA ROCHE SAINT ANDRE, Alexandre EZANNO, Michel FOLIGUET, Jean LANGLAIS, Jean-René LE FORMAL, Charles MAINGUY, Paul MASSEIN, Louis PICOLO, François QUEGUINER, Jean QUEINNEC, Bernard VERDIER -

. Conseil d'administration :

Il est composé des commandants :
BROCHEC - DEBAYLE - GOURMELON - SALDO - GUILLEMIN
BOUDIERE - LALITTE - STEPHANY - ADAM - CHENNEVIERE
DAUER - FREBOURG - HUYARD - LE BEGUEC - LE MAPIHAN
LOGET - POLLET - BILHAUT - BRUN - CARON - GIRARD
LEGALL - MASSEIN - SACONNEY

Les régions sont représentées par les commandants :
BORDENAVE - BUSIAU - DEBAYLE - GODIN - HUYARD -
JOSSE - MAHE - PLANTY - LECOZ -

. Nouveaux adhérents :

Ont rejoint l'AFCAN depuis l'assemblée générale, les commandants :

Claude RERARD - D. BOUXIN - Armand CHAMPEAUX -
Joseph CHEVALIER - Claude COLIN - DUHAU MARMON
Jacques FLEURET - Auguste GAILLET - François
GERMOND - Henri GOURET - Jean LARZUL - Yvon LE
CALVEZ - Yves LEDOUX - Georges LEGAL - Denis
LEGENDRE - Emile LE PAPE - Jean MEISSEL - Yvan
DEVINEAU - Christian LE GALLE - Jean Pierre LEROUX
Pierre MONTADOR - François PERRIAU - Louis QUEMENER
J.J. ROUDIER - Guillaume SANQUER - Guy TACHON -
Van Hiep TANG -

Le 12 Octobre 1983

Le Journal Officiel du 6 Juillet 1983 a promulgué la Loi 83-581 sur "LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, L'HABITABILITE A BORD DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION".

Cette loi vise les auteurs d'infractions à un certain nombre de Conventions Internationales traitant les sujets évoqués ci-dessus. Les justiciables sont en particulier les armateurs propriétaires, capitaines et constructeurs de navires, ainsi que les fournisseurs de matériels rendus obligatoires par les conventions précitées.

Il est regrettable, une fois de plus, qu'une catégorie au moins de ces justiciables n'ait pas vu ses avis recherchés, si ce n'est par un seul parlementaire et malheureusement trop tardivement avant la présentation du texte devant les assemblées législatives. L'AFCAN qui réunit plus de la moitié des capitaines français de navires et qui peut donc prétendre à présenter une synthèse de leurs idées aurait, si elle avait été consultée, pu faire état des réflexions que lui inspirait le projet de loi, en particulier :

. concernant les articles 3 et 4 qui désignent les personnels ayant compétence pour faire appliquer la loi

. l'article 5 sur le cheminement des procès-verbaux

. les articles 6 et 8 sur les matériels non conformes

. l'article 7 sur la navigation sans titre de sécurité.

.../

ARTICLES 3 ET 4

Ces articles consacrent, comme déjà d'autres textes, l'existence des "officiers du corps technique et administratif des Affaires Maritimes". Ceux-ci sont appelés à supplanter les Inspecteurs de navigation pont et machine, qui vont disparaître rapidement, le recrutement en ayant été volontairement tari. Ces inspecteurs, anciens commandants et chefs mécaniciens de la Marine Marchande, garantissaient une haute qualification et une indépendance de jugement favorables à la sécurité des navires et de leurs équipages. Ils avaient de plus une autorité certaine vis à vis de leurs collègues navigants, ce qui risque de ne pas être le cas pour les OCTAAM, issus pour la plupart du corps des officiers marinières de la Marine Nationale. Leur formation ne prédispose pas à la connaissance des problèmes spécifiques de la Marine Marchande, particulièrement concernant la sécurité et l'application des conventions internationales de l'O M I.

Remarquons en passant que la plupart des conventions internationales restent complètement étrangères aux navires de guerre qui en sont exclus dans presque tous les cas. Un exemple : les navires de guerre ne sont pas tenus de posséder le matériel anti-pollution exigé des navires de commerce et peuvent effectuer des rejets d'hydrocarbures en toute impunité (article 8 bix de la loi anti-pollution 83-583. Il est grave que le corps des OCTAAM risque dans quelques années d'être le seul à exister pour contrôler la sécurité.

Les capitaines de navires comprendraient que les OCTAAM soient utilisés en tant que sous-inspecteurs et dans la compétence technique de leur spécialité d'origine ou après un recyclage dans un centre de sécurité, sous l'autorité des inspecteurs de navigation issus des cadres navigants de la Marine Marchande. Quant aux techniciens experts de la sécurité maritime, ce sont des contractuels recrutés sur titres. De ce fait, ils ne sont pas assurés de la sécurité de l'emploi et risquent de ne pas avoir l'indépendance d'esprit nécessaire pour mener à bien leur tâche. Alors que le chômage est préoccupant dans la Marine Marchande française, la réactivation du corps des inspecteurs de la navigation et du travail maritime permettrait en dégageant des cadres compétents pour le contrôle des navires, la promotion de jeunes officiers à l'intérieur de leur profession. Ces jeunes officiers n'auraient pas à chercher sous pavillon étranger un embarquement aléatoire et non parfois sans risque.

ARTICLE 5

Alors que la compétence technique de certaines catégories de personnel habilitées à dresser des procès-verbaux peut, pour le moment, être mise en doute, nous constatons que les agents verbalisateurs doivent adresser directement leurs rapports d'informations au Procureur de la République sans même en informer leur supérieur hiérarchique local, l'administrateur des Affaires Maritimes, Chef du Quartier dans le ressort duquel a été constatée l'infraction. On nous objectera qu'à partir du moment où la qualification a été légalement donnée à quelqu'un de verbaliser, il est légitime qu'il adresse directement son P.V. au procureur de la République. Il nous semble pourtant que, dans le cas d'infraction à un règlement maritime, le procureur de la République n'aurait du pouvoir être saisi qu'après avis du chef de quartier dans le ressort duquel l'infraction a été constatée. Ce fonctionnaire de rang élevé est en effet plus à même qu'un magistrat du siège de connaître le contenu des textes internationaux très particuliers régissant la sécurité maritime.

ARTICLE 6 ET 8

Ces articles énumèrent les peines prévues en cas d'infractions aux stipulations des conventions internationales, en particulier pour ceux qui se rendraient coupables d'avoir commandé ou fourni des matériels non conformes aux textes.

Nous constatons avec étonnement que ces peines (1 000 à 100 000 francs) sont bien inférieures à celles qui menacent les capitaines en cas de rejet interdit par la convention MARPOL, même si ce rejet est involontaire, du chef de la Loi 83-593 (100 000 à 1 000 000 Francs). On peut estimer que ce n'est pas payer cher pour avoir fourni du matériel défectueux au capitaine qui n'aura plus qu'à se débrouiller pour éviter le pire.

ARTICLE 7

Cet article prévoit les peines applicables à l'armateur qui tente de faire naviguer un navire sans titres de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité. Il prévoit également que le capitaine qui a commis une des infractions ci-dessus est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur.

Toutefois, l'amende est plafonnée s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire.

Il ne nous semble pas en effet que le fait d'avoir reçu un ordre de l'armateur puisse décharger en quoi que ce soit le capitaine de sa responsabilité.

En conclusion, si cette loi peut sembler nécessaire pour compléter l'arsenal législatif permettant aussi bien d'améliorer la sécurité en mer que de prévenir certains risques de pollution, en remontant aux causes des rejets, nous sommes persuadés que, s'il avait été tenu compte, à supposer qu'elles aient été sollicitées, des objections et des propositions que nous venons de formuler, cette loi eut été renforcée tant dans sa finalité que dans son application.

Yves BROCHEC,

Président

SECRETARIAT D'ÉTAT
AUPRÈS DU MINISTRE DES TRANSPORTS
CHARGÉ DE LA MER

3, place de Fontenoy - 75700 PARIS
Téléphone : 273.55.05

Télex : MIMER 250823 Paris

LE DIRECTEUR DU CABINET

Paris, le 12 AOUT 1983

CAB/M N° / 1171

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettre du 16 mars 1983, vous me faites part de votre crainte de voir s'instaurer une obligation officielle de quart pour le capitaine, généralisant une pratique dont vous dénoncez les effets négatifs sur le plan de la sécurité.

Le nombre des officiers affectés à la passerelle qui doivent se trouver à bord est contrôlé lors de la délivrance du visa apposé à la décision d'effectif en fonction des caractéristiques, du type du navire et de la durée des séjours à la mer.

Ces dispositions, conformes aux conventions internationales ratifiées par la France, offrent la garantie que les effectifs embarqués satisfont aux exigences relatives à la sécurité. Aucun projet de texte susceptible d'affecter l'équilibre de la réglementation en vigueur dans ce domaine particulier n'est actuellement à l'étude.

Dans ce cadre destiné à maintenir les garanties minimales concernant la composition de l'état-major, dont vous craignez la remise en cause, rien ne s'oppose, dans des situations particulières à ce que l'organisation du travail à bord soit aménagée de la manière la mieux adaptée à la navigation pratiquée dès lors que cet aménagement ne crée pas de nouvelles sujétions permanentes pour une catégorie de personnels donnée, et qu'elle reçoit l'accord du capitaine, responsable de la sécurité à bord et de la conduite du navire.

C'est ainsi que certains capitaines, s'associant à l'organisation du quart selon les modalités qu'ils jugent les plus adéquates en fonction des contraintes du bord.

Monsieur le Secrétaire Général de
l'Association Française des Capitaines
de navires

11 avenue Maréchal Leclerc

92210 - SAINT CLOUD -

.../...

FORT DE

CONVENTION MARPOL


INSTALLATIONS DE RECEPTION DES RESIDUS A LA DISPOSITION DES NAVIRES

Cette pratique à laquelle l'administration n'entend conférer aucun caractère obligatoire ni systématique, ne peut être appréciée au cas par cas que par le responsable du bord auquel il appartient de la remettre en cause s'il la juge injustifiée ou dangereuse.

En tout état de cause je puis vous assurer que la même rigueur que par le passé sera apportée par l'administration lors du contrôle des effectifs pour faire respecter les dispositions réglementaires existantes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur du Cabinet


Bernard RAFFRAY

I- Installations prévues par la Règle I2 de l'Annexe I (hydrocarbures)

2° Résidus de soutes (boues), eaux de cales etc...

a) Moyens de réception

fixes:

mobiles

b) Capacité par type de moyen

moyens fixes : totale

horaire

moyens mobiles: totale

horaire

c) Préavis à donner par le navire avant utilisation

d) Possibilité d'utilisation sans préavis en cas d'urgence

e) Un changement de poste est-il nécessaire ? OUI

NON

Si oui s'agit-il: d'un simple déhalage

d'un mouvement avec pilote et remorqueur

f) Y a-t-il des dispositions particulières prévues pour les gaziers ?

Si oui, lesquelles

g) Coût des opérations :

enlèvement des résidus sans changement de poste

enlèvement des résidus avec changement de poste

h) Organisme gérant :

le port lui-même

société privée indépendante

société privée gestionnaire sous l'autorité du port

PORT DE _____

CONVENTION MARPOLINSTALLATION DE RECEPTION DES RESIDUS A LA DISPOSITION DES NAVIRESII- Installations prévues par la règle 7 de l'Annexe II (Substances liquides nocives)

- a) Moyens de réception
- fixes
 - mobiles
- b) Capacité par type de moyen
- moyens fixes : totale
 - horaire
 - moyens mobiles : totale
 - horaire
- c) Préavis à donner par le navire avant utilisation
- d) Possibilité d'utilisation sans préavis en cas d'urgence
- e) Un changement de poste est-il nécessaire ? OUI
NON
- Si oui s'agit-il : d'un simple déhalage
d'un mouvement avec pilote et remorqueur
- f) Coût des opérations :
- Enlèvement des résidus sans changement de poste
 - Enlèvement des résidus avec changement de poste
- g) Organisme gérant
- Le Port lui-même
 - Société privée indépendante
 - Société privée gestionnaire sous l'autorité du Port

PORT DE _____

CONVENTION MARPOLINSTALLATIONS DE RECEPTION DES RESIDUS A LA DISPOSITION DES NAVIRESIII- Installations prévues par la Règle 7 de l'Annexe V (ordures)

- a) Moyens de réception
- (i) Bacs de stockage à quai
si oui distance moyenne de la coupée du navire
 - (ii) Sacs poubelles distribués aux bords
si oui : facturés
gratuits
 - (iii) Autres moyens Lesquels
- b) Moyens de ramassage
- Périodicité du ramassage
- c) Coût
- Facturation au volume
 - Facturation au forfait compris dans droits de port
- d) Organisme gérant
- Le Port lui-même
 - Société privée indépendante
 - Société privée gestionnaire sous l'autorité du Port .

COLLOQUE COLBERT

Les 17 et 18 Octobre s'est tenu à Rochefort le Colloque COLBERT avec la participation d'historiens et de personnalités touchant de près ou de loin le monde maritime.

Les historiens ont analysé la politique économique et sociale du ministre de Louis XIV, constatant le relatif échec des grandes compagnies dont la compagnie des Indes Orientales reste la plus connue. Tout autre est leur opinion quant à la politique sociale appliquée aux marins. A ce jour, certains états ne sont pas parvenus à ce stade de protection.

Les personnalités du monde maritime, représentants du C C A F, des compagnies de navigation ou du monde juridique, ont traité de sujets plus actuels. Conséquence de la récente guerre des Malouines, "La flotte de commerce soutien de la puissance navale" fut un des exposés laissant présager une modification de la politique de la marine nationale envers la marine marchande, voire de son programme de construction.

Par ailleurs, il semble que l'on puisse s'attendre à de grands changements dans un proche avenir : abandon du gigantisme, réduction des vitesses, confirmation de ce que nous savions déjà.

Enfin, conséquence de l'évolution des pays, le centre du monde maritime semble glisser vers le Pacifique et l'Extrême Orient où l'on voit se développer de nouvelles flottes, puissantes, modernes, nanties de services commerciaux souples et agressifs.

Pour certains participants, ce colloque a été un peu le procès de la politique commerciale des grands commis de l'état, d'un état-patron tatillon lorsqu'il se mêle d'affaires. L'idéal ne serait-il pas qu'il aide à fournir l'outil de travail, qu'il garantisse et protège les zones d'action des négociants. Mais, pourquoi diable, vouloir s'intéresser à la rentabilité des affaires, sinon pour les subventionner en cas de crises.

COLLOQUE EUROPEEN
SUR LES PROBLEMES DE LA POLLUTION MARINE
ROTTERDAM - LES 26 & 27 SEPTEMBRE 1983

Ce colloque organisé par le Conseil des communes d'Europe débuta par la présentation d'expériences de pollution marine, ainsi :

. le directeur du département de la sécurité de Groteborg (Suède) présenta une expérience de pollution marine en mer Baltique -

. un membre de la direction du service de l'environnement du port de Rotterdam une pollution en mer du nord (collision entre le pétrolier grec Katina et le minéralier français Pengall) -

. l'adjoint au maire de Brest une pollution sur la côte atlantique nord (échouement de l'Amoco-Cadiz)

. un conseiller municipal, deux pollutions sur la côte atlantique sud :

a) la première par des produits chimiques toxiques

b) la seconde par des hydrocarbures (URQUIOLA)

. l'adjoint au maire de Venise, une pollution en Méditerranée et Adriatique.

A la suite de ces présentations, le directeur du service maritime de la ville de Marseille (un CLC) présenta un document sur les problèmes de l'off-shore. Le travail du groupe se poursuivit par un premier échange de vue et une discussion sur un projet de programme d'actions des collectivités locales et régionales contre la pollution marine. En fin de colloque, les participants discutèrent de la stratégie de l'usage qui sera fait du programme d'action et de la continuation des activités sur les problèmes de pollution marine, puis de la circulation et de l'adoption du programme d'action amendé et des résolutions.

DISCUSSION DU PROGRAMME D'ACTION

1) Ratifications des conventions internationales et régionales :

ces conventions ne peuvent être opérationnelles que si elles sont ratifiées par un certain nombre déterminé d'états.

2) Infrastructure technique :

de nombreuses règles contenues dans les conventions internationales ne peuvent entrer en vigueur parce que les fondements techniques nécessaires à leur efficacité n'existent pas.

3) Droit de la mer :

la nouvelle convention sur le droit de la mer permet, pour la première fois, aux états du port d'intenter une action à l'encontre de tout navire violant les règles internationales relatives à la pollution marine.

C'est pourquoi les gouvernements devraient signer cette convention au plus tôt, ou introduire les mesures légales appropriées directement dans leur ordre juridique interne.

4) Amendements proposés à l'accord de Bonn 1969 :

a - la pollution chimique doit être incluse dans le champ d'application matériel de l'accord, car cette forme de pollution devient toujours plus dangereuse.

b - trop de violations des règles internationales demeurent impunies à cause de la carence dans l'identification de navire contrevenant.

c - il existe un manque de consensus pour les états européens sur le choix des méthodes de nettoyage.

5) La convention d'Oslo :

sans une application équivalente et sévère des normes de rejets pour toutes les parties contractantes, les abus sont inévitables.

6) La mise en oeuvre de la Convention d'Helsinki

elle ne peut être efficacement mise en oeuvre sans une étroite collaboration entre les états membres et la commission d'Helsinki.

7) Mise en oeuvre de la Convention de Paris :

les standards relatifs aux effluents ont été fournis seulement pour les nouvelles raffineries.

8) Mise en oeuvre de la Convention de Barcelone 1976 :

a - les règles relatives à l'immersion nécessitent des mesures administratives urgentes de la part des états côtiers afin de faire en sorte qu'elles puissent être mises en application ;

b - une liaison plus étroite entre les états côtiers et le Centre de Malte de lutte contre la pollution en Méditerranée est nécessaire afin que ce centre fournisse un meilleur service en cas d'urgence.

9) Mise en oeuvre du Protocole d'Athènes de 1980 à la Convention de Barcelone de 1976 :

une action urgente est nécessaire pour la mise en oeuvre de ce protocole dans le but de la rendre opérationnel.

10) Le mémorandum d'entente de La Haye :

aujourd'hui, le champ d'application matériel est limité aux aspects sociaux des Conventions de l'OIT et l'OMI mais il doit traiter aussi des normes de pollution admises par les organisations internationales (notamment compétence de l'état du port).

11) Le Mémorandum de Paris 1982 :

Ce document n'a pas traité de l'important problème d'indemnisation. De plus, sa mise en oeuvre n'est pas possible tant que l'échange d'informations n'est pas effectué par tous les signataires.

12) Rôle des communautés européennes :

les collectivités locales soutiennent le rôle croissant de la communauté européenne en matière d'environnement, tenant compte des capacités légales, administratives et culturelles de la communauté d'agir plus vite et plus efficacement que d'autres organisations internationales, sans bien entendu faire double emploi avec le travail engendré sous les auspices des organisations compétentes tel que l'OMI et le PNUE.

13) Entraînement des équipages :

L'erreur humaine est l'une des causes principales de la pollution accidentelle. C'est pourquoi la ratification et la mise en oeuvre de la Convention de 1978 sur l'entraînement des équipages rend plus grande la sécurité de la navigation et réduit le nombre d'accidents.

14) Indemnisation pour les dommages de pollution :

les collectivités locales considèrent que le régime actuel d'indemnisation pour dommages de pollution comporte un certain nombre de carences et ont par voie de conséquence proposé des amendements, afin qu'ils puissent être pris en compte à la conférence diplomatique qui doit se tenir à Londres au printemps 1984.

15) Intervention des Etats côtiers :

le droit des Etats côtiers pour intervenir en haute mer et de protéger leur environnement est encore limité par les Conventions de Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer. Aussi des amendements sont proposés pour élargir les compétences et pouvoirs des états côtiers.

16) Sauvetage :

le régime juridique actuel de sauvetage en mer est tributaire au moins exclusivement des contrats privés sans prendre en compte le droit légitime de l'Etat côtier de prévenir les accidents qui peuvent sérieusement porter atteinte à l'environnement. Des amendements appropriés au régime actuel sont recherchés.

Dès le début de cette discussion, certains participants mirent l'accent sur le fait que la pollution marine par la navigation (transports maritimes) ne représente qu'une infime partie par rapport à la pollution tellurique.

Ils réclamèrent que le principe "POLLUEUR/PAYEUR" soit appliqué -

Dans le cas de pollution par navigation, le président de la sous-commission pollution de la conférence

des Pouvoirs locaux et régionaux du Conseil de l'Europe émit l'idée d'agir sur les autorités portuaires pour obliger les pétroliers à laver leurs citernes au port de déchargement et, en cas d'infraction : mise du navire à la chaîne (en dépit du côté utopique, du moins actuellement, de cette proposition, il est intéressant de noter que certains élus commencent à se pencher sérieusement sur les vrais problèmes et cherchent à envisager des solutions positives).

Ils demandèrent la création de fonds, afin que les autorités locales puissent être d'emblée remboursées pour les coûts de nettoyage des côtes...

Ils demandèrent la création d'un fonds national d'indemnisation, qui prendrait en compte ce qui ne peut être indemnisé par suite des carences du système international (ex/ naufrage du Gino au large de l'Ile de Sein, dont la pollution n'a pas atteint la côte.)

PROJET DE RESOLUTION

Les participants au Colloque Européen sur les problèmes de pollution marine organisé par le Conseil des communes d'Europe à Rotterdam

. considérant que les collectivités locales et régionales figurent parmi les principales victimes des pollutions par hydrocarbures et par les produits chimiques d'où peuvent résulter des dommages importants pour l'environnement marin, l'économie régionale, le cadre de vie des populations littorales, ainsi que des dépenses considérables pour les opérations de nettoyage.

. constatant qu'elles n'ont pas jusqu'à présent participé au plan non gouvernemental à l'élaboration des instruments sous les auspices de l'ONU et de ses institutions spécialisées telles l'OMI ; bien que conscients du travail réalisé sous leurs auspices, tant au niveau global (OMI) qu'au niveau régional (PNUE) dans l'élaboration des instruments juridiques de prévention de lutte et d'indemnisation des pollutions, ainsi que de la lenteur importante dans les procédures de ratification et de mise en application effective des dits instruments et du contrôle inadéquat des règles qu'ils énoncent

. conscients du rôle sans cesse croissant de la CEE en ajoutant un complément de travail réalisé par l'OMI, dans le domaine de la protection de l'environnement

. notant avec intérêt d'une part les travaux du Conseil de l'Europe en la matière et plus particulièrement de la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe et, d'autre part ceux de la Conférence des régions périphériques maritimes de la communauté européenne qui a élaboré la Charte

européenne du littoral

. notant que la mise en oeuvre des règles nationales et internationales ne peut être effective tant que le concept de compétence additionnelle de l'état du port adopté par la Convention sur le droit de la mer, n'est pas appliqué

. reconnaissant que la pollution causée par l'exploitation des plates-formes de forage ainsi que celle d'origine tellurique exigent un arsenal juridique international de contrôle plus adapté

. notant que les règles internationales, régionales et nationales de contrôle de la pollution doivent être accompagnées d'installation d'infrastructures techniques nécessaires

Réaffirment leur détermination de protéger l'environnement marin contre la pollution maritime d'origine tellurique ou d'origine pélagique ;

Rappellent fermement aux gouvernements la nécessité :

- de mettre en oeuvre les conventions qu'ils ont ratifiées
- de ratifier les conventions qu'ils ont signées
- et de négocier de nouvelles conventions en vue de mieux protéger l'environnement marin

Dénoncent les inerties et les complaisances qui ont retardé la solution des problèmes aigus de pollution auxquels les collectivités locales et régionales et leurs populations sont confrontées.

Demandent que les autorités compétentes renforcent leurs efforts pour prévenir plus efficacement les dommages à l'environnement associés aux transports maritimes, agricoles et aux installations industrielles.

Réaffirment leur soutien au principe POLLUEUR/PAYEUR et demandent qu'en cas de pollution d'origine pélagique, les dommages subis par les collectivités locales et régionales soient couverts sans délai par la collectivité nationale qui en demanderait le remboursement aux pollueurs responsables.

Décident de s'entraider dans la solution des problèmes d'environnement qui se posent au plan local ou régional et plus particulièrement dans le domaine des pollutions par les hydrocarbures et les produits chimiques.

Demandent à tous les états de suspendre pendant une période transitoire de deux ans les déversements de déchets radio-actifs en haute mer (ce paragraphe est

une traduction et une rédaction personnelles, car sur ce point il y a eu désaccord entre la délégation anglaise et espagnole).

Décident d'intervenir auprès des autorités nationales pour que les nouveaux plafonds de responsabilité et d'indemnisation en cas de marée noire soient d'un niveau suffisant pour permettre l'indemnisation complète des victimes et, qu'à défaut, les dommages des collectivités locales et régionales et des populations locales soient indemnisés sans application d'une règle proportionnelle au cas où les plafonds seraient dépassés.

Soutiennent les efforts à faire disparaître les navires sous normes ou présentant une menace grave du point de vue de la sécurité (entretien, qualification des équipages, respect des normes techniques, sociales, etc...)

Appuient le rôle croissant de la Communauté européenne dans la négociation des instruments internationaux en tant qu'entité propre et soutiennent les initiatives communautaires en faveur de la protection de l'environnement marin.

Décident d'intervenir auprès des autorités nationales pour que soient prises en considération les propositions d'action figurant en annexe dans le cadre des négociations internationales et dans le cadre national.

Demandent enfin au Conseil des communes d'Europe de diffuser la présente résolution aux organisations internationales concernées afin que soient prises en compte les légitimes préoccupations des collectivités locales et régionales confrontées aux problèmes d'environnement marin.

--:--:--:--:--

Le Capitaine et le Port

Dès qu'il se présente à la Bouée d'atterrissage pour entrer dans un port d'escale, normalement prévu dans ses ordres de route, le Capitaine se trouve confronté à plusieurs préoccupations :

d'ordre NAUTIQUE

- Pilotage
- Remorquage

marquées par l'irresponsabilité du Pilote et des remorqueurs.

d'ordre ADMINISTRATIF :

Service de SANTE

- Patente
- Contrôle sanitaire
aux frontières
- Déclaration

Service des DOUANE

Services de la Police de l'immigration
Contrôle d'identité - clandestin (Bost people)

Service de l'Autorité Portuaire

Police du Port et du Plan d'eau

Sécurité Incendie

Marchandises dangereuses

Pollution par Hydrocarbure

Ordures Ménagères

- Poste à quasi - déhalage -

marqués par l'Autorité de la Puissance Publique

relation avec l'Agent de l'Armateur / huslanding
Celui de l'Affréteur et des
réceptionnaires qui sont souvent les mêmes ;
d'où conflit

les manutentionnaires

Le caractère de ces relations varie d'ailleurs
selon le mode d'exploitation du Navire :

Navire de ligne dont l'exploitation commerciale
est conservée par l'armateur.

Navire affrété dont l'exploitation commerciale est
assumée par l'Affréteur.

Cas des Navires exploités par un "Opérateur"
différent de l'Armateur.

Préoccupation marquée par l'autorité du contrat
commercial.

Enfin

Préoccupations liées du maintien des conditions
opérationnelles du navire.

Navigabilité - Visites de Sécurité
Visites de Classification

Personnel - Relève d'Equipe
Approvisionnement

Technique - Réparation éventuelle
Entretien

Le Capitaine du Port est le point de Convergence
d'intérêts commerciaux
de disposition administrative
de devoir complexe
de contradictions

In fine :

Les AIDES du Capitaine

Courtiers interprètes - Agent de l'Armateur

Expert du P & I

Tribunal de Commerce - Capitaines Experts

Consul.

A. 7

LE HAVRE le 12 OCTOBRE 1983

LE BUDGET PREVISIONNEL pour 1984 comporte un total de dépense
et de recettes qui s'équilibrent à 295 000 Frs contre 277 040
EN 1983 en hausse de 6,5 % ce qui est sensiblement inférieur
à l'inflation?

RECETTES : Avec une prévision de 270 cotisants actifs sur 300
et de 130 cotisants retraités sur 143 soit une prévi
sion de rendement des cotisations à 90% , il est nécessaire de
programmer une augmentation des cotisations de 4 % les cotisations
passent donc de 920 à 960 pour les actifs et de 125 à 130 pour
les retraités

Les intérêts des placements sont révisés en hausse
de 17 % et passent de 16 140 à 18 900

DEPENSES / la cotisation IFSMA passe de 21 à 25 L et la livre
est passée de 11 à 12,5 Frs ce qui induit une majoration de
12%
- Les frais de secrétariat sont reconduits à l'identique
- journaux et publicité " " "
- Téléphone " " "
- Droit maritime français la cotisation doit augmen
- Frais de mission st en hausse de 10%
- Loyer et charges Reconduits à l'identique
- Installation matériel : le remplacement de notre
photocopieuse au cours de cette année a mis en évidence que la pré
vision constituée à la hauteur de 6000 Frs était nettement insuffi
sante Je propose de la doubler
Salaires et charges : en hausse de 12 %
Protection juridique en hausse de 20% Ce qui
actualise cette cotisation qui augmente de 10% par an

BUDGET 1983

MOIS :

PREVISIONS		POSTE	RECETTES	DEPENSES
Annuel.	Mensuel.			
260 900		Cotisations	276 100	
		Dons		
16 140		Intérêts placement	18 900	
		Ventes publicité		
8 160	680	A - Cotisations IFCMA		9 396
36 000	3 000	B - Frais secrétariat		36 000
2 400	200	C - Journaux public.		2 400
12 000	1 000	D - Téléphone		12 000
480	40	E - Cotisation Dr. Mm. Fr.		480
68 000	5 000	F - Frais de mission		66 000
6 000	500	G - Installation/matériel		12 000
18 000	1 500	H - Loyer et charges		18 000
48 000	4 000	I - Salaires et charges		54 000
60 000	5 000	J - Cot. protec. juridique		72 000
		K - Provision pour impôts		
12 000	1 000	L - Bulletin association		12 724
14 000	1 167	Placements		
		Compte courant		
277 040	23 087	TOTAUX	295 000	295 000
		Totaux depuis 1er janv.		

COTISATIONS :

- actifs	270 x 920 =	248 400	270 X 960 =	259 200
- retraités	100 x 125 =	12 500	130 X 130 =	16 900

la flotte de commerce française du 1^{er} juillet

Flotte existante : 392 navires pour 9 470 340 tjb

En commande : 12 navires pour 272 300 tjb

Le secrétariat d'État auprès du ministère des Transport, chargé de la Mer a publié la statistique de la flotte française au 1^{er} juillet (voir la flotte de commerce française au 1^{er} avril dans notre numéro du 26-5-83, p. 1111).

FLOTTE DE COMMERCE AU 1 ^{er} JUILLET				Modifications par rapport au 1 ^{er} avril 1983		
	Nbre	Tjb	Tpl	Nbre	Tjb	Tpl
Navires à passagers :						
Panachés	3	29 818	12 074	+ 1	+ 10 718	+ 2 085
Transbordeurs	22	148 387	32 266	1	- 5 193	- 908
Amalgumeurs marins	4	1 966	...	-	-	-
Total	29	178 111	44 240	-	+ 5 525	+ 1 177
Cargos :						
Cargos de ligne	88	468 605	628 628	- 1	- 14 766	- 20 122
Cargos poste conteneurs	55	997 895	1 177 415	-	-	-
Bananes, polythènes	12	40 304	94 193	-	-	-
Transporteurs de sucre sec	40	1 772 406	2 181 534	+ 2	- 69 909	- 100 541
Transporteurs de sucre mixte (suc/pétrole)	5	475 512	894 981	-	-	-
Estimes à vin et à huile	6	48 448	18 259	-	-	-
Transporteurs de sucre liquide et produits chimiques	7	48 816	17 520	1	- 863	- 1 015
Caboteurs - 500 tjb	12	5 032	10 627	2	987	- 2 140
Navires secs stationnaires	37	75 191	110 374	-	-	-
Rég. poussiers	1	1 200	...	-	-	-
Barge	1	12 555	22 339	-	-	-
Total	271	3 364 865	5 156 220	- 2	- 88 415	- 124 418
Navires citernes :						
Pétroliers L.C.	43	5 353 195	10 878 251	- 1	- 118 000	- 330 284
Caboteurs pétroliers	33	206 331	331 679	-	-	-
G.P.L. G.M.L.	9	329 261	312 860	+ 1	+ 51 870	+ 56 174
Pétroliers et G.P.L. stationnaires	7	28 267	45 286	-	-	-
Total	92	5 927 014	11 368 016	-	- 64 130	- 174 110
TOTAL GENERAL	392	9 470 340	16 565 144	- 2	- 145 070	- 297 349

NAVIRES EN COMMANDE POUR LE COMPTE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS						ANNÉES DE LIVRAISON						
France		Étranger		Total		Nbre par rapport à la Flotte en service	1983		1984		1985	
Nbre	Tjb	Nbre	Tjb	Nbre	Tjb		Nbre	Tjb	Nbre	Tjb	Nbre	Tjb
Navires à passagers :												
Transbordeurs	1	8 500	-	-	1	8 500	5,8	-	-	-	-	-
Amalgumeurs marins	-	-	-	-	-	-	-	1	5 500	-	-	-
Total	1	8 500	-	-	1	8 500	4,8	-	1	8 500	-	-
Cargos :												
Cargos de ligne	1	5 000	-	-	1	5 000	1,1	-	1	5 000	-	-
Cargos poste conteneurs	7	205 000	-	-	7	205 000	20,5	-	5	127 000	2	68 000
Polythènes et polysalents	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estimes à vin et à huile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caboteurs - 500 tjb	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transporteurs de sucre liquide et produits chimiques	-	-	2	52 000	2	52 000	4,3	-	2	52 000	-	-
Transporteurs de sucre sec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transporteurs de sucre mixte (suc/pétrole)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	8	210 000	2	52 000	10	262 000	1,8	-	8	184 000	2	68 000
Navires citernes :												
Pétroliers longs courriers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caboteurs pétroliers	1	1 800	-	-	1	1 800	0,9	1 800	-	-	-	-
G.P.L. G.M.L.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1	1 800	-	-	1	1 800	0,9	1 800	-	-	-	-
TOTAL GENERAL	10	272 300	2	52 000	12	272 300	2,9	1 600	9	202 500	2	68 000

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT JUSTIFIANT L'ASSISTANCE JURIDIQUE -

Suite au contrat signé entre l'AFCAN et la D.A.S., qui a pris effet au 1er Novembre 1981, les adhérents actifs et à jour de leurs cotisations sont assurés, dans l'exercice de leur profession :

- en défense pénale
- en recours et défense

suivant les modalités que nous avons publiées en Novembre 1981.

En cas de sinistre, nous vous demandons de vous conformer à la procédure ci-dessous :

1) Adresse du Cabinet d'assurance :

Cabinet AUDRAIN HERVIOU
24 rue du 18 Juin
22500 PAIMPOL
Tél. (96) 20 81 69 (3 lignes groupées)

2) Dès connaissance d'une inculpation, télégraphier immédiatement à l'assureur en utilisant le code suivant (pour éviter toute publicité inutile) :

UN Pollution
DEUX Abordage - échouement
TROIS Infraction aux règles de circulation
QUATRE ... Infraction aux règles portuaires
CINQ Conflit avec l'armateur

exemple de télégramme :

Adresse : AUDRAIN HERVIOU 24 RUE 18 JUIN PAIMPOL
Texte : Commandant M/V adhérent AFCAN
vous informe événement numéro.....
(en toutes lettres) le (date)
à(lieu)
(vous demande intervenir
ou)
(vous informerai suites et confirmerai
si votre intervention nécessaire
rapport suit via AFCAN

signé :

3) Dès que possible expédier rapport détaillé à :
Cdt BUSIAU - l'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC (Tél. 20 93 44)
qui assurera sur place la liaison avec le Ct d'assurance.

4) En cas de contact téléphonique avec le Ct d'assurance demander M. HERVIOU (capitaine au long cours ex. navigant) qui a rédigé notre contrat et connaît bien les problèmes maritimes.

- RAPPEL DE QUELQUES ADRESSES UTILES -

Le Président : Cdt BROCHEC, 3 rue Groas Guiguin 22500 PAIMPOL
Tél. 96/20 84 37 -

Le Trésorier : Cdt GUILLEMIN, 22 rue du Cdt Bicheray 76600
LE HAVRE - Tél. 35/42 61 39 -

Commandant assurant la liaison entre la D A S (contrat d'assistance juridique) et les adhérents AFCAN :
BUSIAU, l'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC
Tél. 20 93 44 -

Représentants de REGIONS :

- BREST (Ouest 3)
Cdt BORDENAVE, 11 rue A. Kervern
29200 BREST - Tél
- BORDEAUX (Sud Ouest)
Cdt PLANTY, 32 rue Famatina 33200
BORDEAUX - Tél. 08 33 29
- LE HAVRE (Nord-Ouest)
Cdt ROYARD, 15 rue Mougeot 76620
LE HAVRE - Tél. 35/46 21 42
- MARSEILLE (Sud Méditerranée)
Cdt DEBAYLE, 12 Bd Véran 13007
MARSEILLE - Tél. 91/52 05 63
- NANTES
Cdt GODIN, 2 rue Lemot 44100 NANTES
Tél. 40/73 30 67
- MORBIHAN
Cdt B. JOSSE, 40 av. Pasteur 56700
HENNEBONT (97/36 28 80)
et
Cdt P. MAHE, Place de la République
56740 LOCMARIAQUER - Tél. 57 33 51
- NORD - PAS DE CALAIS
Cdt LE COZ, 126 rue Belle Rade 59240
DUNKERQUE - Tél. 28/69 28 44
Cdt GIRARD ou FOURNIER, Maison des Gens
de mer, Quai du Risban 59240 DUNKERQUE
- PAIMPOL & SAINT MALO (Ouest 1 & 2)
Cdt BUSIAU, l'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC
Tél. 20 93 44
- PARIS : Secrétariat général

COTISATIONS 1984

NOUS RAPPELONS AUX NOUVEAUX CAPITAINES QUE
L'ASSOCIATION EST OUVERTE A TOUS LES CAPI-
TAINES FRANCAIS SANS DISTINCTION DE BREVET
DE TONNAGE OU DE PAVILLON -

La cotisation navigant comprend l'adhésion à
l'assurance juridique contractée par l'asso-
ciation auprès de la DAS pour la défense du
Capitaine dans le Monde entier pour tout li-
tège avec les autorités, l'administration,
les syndicats, l'armateur, etc...
Elle est fixée pour cette année à :

960 FR pour les navigants
130 FR pour les sédentaires et
retraités

BULLETIN D'ADHESION

ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE NAVIRES

NOM
PRENOMS
DATE DE NAISSANCE
DOMICILE
.....
TELEPHONE

Ale.....

Signature

les chèques de règlement
rédigés à l'ordre de l'AFCAN
sont à adresser au Ct GUILLEMIN
22 rue du Ct Bicheray 76600 LE HAVRE