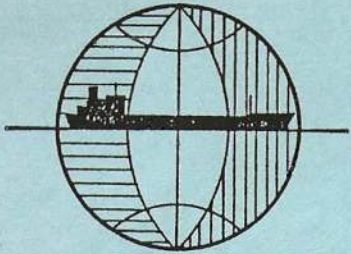


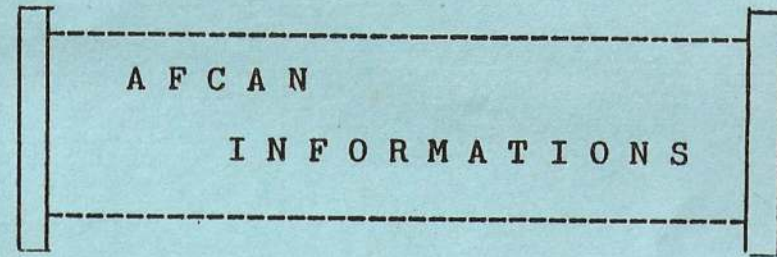
UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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



JUIN 1984

NOUS RAPPELONS QUE L'AFKAN REGROUPE

- des Capitaines Côtiers
- des Capitaines de la Marine Marchande
- des C2 NM
- des Capitaines au Long Cours
- des C.I.N.M.

NOTRE ASSOCIATION A POUR BUT DE PROMOUVOIR
ET DE DEFENDRE LES INTERETS DES COMMANDANTS
FRANCAIS NAVIGANT SOUS PAVILLON NATIONAL OU
ETRANGER

L'Assemblée Générale de l'ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES s'est tenue le 10 Mai 1984 au Havre.

Etaient présents les commandants

ADAM APPERY BONIS BOUDIERE BROCHEC BUSIAU CAILLEUX
CAUCHY CHAPELAY CHENNEVIERE DAVID DEBAYLE DESBOIS
GODIN GOURMELON GUILLEMIN HAMON HOCHET HUYARD
LALITTE LAURENT LE COZ LEHOERFF LEMEE LEROUX LOISON
MARTEEL MASSON MAUFFRET MERE PEDEAU PINCZON DU SEL
POLLET RAOULT RECHER RUYSSSEN SACONNEY STEPHANY
WALLYN

tandis que 154 adhérents avaient adressé leur pouvoir.

1 - RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

Mes Chers Collègues,

Nous avons voulu cette cinquième Assemblée Générale dans un port, et en particulier au Havre, afin d'intéresser le maximum d'adhérents et de mieux sensibiliser les médias à nos problèmes. Je suis heureux de vous voir un peu plus nombreux que d'habitude car déplacer des navigants en congés n'est pas chose facile - merci à tous ceux qui sont là.

Se tenant quelques jours après l'Assemblée régionale de Marseille, elle permettra de définir les axes d'action pour les mois à venir et de mieux faire circuler l'information pour expliquer et faire connaître notre action. Que les délégations de Marseille et du Havre soient remerciées pour le soin qu'elles ont apporté à organiser ces réunions.

Notre Association ne connaît pas les découpages géographiques mais, je le rappelle une fois de plus, doit regrouper tous les capitaines sans distinction de brevet ; ce n'est pas une association de bienfaisance à laquelle il faut penser uniquement lorsque vous avez des problèmes mais une association dont les capitaines ont, plus que jamais besoin et qui, active et chaleureuse, leur donne l'impression d'exister. Elle sera, je ne le répéterai jamais assez, ce que chacun y apportera, de foi, de travail, de ténacité. N'étant pas un syndicat, ce qui relève de la situation, de la carrière et du contrat d'officier de la Marine Marchande ne concerne pas directement l'AFCAN. Par contre, tout ce qui relève des responsabilités du capitaine et de la relation capitaine - armateur est de notre ressort.

Notre responsabilité est constamment alourdie et mise en avant alors que notre autorité est de plus en plus contestée ou soumise à des pressions aussi insidieuses que multiples, venant aussi bien des armateurs que des syndicats ou de l'administration. On peut se demander si, en ce moment, ces partenaires sociaux, n'appliquent pas la politique du pire, mais j'y reviendrai. Une législation désuète nous est applicable et la pratique de la navigation moderne ne permet plus de nous y conformer.

Maitre BARBANCON-HILLION s'est attelée à l'élaboration d'une thèse sur le statut juridique du capitaine à partir des réponses, qu'on aurait pu espérer plus nombreuses, que nos adhérents lui ont adressées.

Retenue par d'autres obligations, elle regrette infiniment de n'être point parmi nous aujourd'hui. Elle espère avoir terminé d'ici deux ans et nous souhaitons que cette thèse clarifie nos idées sur les questions que nous nous posons.

Pour certains d'entre nous, le capitaine est avant tout le mandataire de l'armateur, et pour d'autres il est surtout un salarié. Cette divergence d'interprétation est source d'ambiguïté tant dans les rapports avec l'armateur qu'avec l'administration. De par ses fonctions, le capitaine n'est pas seulement un salarié comme les autres, c'est évident, mais, conformément aux législations nationales et internationales, il est aussi le représentant de tous les intérêts impliqués dans l'expédition maritime - armateur, affréteurs, chargeurs, réceptionnaires, assureurs, courtiers, agents - et est investi par l'état du pavillon d'attributions publiques. En cas d'accident, il est bien connu qu'il encourt une responsabilité pénale et civile. En fait, dans la réalité, quel est le capitaine qui n'est pas susceptible de subir différentes pressions ? Les intérêts de l'armateur ne coïncident pas forcément avec les législations nationales et internationales mêmes assorties de dérogations. Cette situation, si elle présente assez rarement un caractère d'acuité en France, se rencontre malheureusement assez fréquemment à l'étranger, en particulier sur des navires battant pavillon de complaisance, tels que Panama, Chypre, Iles Caiman, Vanuatu, Ile Maurice, etc... la liste n'est pas limitative, mais aussi parfois certains pavillons nationaux tels que Brésil, Turquie etc...

Sur ces navires si, à bord, à l'égard de l'équipage, le commandant est le seul maître (diffusion à n'importe quelle heure, convocation à la passerelle du garçon, etc...) il est obligé de rendre compte de la moindre décision et d'exécuter les instructions qui lui sont dictées par les services de l'armement, y compris dans le domaine de la conduite.

Selon les témoignages et renseignements recueillis par le secrétariat de la C N U C E D, si de nombreux propriétaires donnent officiellement pour instructions à leurs capitaines de ne pas prendre de risques, ils insistent néanmoins pour que les navires arrivent et partent aux dates prévues, quelles que soient les circonstances afin de réduire le plus possible les frais d'entretien, le remplacement des équipages, etc ce qui en fait oblige les capitaines à prendre des risques de peur d'être considérés comme des "mauvaises têtes" et de perdre leur emploi ou leurs chances d'avancement s'ils protestent.

Survient un événement de mer qui nécessite de recourir à l'assistance, il est exclus que le capitaine décide seul - l'exemple le plus typique nous a été donné lors du naufrage de l'Amoco-Cadiz. Un capitaine ne sera-t-il pas également incité à charger un peu plus que le maximum en risquant de noyer ses marques.

Pour assurer son horaire, ne sera-t-il pas amené à ne pas suivre à la lettre certaines règles de circulation. S'agissant de l'entretien du navire, des nécessités économiques et financières peuvent conduire les armements à prendre des décisions qui échappent complètement aux capitaines et sur lesquelles ils ne sont pas toujours appelés à donner leur avis.

Le capitaine est responsable de l'arrimage mais est-on sûr que lui et ses officiers collaborent à l'élaboration des cargos-plans ? Est-on sûr que le capitaine connaît la nature de sa cargaison, en particulier de certains lots de produits toxiques embarqués en conteneurs ou non ?

Sous pavillon de complaisance, le capitaine se trouve subordonné d'une manière plus ou moins directe et totale à son armateur. Or, le capitaine étant responsable opérationnel en matière de sécurité, il est inévitable que ses décisions soient infléchies par des considérations relatives à la rentabilité.

Sous pavillon traditionnel, le capitaine est directement responsable devant les autorités maritimes de son pays de ses éventuelles fautes nautiques.

En 1979, l'O M I a formellement reconnu que des pressions pouvaient être exercées sur les capitaines par les propriétaires, affréteurs et autres, et susceptibles d'infléchir ses décisions en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

Elle a donc élaboré une convention pour le protéger de toute immixtion extérieure dans les domaines de la sécurité du navire et de la navigation.

Tout ceci nous montre que finalement le capitaine risque d'assumer des décisions émanant d'autres que lui à la base.

Le jugement qui vient d'être rendu à Chicago dans le procès de l'Amoco-Cadiz rend entièrement responsable la société mère. Il a une importance capitale et les attendus de ce procès seront à étudier attentivement afin d'en tirer toutes les conclusions concernant le capitaine. C'est apparemment un coup dur pour la complaisance et les sociétés écrans.

Ces pressions et ces entraves sont bien de nature à diminuer la sécurité en mer qui, si elle n'est et ne sera jamais absolue, reste notre grand souci car elle concerne :

- . les hommes - leur formation
- . le matériel - sa fiabilité
- . la réglementation - son application

La formation des hommes pour en faire des marins compétents coûte cher ainsi que le matériel à mettre à bord et son entretien, comme en témoignent les discussions de marchands de tapis à l'OMI chaque fois qu'il s'agit d'améliorer la sécurité et qui sont souvent menés conjointement par l'I.C.S. (International Chamber of Shipping) et la délégation soviétique agissant en tant que chef de file des pays du Tiers-monde - ceux d'entre vous qui ont participé aux sessions de l'OMI le savent bien.

Tant que tous les pays n'auront pas la même approche de la sécurité et la même notion de la valeur de la vie humaine, les progrès dans ce domaine seront extrêmement lents car toujours freinés par des considérations financières.

Les événements de mer cet hiver le long des côtes de Bretagne ont mis une fois de plus en évidence le long chemin qui reste à parcourir dans le domaine de la sécurité. Les 18 marins du cargo libérien Radiant Med qui ont péri près de Guernesey et 8 marins du "Midnight Sun" qui ont péri près d'Ouessant auraient peut-être été sauvés s'ils avaient eu à leur disposition des combinaisons de survie, type Rigolet ou autres.

Pour les amateurs de statistiques et selon le Lloyd's, les pertes en 1983 se sont établies à 209 navires pour un tonnage brut de 1 351 510 tonneaux, en amélioration par rapport aux années précédentes. Les pavillons les plus affectés sont la Grèce, Panama, le Libéria et l'Espagne. Qui en aurait douté pour les trois premiers ; le grave défaut du système actuel des statistiques est de ne pas prendre en compte les pertes de vies humaines ; le matériel de sauvetage est toujours aussi archaïque, malgré quelques essais ici

ou là.

Que penserait-on si dans l'aviation on faisait à l'heure actuelle voler des types d'avions datant du début du siècle ?

La Marine Marchande française a commencé depuis quelques années déjà une adaptation aux nouvelles techniques qui dans les prochaines années vont complètement modifier le transport maritime. La formation des capitaines et des officiers doit dès maintenant en tenir compte. C'est aujourd'hui qu'il faut former les capitaines et officiers de demain.

Le 13 Mars dernier, le C.C.A.F. tenait une assemblée générale extraordinaire où ont été évoquées les perspectives de la flotte de commerce. Si 1982 avait vu la concrétisation d'un certain plan de consolidation, il n'en a pas été de même en 1983 où s'est à nouveau accentuée la décroissance numérique de la flotte de commerce.

Un peu d'histoire pour rappeler que si la flotte française comprenait

788 navires de plus de 100 Tx de J.B. le 1er Juil. 1963

elle ne comprenait plus que

547 navires		le 1er Juil. 1970
505 "		" 1975
536 "		" 1976
412 "		" 1980
392 "		" 1983
364 "		" 1984

et que le nombre des marins embarqués au commerce et sur les engins portuaires est passé de 60 000 environ au 1er Juillet 1963 à 24 000 environ au 1er Juillet 1980 et à moins de 20 000 en 1983. Comme vous pouvez le constater ce n'est pas seulement dans la sidérurgie que les réductions d'effectifs ont été dramatiques. Au 1er Janvier 1984, le nombre de postes embarqués est de 11 000 environ et doit diminuer de façon sensible dans les mois à venir aux dires du ministre (au moins de 2000).

Avouez qu'après cette énumération de chiffres il est difficile d'admettre que la masse salariale des marins français au commerce soit de nature à compromettre le sort des compagnies françaises. D'autres facteurs jouent qu'il serait trop long d'évoquer ici. La position des capitaines est tributaire de la politique d'adaptation et de modernisation, encore faut-il que cette politique maritime soit clairement définie.

Or, la disparation du ministère de la Mer en Mars 1983 a été une décision politique importante car elle a jeté un doute sur la volonté du gouvernement de vouloir mener une politique maritime à la hauteur des enjeux économiques de la France. Plus question de retrouver la mer. Les hommes politiques affichant un faible niveau de sensibilité et une méconnaissance totale des problèmes de la mer et du transport maritime laissent à nouveau la Marine marchande mourir par anémie. Pourtant le transport maritime, poumon de notre économie, est une industrie vitale pour le pays, les 3/4 de nos approvisionnements transitent par mer. La sécurité de nos approvisionnements repose donc sur notre flotte de commerce.

La flotte française est certes confrontée à une concurrence sauvage de la part des pavillons de complaisance, des pays en voie de développement et des pays de l'est. Ces flottes ne jouent pas le jeu normal de la concurrence et seront toujours d'un coût moins élevé que la nôtre (on le voit également dans d'autres domaines). La tentation des armateurs français est de recourir à l'affrètement de navires étrangers et de vendre à l'étranger les navires dits "non rentables", comme la loi les y autorise.

Mais, si du point de vue strictement financier, ce moyen d'exploitation peut s'expliquer, il ne peut pas se justifier au plan de la sécurité et le gouvernement ne doit pas se désintéresser de nos intérêts vitaux. Chaque partenaire social ne peut à lui seul sauver la flotte française dont le sort est entre les mains de tous. Et nous, AFCAN, estimons avoir notre mot à dire sur la question.

Pour affronter le marché international, il faut certes une flotte modernisée et compétitive mais que ceci ne se fasse ni au détriment des hommes ni au détriment de la sécurité. Il faudra toujours des marins et des marins compétents, non des galériens de la complaisance.

A ce formidable défi qui nous est lancé, puissions-nous oeuvrer tous ensemble pour le relever ; l'enjeu est d'une telle importance, qu'il serait criminel de ne pas essayer. Au lieu de cela, que voyons-nous ? L'impression que les différents partenaires suivent une ligne de conduite qui s'apparente à la politique du pire.

On voit de plus en plus les holdings financiers faire passer les navires sous pavillon étranger : SHELL - CHARGEURS REUNIS - C.G.M. - DELMAS - NOCHAF, etc... Des études sont actuellement menées dans deux armements sur un nouveau château standardisé dont le coût serait de 30 à 40 % inférieur à celui d'un château classique. Pourquoi tant de discrétion de la part de la presse spécialisée et des syndicats.

Peut-être serez-vous intéressés de savoir que les emménagements prévus ne portent plus la mention commandant, chef mécanicien, second capitaine mais capitaine, 2ème capitaine, 3ème capitaine et officiers de conduite chargés du quart. En ce moment même, un cargo dépendant d'un armement français navigue dans ces conditions, sous pavillon étranger (Ile Maurice) avec capitaine, 2ème capitaine, 3ème capitaine et trois officiers de conduite mauriciens. Les trois premières fonctions sont assurées par des officiers polyvalents français. Donc, plus de chef mécanicien mais une application intégrale de la polyvalence, sous pavillon étranger certes, en attendant sans doute de le faire sous pavillon français. Mon propos n'est pas de condamner cette expérience mais de la constater et de déplorer qu'en France c'est toujours la politique du fait accompli au lieu de la concertation et du dialogue.

Les armateurs expliqueront sans doute que l'intransigeance de certains partenaires les obligent à trouver des solutions qui leur permettent de sauver le fonds de commerce, mais que font-ils des hommes ? Avant mai 1981, on nous disait : "apprenez l'anglais pour exporter votre matière grise" ; c'est à nouveau ce qu'on entend dans les couloirs du ministère si on ne veut pas VOIR LA FLOTTE TENDRE VERS ZERO. En France, pour se faire entendre, il faut soit déboulonner les rails, créer des embouteillages aux frontières, endommager les préfectures ou incendier les centres commerciaux. Faudra-t-il aussi que nous barrions les ports avec nos bateaux ?

Lors de son passage à Paimpol, le 19 Avril dernier, le secrétaire d'état à la mer, Monsieur LENGAGNE, n'a guère été optimiste et prévoit un sur-effectif dans toutes les compagnies. Nous lui avons rappelé notre désir de participer aux travaux de

- . la commission centrale de sécurité
- . du conseil supérieur de la Marine marchande
- . du comité spécialisé de la formation professionnelle maritime

Devant notre insistance et constatant que nous sommes représentatifs de la profession, Monsieur LENGAGNE a promis de nous donner partiellement satisfaction, malgré dit-il, le C C A F et les syndicats qui ne souhaitent pas notre présence.

Nous avons aussi exprimé notre étonnement de ne pas avoir été consultés pour les technologies relatives

aux conditions de travail et de sécurité à bord pour lesquelles un appel d'idées avait été lancé par l'ANVAR et le Secrétariat d'état à la mer, dès Novembre 1983.

Peut-être faut-il aussi dire que "l'étude d'un navire est une affaire trop sérieuse pour la confier aux marins".

En ce qui concerne le nouveau château, l'étude en a été confiée à des spécialistes d'ENFI-DESIGN ainsi qu'à des spécialistes en ergonomie, science qui étudie le comportement spécifique du travailleur dans un milieu donné et en fonction de ses rapports sociaux (système relationnel).

Concernant le quart du capitaine (6 Heures sur certains navires) figurant sur la décision d'effectifs, nous avons mis en avant la contradiction existant avec la réponse du ministre du 12 Août 1983 où il est précisé que l'administration n'entend conférer aucun caractère obligatoire ni systématique à cette pratique. De plus, le sentiment prévaut actuellement au niveau européen de rendre le pilotage hauturier obligatoire. Il vaudrait mieux pour des tas de raisons garder le capitaine disponible.

Une fois encore nous avons attiré l'attention sur le cas des collègues qui, par suite de circonstances, ont été amenés à embarquer sous pavillon étranger. Dans quelques semaines, je compte solliciter une nouvelle entrevue pour constater la concrétisation de ces promesses car il semble que le message des pêcheurs soit mieux reçu.

Malgré tout, l'AFCAN est de plus en plus appréciée, tant au point de vue national qu'international. Nous avons participé, courant mars, à un colloque organisé à Bordeaux sur la réglementation portuaire. Notre ami PLANTY y a fait un exposé remarqué.

Fin avril à Marseille s'est tenu un séminaire international sur les V.T.S. L'intervention de notre ami HUYARD - qui s'était dévoué pour remplacer CHENNEVIÈRE empêché et qui était assisté de DE BAYLE - a été unanimement appréciée.

En cours d'année, nous avons participé à deux colloques qui ont permis de mieux faire connaître et apprécier l'AFCAN : celui de ROTTERDAM sur la pollution et celui de ROCHEFORT sur Colbert et le transport maritime.

Au mois de juin 1983, lors de la session du Comité de la sécurité maritime à l'O.M.I., je faisais partie de la délégation française. Cette session était importante car elle devait permettre l'adoption de la 2ème série d'amendements à la Convention SOLAS. On peut supposer, d'après la lettre du ministre, que

dorénavant ce sera un fait acquis de voir un représentant de l'AFCAN dans cette délégation. La délégation de BREST et LOISON suivent de près les derniers développements concernant le dispositif de séparation du trafic d'Ouessant et gardent les contacts nécessaires avec la marine nationale, qui sont d'ailleurs excellents. Il importe que sur ce problème de la circulation maritime chacun exprime avant tout le point de vue de l'AFCAN. Pas question d'agir en ordre dispersé.

Dans quelques jours, aura lieu à DUBLIN l'assemblée générale de l'IFSMA où se confrontent les points de vue des capitaines des principales nations maritimes à l'exception des Grecs et des Anglais. Les Danois ont adhéré cette année. Les Portugais présentent un excellent papier sur les responsabilités du capitaine que l'AFCAN appuiera car il rejoint de très près nos préoccupations. Nous présenterons plusieurs thèmes dont CHENNEVIÈRE vous entretiendra tout à l'heure.

En fait, c'est surtout auprès des parlementaires que nos avis n'ont guère été suivis. On l'a vu lors de l'étude et du vote de la nouvelle loi réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures. La ratification par la France de la Convention MARPOL rendait nécessaire l'adoption d'un nouveau texte. Mais celui du 5 Juillet 1983 se substituant à la loi du 2 Janvier 1979 brille par sa complexité et sa non conformité avec MARPOL. Madame REMOND

GUILLOUD le qualifie de "Monstre marin" ; puisse une nouvelle marée noire n'être pas nécessaire pour s'en rendre compte. A noter aussi à propos de MARPOL le nombre restreint de ports pourvus de facilités de réception réglementaires.

Grâce au travail inlassable de son équipe dirigeante, l'AFCAN se porte assez bien et je dois à ce sujet dire un grand merci aux délégués de Paris, du Nord, du Havre, de Paimpol, de Brest, de Bordeaux et Marseille pour le travail qu'ils assurent. Je souhaite une fois encore que les actifs soient plus actifs, que le Morbihan ne s'arrête pas en chemin et qu'à Marseille se manifestent d'autres bonnes volontés pour épauler DE BAYLE et étoffer le bureau.

Lors de l'assemblée régionale du 27 Avril

à Marseille, j'ai constaté avec plaisir que certains adhérents n'ont pas hésité à se déplacer de Cannes et Toulon. Merci à eux et je suis sûr que la région Méditerranée va faire preuve de vitalité.

Depuis quelque temps, nos adhérents se voient dresser des procès verbaux dans les ports pour des refus d'appareillage qui ne sont pas de leur fait, par suite des retards à l'appareillage de l'équipage. L'AFCAN s'en préoccupe et suit ces affaires de près. Le détail vous en sera exposé tout à l'heure.

L'AFCAN n'a pas de solution miracle aux problèmes maritimes mais est disposée à mettre à disposition dans les domaines de sa compétence la somme d'expérience que représente l'ensemble des capitaines.

Je souhaite que nos adhérents soient motivés et responsables. Nos actes modifient notre environnement. Qui aurait pu supposer que les communes bretonnes allaient venir à bout du géant AMOCO. C'est pour ces raisons que notre action doit être continue et inlassable. A force de taper sur le clou, on l'enfoncé et il ne faut jamais baisser les bras.

Notre position n'est certes pas facile mais nous devons l'exprimer sans faiblesse si nous voulons garder notre intégrité, notre crédibilité et rester des hommes debout.

Depuis cinq ans, le chemin parcouru est important. Il l'a été grâce à vous, grâce aux QUEMA, RIGOLET, LALITTE ... et à tous ceux qui ont fondé l'AFCAN. Il dépend de vous tous qu'il le soit davantage et je demande à tous de consacrer un peu de leur temps à l'AFCAN. Je ne comprendrais pas qu'on puisse faire partie du Conseil d'administration et s'en désintéresser. Les titres ne sont pas des titres d'honneur mais valent par le travail et le service fournis.

L'année dernière déjà j'avais déclaré vouloir passer la main et laisser cette année la présidence à quelqu'un de jeune, dynamique et compétent. Je pense que FREBOURG a les qualités requises pour faire un excellent président. Il ne se considère pas encore tout à fait prêt mais l'année prochaine je vous demande de lui faire confiance.

Je compte aussi un peu plus sur les actifs ! Disons le tout net, leur participation ne me paraît pas suffisante.

La période actuelle est une période cruciale où tout va très vite. Nous vivons un changement de civilisation qui affectera le transport maritime. Il faut rester dans le coup et c'est aux actifs concernés de nous permettre de garder le contact. A eux de dire ce qu'ils attendent de l'AFCAN. Il est nécessaire non de se cramponner aux schémas du passé mais de regarder l'avenir et d'envisager peut-être d'autres schémas en fonction de l'évolution du matériel et de la présence quasi permanente de l'informatique et de l'électronique.

Cependant le matériel, si moderne soit-il, ne vaut que par l'usage qu'on en fait. Un exemple m'en a été fourni dernièrement par un ingénieur de garantie embarqué sur un transport de produits chimiques, construit en France pour le compte d'une compagnie brésilienne. Ce navire, doté du matériel le plus moderne, manoeuvré par un équipage d'incompétents, ira bientôt augmenter le nombre des navires sous normes. Aucun entretien machine - on shunte les alarmes - aucun point en vue des côtes - le navigateur par satellite suffit - aucune correction de cartes - chargement au déclenchement de l'alarme - d'où débordement à Texas City, etc... aucun exercice de sécurité, ni d'embarcation.

De plus en plus je perçois chez les navigants un sentiment de lassitude et de malaise en face des nouvelles conditions de navigation et de travail, même chez ceux qui aiment passionnément leur métier, de crainte aussi devant l'avenir. Les marins français ne sont-ils plus qu'une espèce en voie de disparition ? Tout, par moment, le laisserait supposer.

Je souhaiterais que les différentes commissions se répartissent l'étude des thèmes suivants :

- perspectives de la Marine marchande française
- conséquences du jugement du procès de Chicago sur la fonction de capitaine
- organisation du travail - effectifs
- quart du capitaine sur certaines unités - ses implications
- formation continue - stages - commercial - simulateur radar - médical de Marseille - réglementation portuaire
- D S T d'Ouessant (A.M.N. et déclaration du Préfet maritime)

- V.T.S.

- Etude du nouveau château - son adaptation à la polyvalence

- L'adaptation des brevets français à la Convention STCW en application depuis le 28 Avril 1984.

L'évolution du transport maritime n'est pas près de finir et la navigation ne deviendra pas simple du jour au lendemain. Oeuvrons donc tous ensemble pour qu'elle aille dans le sens d'une plus grande sécurité et que soit sauvegardé un avenir qui soit à la dimension des enjeux maritimes de la France.

Je vous demande d'avoir une pensée pour ceux d'entre nous et leurs proches qui nous ont quitté en cours d'année.

Soyons unis, soyons forts, soyons persévérants et l'AFCAN pourra maintenir sa route et sa vitesse contre vents et marées.

Longue vie à l'AFCAN et merci de votre attention.

Le Président

Y. BROCHEC

2 - RAPPORT FINANCIER

Le commandant GUILLEMIN, trésorier de l'association, fait un rapport de la situation financière que vous trouverez en annexe I. Le nombre des adhérents se situe actuellement aux environs de 462, dont 2/3 actifs (liste des derniers adhérents en fin de bulletin). Compte tenu de la bonne gestion du budget - visé par deux commissaires aux comptes, les commandants BILHAUT et MAUFFRET, l'augmentation des cotisations pour 1985 sera encore faible :

. actifs	1 000 FR
. actifs séd.	500 FR
. retraités	150 FR

3 - ASSEMBLEE GENERALE DE L'I F S M A

Elle se tiendra à Dublin les 24/25 Mai.

L'AFCAN y sera représentée par les commandants BROCHEC, CHENNEVIÈRE et HUYARD qui exposeront le dossier constitué avec les réponses des ports français pouvant recevoir des résidus d'hydrocarbures en conformité avec MARPOL 1983.

4 - SYMPOSIUM DE MARSEILLE SUR LES V T S

Mesdames, Messieurs,

Au nom des capitaines que je représente, je tiens à remercier sincèrement les organisateurs de ce symposium d'avoir pensé à demander d'exposer leurs sentiments aux utilisateurs que sont ceux qui commandent les navires qui sont assujettis au contrôle des V T S.

Les capitaines, de par leur fonction et du fait de l'autorité sans partage qu'ils exercent sur le petit monde fermé qu'est un navire, sont des individualistes et leurs idées sur un tel sujet ne sont pas toutes convergentes. D'où la difficulté de ma tâche qui est de vous traduire leurs sentiments à tous. Néanmoins, après les échanges de vues qui ont eu lieu dans nos réunions et nos instances, je crois pouvoir traduire devant vous le sentiment général des capitaines sur cette importante question.

Nous constatons tout d'abord qu'il existe un certain nombre de V T S opérationnels, beaucoup à l'approche immédiate des grands ports, mais un certain nombre aussi, depuis quelques années surtout au large, en tout ou partie, dans les eaux internationales. Ce sont les sentiments des capitaines sur ces derniers que j'exposerai principalement. En effet, les capitaines ont toujours été conscients de la nécessité des V T S portuaires et de l'aide irremplaçable qu'ils leur apportent. Les capitaines sont tout naturellement soumis à l'autorité portuaire dans la zone de pilotage des ports et admettent facilement que cette autorité s'étende aux accès immédiats. Disons, qu'avant même l'existence des V T S dans la lettre, dans les faits ils existaient déjà dans la plupart des ports où une régulation du trafic était et est toujours indispensable. Les capitaines ne contestent donc nullement l'utilité et l'autorité des V T S portuaires et, au contraire se préoccupent des améliorations possibles de ceux-ci.

En ce qui concerne les V T S du large, les raisons de leur implantation sont multiples. Parmi les principales motivations, je citerai la réduction des dangers d'abordage frontal, l'amélioration de l'écoulement du trafic et la réduction des risques de pollution.

L'attitude des capitaines est plus critique quant aux modalités de mise en place de tels V T S. Pleinement conscients de leurs responsabilités, je dirais même profondément attachés à celles-ci, les capitaines savent qu'une catastrophe maritime peut entraîner des pertes en vies humaines, des pertes financières importantes par avaries au navire et aux marchandises, voire la perte totale de l'un comme des autres, ainsi que de graves dommages écologiques (tout le monde se souvient des catastrophes relativement récentes ayant entraîné des pollutions dramatiques des côtes par hydrocarbures - je n'ai pas besoin de rappeler les noms des navires impliqués). C'est pourquoi les capitaines de navires ne peuvent qu'être partisans de toute mesure améliorant réellement la sécurité de la navigation maritime et l'écoulement du trafic, ce qui contribuerait à leur permettre d'effectuer le transport des marchandises et des passagers d'un point à un autre dans les meilleures conditions possibles. Aussi, ils sont dans l'ensemble disposés à accepter les règles nouvelles et les contraintes que leur imposeraient les V T S, malgré leur profond attachement à la liberté de circulation en mer. Mais faut-il encore que ces nouvelles règles auxquelles ils doivent se plier soient fondées, utiles, claires et intelligemment interprétées.

Pour que la mise en place d'un V T S soit justifiée, il faut que les améliorations qu'il apporte soient réelles. Il faut que les conditions de navigation dans la zone intéressée la requièrent, c'est-à-dire que la situation avant la création du V T S soit vraiment inacceptable. Cette situation dangereuse peut être le fait soit d'une disposition géographique très particulière, soit de l'importance du nombre de navires qui y circulent. Bien souvent il s'agit de l'addition de ces deux facteurs. C'est le cas de la Manche et du Pas de Calais, passage obligatoire dans un espace géographique restreint d'un nombre considérable de navires. Mais la création volontaire d'une zone de concentration de trafic là où elle ne s'impose pas, ce qui serait le cas d'un V T S implanté où la situation de fait n'est pas vraiment dangereuse, serait de nature à augmenter les risques d'abordage plutôt qu'à les diminuer.

En résumé, les capitaines demandent que la mise en place d'un V T S fasse l'objet d'une vaste concertation et ne soit effectuée que si l'on a l'assurance qu'elle apportera une amélioration très nette de la sécurité. Le simple statu quo, à nos yeux, ne serait pas acceptable, l'atteinte à la libre circulation en mer ne se justifiant pas.

De plus, il faut que les inévitables contraintes qui seront imposées aux bords soient compensées par une aide réelle à la navigation. Cette aide peut être de deux sortes :

. tout d'abord une aide passive qui consistera principalement :

- à assurer une veille permanente sur les fréquences de détresse et à trafiquer sur une fréquence propre au V T S considéré, la veille sur cette dernière fréquence étant également permanente.

- à recueillir de tous les navires passant dans la zone considérée des renseignements sur leur position, leur route, leur vitesse, leurs intentions et à les retransmettre aux navires intéressés. Il s'agit qu'à tout moment chaque navire navigant dans la zone sache quels autres navires il va rencontrer, dans quelles conditions et ce qu'ils vont faire ; autrement dit que chaque navire puisse prévoir avec le maximum de précision à quelles situations il va avoir à faire face, ayant alors le maximum d'atouts pour résoudre efficacement et sans risque tous les problèmes qui pourront se présenter. J'ai dit "sans risques", je sais parfaitement que les risques de mer ne peuvent, hélas, être éliminés totalement. Disons, "avec un minimum de risques".

Cette aide passive consistera également

- à diffuser des informations sur les particularités passagères du trafic : navires en difficulté ou navires contrevenant aux règles par exemple...

- à signaler toute anomalie dans l'état du balisage.

- à émettre des bulletins météorologiques locaux donnant la direction du vent, sa force, l'état de la mer et la visibilité. Cette dernière en particulier pouvant ne pas être la même sur l'ensemble de la zone intéressée par le V T S. Ces bulletins météorologiques devant donner l'évolution prévue du temps.

- à renseigner, si besoin, sur les exigences des règlements locaux, surtout s'il ne s'agit pas d'un V T S du large. Ceci aussi est important à nos yeux, car les capitaines et les responsables sur la passerelle des navires battant pavillon de contrées lointaines ne sont pas toujours au courant (souvent ils n'ont pas eu la possibilité de l'être) des très nombreux règlements particuliers existant dans certaines eaux territoriales.

La diffusion systématique par un V T S de ces règles aux navires qui entrent dans sa zone réglerait heureusement ce problème.

Dans les zones portuaires, l'aide fournie par les V T S pourra consister à donner toutes indications utiles sur le déroulement des mouvements en cours. Par exemple, la connaissance de l'heure de disponibilité d'une écluse permettra à un navire devant l'emprunter de se présenter au bon moment, lui évitant ainsi d'attendre dans des conditions inconfortables comme cela se produit parfois.

Ce genre de V T S passifs recueille notre entière approbation. Le capitaine, en effet, garde l'intégralité de son pouvoir de décision. Le V T S ne fait que lui fournir une aide efficace, de précieux renseignements qui vont lui permettre de prendre ses décisions avec de moindres aléas.

Nous ne pouvons qu'approuver la mise en place de ces V T S dans les points névralgiques des mers du Globe, à condition toutefois que leur organisation soit parfaite. Ce n'est pas une mince affaire que de parfaitement coordonner la fourniture de renseignements utiles sans encombrer inutilement les ondes. Les meilleures intentions peuvent avoir des résultats néfastes si l'exécution n'est pas parfaite. Je reviendrai plus loin sur cette question.

. l'aide à la navigation apportée par les V T S peut aussi être une aide active :

Certaines conditions, comme une très forte densité de trafic au large ou à l'approche d'un port, ou encore des conditions de navigation particulièrement dangereuses du fait de la configuration géographique des eaux fréquentées, peuvent conduire à ajouter à la fonction passive, dont je viens de parler, une fonction active consistant à intervenir en donnant des conseils, aides ou instructions, soit pour coordonner des opérations d'assistance éventuelle, soit pour réguler le trafic.

Ces V T S actifs sont pour les capitaines un sujet de préoccupations. Il se pose bien évidemment le problème des responsabilités respectives du V T S (du moins de ses opérateurs) et des capitaines. Dans l'état actuel de la législation maritime internationale, le capitaine reste dans tous les cas le seul responsable. Les capitaines, dans leur grande majorité, sont opposés à abandonner une part de leur responsabilité. Je l'ai dit au début de cet exposé ils sont fort pointilleux et cela très légitimement sur ce sujet. Ils tiennent à conserver les moyens d'exercer cette responsabilité en gardant la possibilité de décider eux-mêmes de la conduite à tenir en dernier ressort, tout en respectant

bien entendu les grandes orientations d'un plan de navigation défini par le V T S.

Mais, si cet organisme commet une erreur en établissant ce plan et que cette erreur ait de lourdes conséquences financières par exemple dûes à un retard injustement imposé à un navire, ou mêmes matérielles si une collision ou un échouage en résultaient directement, il serait éminemment souhaitable que les opérateurs du V T S soient responsables. De même, tout V T S qu'il soit passif ou actif devrait être responsable des conséquences de toute erreur dans la retransmission des informations.

Un capitaine privé de radar dans la brume pourrait être amené, dans le cas d'un V T S actif, à effectuer une manœuvre que lui indiquerait l'opérateur du V T S et qui aboutirait à un accident de mer. Ce capitaine ayant suivi des instructions dont il ne pouvait vérifier l'opportunité serait néanmoins tenu pour responsable. Ce serait choquant. Je ne suis pas juriste, mais je conçois qu'il doit être difficile de définir ces nouvelles responsabilités et de cerner qui est coupable parmi le personnel mettant en oeuvre le V T S. Il est tellement plus facile de s'en tenir au coupable tout désigné qu'est le capitaine qui, je le répète, n'a nulle envie de fuir ses responsabilités.

Il faut donc être très prudent dans la mise en place d'un V T S actif et s'efforcer de laisser au capitaine le maximum d'initiative. Et malgré tout il faut essayer de définir clairement quelles seraient les responsabilités du V T S.

En tout cas, pour que l'aide apportée à la navigation soit efficace et les erreurs évitées dans toute la mesure du possible, le V T S doit disposer de tous les moyens nécessaires :

Des moyens de communication bien adaptés, utilisés suivant une procédure bien définie de façon à ce que les messages soient toujours clairs et concis. Il ne faut surtout pas mobiliser inutilement toute l'attention du personnel présent sur la passerelle. Il incombe à celui-ci l'exécution simultanée d'autres tâches au moins tout aussi importantes pour la sécurité de la navigation.

L'utilisation de fréquences de dégagement est souhaitable pour toute conversation n'intéressant pas l'ensemble du trafic. Enfin, si la zone du V T S est étendue, elle doit être divisée en plusieurs secteurs auxquels seraient affectées des fréquences différentes. Cela marche très bien dans le Saint Laurent au Canada.

Il ne faut à aucun prix que l'on voit s'instaurer dans un V T S cette sorte d'anarchie radio qui existe actuellement dans bien des secteurs, le Pas de Calais par exemple, où des ports proches travaillent sur la même fréquence. La communication dans un V T S est primordiale et doit être rapide et sûre. Seule la V H F peut répondre à ces critères, mais la plus stricte discipline est indispensable.

Le V T S doit disposer de moyens techniques de surveillance appropriés : radars, calculateurs prenant le plotting en charge, tables traçantes, moyens d'identification de chaque navire, ceux-ci devant être absolument fiables, sans erreur possible. Cette liste n'est pas limitative, tous les moyens que la technique moderne met à notre disposition doivent être employés.

Quant au personnel assurant le fonctionnement des V T S il doit être certes en nombre suffisant pour faire face à toutes les tâches, mais sa qualification préoccupe les capitaines au plus haut point. Si ceux-ci doivent abandonner ne serait-ce qu'une très faible part de leur liberté de décision, ils ne peuvent le faire qu'à quelqu'un à qui ils reconnaissent les capacités requises. Ce personnel doit donc posséder une bonne formation maritime qui, seule peut permettre d'évaluer les possibilités de manœuvre d'un navire, compte tenu de sa taille, de son chargement et des conditions météorologiques existantes.

L'idéal en fait serait que l'opérateur responsable du V T S ait les capacités requises pour le commandement du plus grand navire fréquentant la zone. D'ailleurs, les V T S portuaires actuels où la régulation du trafic est assurée par un ou des pilotes donnent entière satisfaction.

Enfin, en complément de cette formation maritime, une formation linguistique s'impose. En effet, les V T S, quels qu'ils soient, devraient exercer leur activité en utilisant tous la même langue maniée avec dextérité par leurs opérateurs ainsi que par les capitaines de toutes nationalités. Toutes possibilités d'erreur dûes aux problèmes d'identification ou de langage doivent être supprimées. La langue qui s'impose est, bien entendu, l'anglais qui est reconnu par tous les marins comme leur langage universel.

Pour régler les suites inévitables qu'entraînent les défaillances du matériel ou les erreurs humaines, l'aspect juridique du V T S doit être étudié avec une grande attention.

Un V T S intéressant la navigation dans des zones entièrement ou partiellement situées en dehors d'eaux territoriales est contraire au principe de la libre circulation en haute mer. Sa mise en place doit donc découler de conventions internationales définissant ses règles de fonctionnement et les navires qui doivent s'y soumettre ainsi que l'équipement technique qui leur est nécessaire.

Il est un organisme international qui a vocation d'étudier et d'éditer ces conventions, c'est l'O M I. Comme vous le savez, celle-ci étudie actuellement des recommandations quant à la standardisation des règles de fonctionnement des V T S. Les capitaines participent à cette étude par l'intermédiaire de leur Fédération Internationale.

Nous pensons que cette uniformisation devra alors être étendue aux V T S situés dans les eaux territoriales. Nous espérons que les autorités nationales auront le bon sens d'agir dans cette direction, afin qu'une seule et même procédure soit appliquée dans tous les V T S existant dans le monde. Quelle meilleure garantie d'efficacité et de fiabilité pourrait-on avoir ?

Bien souvent un V T S viendra compléter un dispositif de séparation de trafic existant. Nous souhaitons qu'à certains endroits où des zones de navigation côtière bordent un DST, un V T S pourra réguler heureusement le trafic et supprimer certaines aberrations, comme l'accroissement des risques découlant de l'obligation faite à certains navires de couper deux fois le trafic général pour aller d'un port à un autre port situé du même côté du DST : de Dunkerque à Cherbourg par exemple.

Pour les navires qui doivent couper le dispositif de la Manche et du Pas de Calais pour passer de la zone de navigation côtière anglaise à la zone française, ces deux zones étant toutes les deux en partie dans les eaux internationales, la nonuniformisation des procédures peut amener de fâcheuses conséquences pour les capitaines. Les Anglais n'interfèrent pas dans les décisions des capitaines, comme le droit international actuel semble le prescrire ; ils se contentent d'enregistrer les intentions de route des capitaines. Certains interprètent l'aperçu comme un accord, coupent le dispositif et viennent naviguer dans la zone côtière française où l'on verbalise contre eux en vertu d'un décret français d'interdiction de naviguer dans cette zone, décret que la plupart des capitaines contestent comme une interprétation abusive des règles internationales. En tout cas, le capitaine contrevenant croyait de bonne foi avoir reçu une autorisation d'agir comme il l'a fait. La mise en place d'un V T S utilisant de la côte anglaise à la côte française les mêmes règles et la même procédure éviterait les très nombreux

procès intentés à des capitaines devant les Tribunaux maritimes commerciaux en France. Vous voyez que dans certains cas les capitaines sont très favorables à la mise en place d'un V T S.

A propos des navires qui seront assujettis au contrôle des V T S, la majorité des capitaines pensent qu'il serait judicieux d'appliquer aux zones d'influence des V T S les paragraphes "i" et "j" de la règle 10 de Colreg 72. En effet, il est normal de considérer un navire à qui un V T S peut imposer route et vitesse comme un navire qui a des possibilités restreintes de manoeuvre, d'où il découle, comme pour les DST, que les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires en pêche et les voiliers ne doivent pas gêner le passage des grands navires à propulsion mécanique. D'ailleurs, quand un V T S sera mis en place là où existe un DST, il est normal que l'application de cette règle subsiste.

Enfin, il est souvent fait allusion, quand on parle de V T S à la comparaison possible avec les Services de contrôle du trafic aérien. Pour notre part, il nous semble illusoire de vouloir calquer l'organisation du trafic maritime sur celle de la navigation aérienne. Ceci pour deux raisons principales :

. d'abord, il y a une dimension de plus dans le trafic aérien, en altitude, ce qui permet le dispatching des avions également dans cette troisième dimension.

. ensuite, les statuts juridiques du capitaine de navire et du commandant de bord ne sont pas les mêmes. En effet, le Code de commerce stipule clairement que le capitaine est le mandataire de l'armateur. Il y a donc là une notion supplémentaire importante dont il faut tenir compte quand la responsabilité du capitaine de navire est en jeu.

Je conclurai en résumant la position des capitaines de navire en ce qui concerne la création de V T S : Dans leur grande majorité, ils n'y sont pas opposés à condition de ne pas recevoir des instructions impératives de manoeuvre dont l'exécution engagerait leur responsabilité tout en les privant de leur pouvoir de décision.

Je terminerai par cette formule :

"La stratégie aux V T S, la tactique aux capitaines"

Je vous remercie de votre attention.

DOCTRINE

5 - NOUVEAUX D S T D'OUessant

Nos critiques sur ces nouveaux D S T sont les suivantes :

. ils sont aménagés trop loin d'abri côtier pour des navires handicapés dans le mauvais temps (petite taille, léger sur ballasts, etc...)

. Ils sont également trop loin pour que des navires non encore équipés de moyens "modernes" (Decca, omega, satellite, etc...) munis du seul radar (inefficace sur Ouessant au delà de 17/18 milles) puissent se positionner correctement ; de ce point de vue, la nécessité de l'aménagement d'une A M N dans le S W d'Ouessant s'avère donc évidente, quel qu'en soit le coût. Il est d'ailleurs certain que les pays étrangers n'accepteront pas les nouveaux D S T tant que l'A M N ne sera pas en place. On pourrait cependant envisager d'économiser sur le balisage (voir à ce sujet l'intervention de LOISEAU à la réunion de Brest).

. Il y a toujours impossibilité d'utiliser la zone de navigation côtière même pour des navires non dangereux, donc obligation pour un navire transitant d'un port français de la Manche à un port français de l'Atlantique de couper deux fois le rail montant avec les risques de collision certains présentés par mauvaise météo (sans parler - si on repousse encore les rails vers le Nord - du rallongement de traversée représenté).

. N'y-a-t-il pas un inconvénient pour faire appliquer une réglementation à une D S T située entièrement hors des eaux territoriales ?

. Pourquoi autant éloigner de la côte les navires à Ouessant, alors qu'à Gris-Nez ces mêmes navires, aussi dangereux, sont obligés de passer à 6 milles ?

6 - ARTICLE DE MADAME REMOND-GOUILLOUD

Avec l'accord de son auteur et du Droit Maritime Français qui en a assuré la publication au mois de Décembre 1983, nous vous donnons lecture de l'étude de Madame REMOND-GOUILLOUD sur le nouveau texte de la loi antipollution du 5 Juillet 1983 et intitulé : "ANATOMIE D'UN MONSTRE MARIN".

Anatomie d'un monstre marin : la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures ⁽¹⁾

par Martine RÉMOND-GOUILLOUD.

La loi du 2 janvier 1979 (2), à laquelle le texte du 5 juillet 1983 vient se substituer, était mal venue. Inspirée par le souci légitime de renforcer la protection du littoral français, elle concentrait la répression sur les capitaines de navires dans des termes excessifs et sans doute irréalistes : une amende de 5 000 000 francs, portée au double en cas de récidive, pouvait désormais frapper les coupables.

L'émotion éprouvée à la suite du naufrage de l'*Amoco-Cadiz* explique ce texte, mais ne le justifie pas : plutôt que de frapper si fort, il eut mieux valu frapper juste. Nul ne contestait l'utilité d'un texte dissuasif, propre à inspirer une prudence salutaire aux commandants de bâtiments susceptibles de polluer le littoral français. Mais puisque les peines draconiennes infligées aux capitaines étaient, de l'avis général, destinées à toucher les commettants, par delà les préposés, que ne le reconnaissait-on pas par des incriminations appropriées ? Une disposition surtout inquiétait les professionnels, sanctionnant les imprudences ou négligences causes d'accidents des mêmes peines draconiennes que les rejets volontaires : toute décision, prise sous l'empire du danger dans des conditions difficiles ne risquait-elle pas, *a posteriori*, d'être qualifiée de négligence ? La loi de 1979, justement critiquée sur le terrain technique (3), comme sur le terrain de l'opportunité (4), méritait l'abrogation.

La voici donc remise sur le métier. L'occasion a été fournie par la ratification par la France de la Convention MARPOL (5), et la nécessité d'adapter en conséquence nos textes de droit

(1) V. JO 6 juillet, p. 2066.

(2) La loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 modifiait la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964, laquelle intégrait à notre droit interne le dispositif de la Convention de Londres du 12 mai 1954 (Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures). La loi de 1964 avait déjà été modifiée par une loi n° 73-477 du 16 mai 1973. NB. — Le 2 janvier 1979 était également voté une deuxième loi intéressant la circulation des mers, la loi n° 79-1.

(3) V. notamment A. Huet, Le Délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures, *Revue juridique de l'environnement*, I, 1979, p. 3 s.

(4) V. notamment JMM 7 décembre 1978, 2920 ; Capitaines boucs émissaires, J.-C. Lalitte, *Le Monde* 4 janvier 1979.

(5) Convention MARPOL, signée à Londres le 2 novembre 1973, modifiée par un protocole du 17 février 1978. Sa ratification par la France a été autorisée par la loi du 5 août 1981. Cette convention est entrée en

(Suite page suivante.)

interne. Le législateur s'est, nous dit-on, donné la peine de réécrire le texte complet (6). Mais, plutôt que de le réécrire, ne convenait-il pas de le repenser dans la lettre et dans l'esprit de la Convention internationale ? Or les rédacteurs français ont entendu seulement se démarquer de l'ancienne loi française en en conservant la structure. Aussi le texte nouveau, produit de la superposition de deux conceptions juridiques différentes, brille-t-il par sa complexité. Les choix législatifs ne s'y dégagent qu'après une analyse approfondie et bon nombre de solutions y donnent prise à la controverse.

Notre propos, on le voit, sera critique. Nous tenterons, par delà les difficultés d'interprétation que suscite l'articulation du texte français avec la Convention internationale, de préciser quels bâtiments tombent sous le coup de la loi nouvelle (I), à quelles conditions ils sont punissables (II) et à quel titre sont frappés les coupables (III).

I. — LES BATIMENTS.

A. Catégories punissables.

La Convention MARPOL s'applique aux navires, entendus de la façon la plus large : suivant son article 2, le terme navire désigne « un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes ». Seuls se trouvent donc écartés les bâtiments non exploités en milieu marin lesquels ne sauraient être qualifiés navires. Aussi comprend-on mal pourquoi la loi française précise en ses articles 1^{er}, 2, 4 et 5 s'appliquer aux navires soumis aux dispositions de la convention : par hypothèse, ils le sont tous. On s'étonne encore de voir le pétrolier de MARPOL devenir navire-citerne dans la loi interne : cette différence terminologique est loin d'être bénigne : à lire le texte français, le pinardier ferait partie de la catégorie la plus sévèrement réprimée. Et il faut aller consulter la convention pour s'aviser que tout navire-citerne n'est pas navire-citerne.

Mais la vraie difficulté est ailleurs : la Convention MARPOL proprement dite ne constitue que le cadre de la prévention de la pollution par les navires. C'est dans ses annexes que sont prévues les dispositions spécifiques propres à chaque forme de pollution ; ainsi, dans l'annexe I, consacrée à la pollution liée à l'exploitation des navires, les règles 9 et 10 prévoient les conditions d'interdiction des rejets d'hydrocarbures à la mer. A cette fin, les navires se trouvent classés en trois catégories : pétroliers (7), navires

(Suite de la note 5)

vigueur douze mois après sa ratification par au moins quinze Etats représentant cinquante pour cent du tonnage mondial, soit le 2 octobre 1983. Ce jour-là, se trouve abrogée la Convention de Londres du 19 mai 1954, dite Convention OILPOL (v. MARPOL, art. 9-1).

(6) V. le remarquable rapport de M. Lauriol à l'Assemblée nationale, n° 912, p. 17.

(7) Sauf pour « les cales de la tranche des machines à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaisons à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures ». Ces cales, échappant au régime des pétroliers sont soumises à celui des navires autres que pétroliers d'une jauge égale ou supérieure à 400 tx.

autres que pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, non pétroliers d'une jauge inférieure ; aux deux premières catégories correspondent des conditions d'interdiction différentes, la troisième ne faisant l'objet que de prescriptions générales « dans la mesure du possible et du raisonnable ». Pour intégrer à son droit interne les dispositions d'une convention internationale, le bon sens voudrait que le législateur, faisant sien le champ d'application du texte international, se contente de l'étendre aux engins, personnes et zones qui, échappant aux prescriptions internationales et relevant de sa compétence souveraine, lui paraissent devoir tomber sous le coup de la répression. Il s'agit d'ajouter, non de superposer. Or sur le dispositif international déjà complexe, la loi française plaque ses propres catégories, destinées à moduler la sanction. De la première, passible de fortes sanctions, relèvent les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux (8), les autres navires d'une jauge égale ou supérieure à 500 tonneaux et les plates-formes de forage ; à la seconde, passible de sanctions moyennes, correspondent tous les autres navires sauf ceux dont la machine propulsive a une puissance installée inférieure à 150 kW, ainsi que, suivant l'article 3, les engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux ; une troisième catégorie, résiduelle, comprend les navires non visés ailleurs, qui se trouvent frappés de peine plus modestes (9).

Lecture difficile que celle d'un texte où conditions d'incrimination et taux des sanctions correspondent à des classifications différentes ! Il en résulte même, inévitablement quelques surprises. Ainsi note-t-on que l'article 2 n'intéresse les non-pétroliers qu'entre 400 et 500 tonneaux : au-dessus de 500 tonneaux, ils relèvent du régime pénal des grosses unités, en-dessous de 400 l'infraction de rejet n'existe que dans certaines zones, dites « spéciales » (10). On observe encore que les aéroglisseurs engins submersibles et engins flottants, non visés par les articles 1^{er} et 2 de la loi sont punis de peines modestes, quelle qu'en soit la taille (11).

(8) L'alignement des catégories françaises sur les catégories internationales proposé au cours des débats parlementaires, n'a pas été adopté : il aurait eu pour effet d'inclure dans la première catégorie de navires, passible des peines les plus lourdes, les chalutiers de 400 à 500 tx. Notons que cet inconvénient ne se serait pas produit si la loi française avait simplement suivi les catégories de MARPOL, la première n'incluant que des pétroliers.

(9) Les pénalités sont les suivantes : pour la première catégorie, 100 000 à 1 000 000 francs d'amende et un emprisonnement de quinze jours à un an, ou l'une de ces peines ; pour la deuxième catégorie, 30 000 à 300 000 francs d'amende et un emprisonnement de quinze jours à un an, ou l'une de ces peines ; pour la troisième catégorie, 1 000 à 10 000 francs d'amende (l'emprisonnement n'intervenant ici qu'en cas de récidive).

(10) Les zones spéciales sont la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge et la « zone des golfes », telles que les définit l'annexe I, règle 10 de MARPOL.

(11) L'art. 4, catégorie résiduelle, vise en effet, non seulement les petites unités (puissance propulsive inférieure à 150 kW) mais également les engins définis comme navires par la convention, mais auxquels le concept de jauge est inapplicable.

B. Bâtiments fluviaux.

Arrêtons-nous maintenant sur le sort des « engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux ». Puisque le champ d'application de la convention internationale se limite aux engins « exploités en milieu marin » (v. conv. art. 2/4), l'extension opérée par la loi française paraît à première vue judicieuse : les rejets en milieu fluvial, particulièrement dommageables, méritaient d'être visés. Las : l'article 3 ne vise les bâtiments fluviaux qu'à propos des rejets effectués « en mer », c'est-à-dire lorsque, exploités en milieu marin, ils tombent de toute manière sous le coup de la convention : le texte était-il dès lors bien utile ? Son seul effet est de soumettre à un régime unique, celui des pénalités moyennes, tous les engins fluviaux, quelle qu'en soit la taille. Gageons que s'agissant de gros chalands-citernes, de ceux qui, qualifiés navires, tomberaient sous le coup de l'article 1^{er} et de ses fortes peines, leurs propriétaires ne revendiqueront pas ici la qualification de navires.

Mais allons plus loin. Puisque suivant l'article 5, les rejets incriminés le sont dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, les bâtiments fluviaux, non visés par ce texte, échappent aux sanctions lorsqu'ils se trouvent dans ces eaux. Ils y échappent seuls. Dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, deux régimes vont donc voisiner suivant la nature du bâtiment. Suivant que vous serez de mer ou de rivière, les jugements de Cour vous feront blancs ou noirs... Où sont enfin les limites de la mer, au delà desquelles les bâtiments fluviaux sont visés, en-deçà desquelles ils ne le sont pas ? Pour les tribunaux, accoutumés à situer cette charnière aux limites de la navigation maritime, la question est ardue. Car retenir cette limite... viderait ici l'article 5 de son sens, tout navire exploité en milieu marin tombant par là même dans le champ d'application de la convention.

C. Bâtiments d'Etat.

Suivant l'article 9 de la loi : — « les dispositions des articles 1^{er} à 6 inclus et 8 ne sont pas applicables aux navires, plates-formes et engins maritimes ou fluviaux de toute nature appartenant à la Marine nationale, aux services de police ou de gendarmerie, à l'administration des Douanes, à l'administration des Affaires maritimes ou, d'une manière générale à tous navires d'Etat utilisés à des opérations de police ou de services publics en mer ».

Ce texte appelle deux commentaires, en la forme et au fond. En la forme, d'abord : l'on y voit conjuguer l'énumération, technique lourde, usuelle dans les conventions internationales où elle est bien souvent inévitable, et la formule synthétique (tous navires d'Etat...) plus conforme à l'esprit juridique français. Mais pourquoi les avoir juxtaposées ?

Et d'ailleurs, pourquoi ce texte ? On saisit mal ce qu'il ajoute à la formule de la Convention MARPOL, laquelle exclut clairement de son champ d'application « les navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires », et les « autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat, tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales » (art. 3/3).

Au fond surtout, l'article 9, comme d'ailleurs le texte international, suscitent la réserve. Il est remarquable que les autorités publiques, dont on serait en droit d'attendre qu'elles montrent

l'exemple, se réservent le droit de polluer nos eaux littorales. L'exemption des navires appartenant à la Marine nationale, classique, n'en est pas moins regrettable. Son extension à tous les bâtiments utilisés à des opérations de police ou de service public en mer marque un recul notable de la répression par rapport à la loi antérieure.

D. Bâtiments étrangers.

Le sort réservé aux bâtiments étrangers par la loi nouvelle laisse perplexe si l'on se souvient que les dispositifs légaux de lutte contre la pollution ont dû de voir le jour aux naufrages causés par le *Torrey-Canyon*, l'*Olympic-Bravery*, le *Boehlen*, l'*Amoco-Cadiz*, le *Gino* et le *Tahio*, navires dont la caractéristique commune était de ne pas battre pavillon français. Il est de principe que la loi française a vocation à régir les infractions commises sur le territoire français. Le nationalité de l'auteur de l'infraction ne devrait donc pas y être prise en compte. Que la loi française régit ici distinctement les navires français et étrangers semble indiquer une disparité de traitement, ce qui est fâcheux. De fait il résulte de l'article 7 consacré aux navires et plates-formes étrangers, qu'une telle disparité existe dans trois cas : s'agissant tout d'abord des engins portuaires et fluviaux, le législateur a semble-t-il considéré qu'ils ne pouvaient être que français, et pour cette raison sans doute, exclu les engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux étrangers de son empire.

Admettons. — Il a encore, au nom du droit international, réservé aux étrangers un régime plus doux dans la zone économique : à lire en effet l'article 7, alinéa 2 de la loi commentée, seules les peines d'amende peuvent frapper le contrevenant étranger lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique : il échappe aux peines d'emprisonnement, ainsi réservées aux Français. Sans doute la lettre de ce texte, générale, pourrait donner à penser que la « dispense d'emprisonnement » vaut pour tous, si le rejet est intervenu dans la zone économique. Mais son insertion dans un article consacré aux étrangers ne semble pas permettre de lui donner une telle portée : c'est bien aux étrangers, seuls, que la dispense est réservée.

La raison de cette faveur se trouve dans le droit international, auquel la France entend se conformer. En effet, dans le souci de préserver la liberté des mers, l'article 230, alinéa 1^{er} du Traité sur le droit de la mer prévoit que seules des peines pécuniaires peuvent être infligées aux étrangers pour des infractions commises dans la zone économique. Mais on observe également que l'alinéa 2 du même article prévoit une restriction identique, s'agissant des eaux territoriales, sauf si l'acte de pollution est « délibéré et grave ». Si la France ratifie le traité, elle se trouvera donc tenue de modifier en conséquence sa loi interne ; les peines d'emprisonnement prévues ne seront dès lors applicables aux étrangers que dans « les eaux intérieures et les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime ». Ainsi va la liberté des mers. Il est vrai qu'il sera alors loisible aux capitains français, pour échapper aux menaces d'emprisonnement, d'aller naviguer sous pavillon étranger.

La loi française semble enfin, et l'on avoue ne plus comprendre, exempter les étrangers des pénalités prévues en cas d'accident de mer source de pollution. Ceci ressort à la lecture de l'article 8

consacré à cette infraction non intentionnelle. Puisque l'alinéa 1^{er}, prévoyant les conditions de l'incrimination n'établit pas de distinction entre les personnes visées quant à leur nationalité et ce, contrairement à la technique adoptée dans les articles antérieurs, il n'appartient pas à l'interprète de distinguer : les étrangers devraient y être soumis comme les Français. Mais l'alinéa 2 prévoyant les pénalités applicables aux diverses catégories de bâtiments omet les bâtiments visés à l'article 7, donc les étrangers. *Nulla poena sine lege* : ils ne sont pas visés. Si les Bretons savaient...

E. Les plates-formes de forage nous retiendront enfin.

Leur inclusion dans la loi française est imposée par la définition des engins donnée par la Convention MARPOL, laquelle vise spécialement « les plates-formes fixes ou flottantes » (art. 2/4). Sont-elles pourtant bien à leur place dans un texte conçu pour les navires ? Les incriminations prévues par les règles 9 et 10, annexe I de la convention sont modulées en fonction du tonnage, mesure dont l'adoption aux engins de forage est artificielle. On voit mal surtout comment traiter de la même manière des navires supposés n'effectuer aucun rejet et des engins qui, en cours d'exploitation, alors qu'ils produisent des hydrocarbures, ne peuvent fonctionner absolument en vase clos. Certains rejets sont inévitables, et ils seront d'autant plus nocifs que l'engin opère à poste fixe. Le réalisme commande donc pour eux un régime spécial, différent suivant qu'ils sont ou non en cours d'exploration et d'exploitation : ce régime existe depuis 1977 (12), et l'on voit mal comment l'articuler avec les prescriptions nouvelles. Aussi est-ce semblable-t-il par erreur que la loi française soumet les plates-formes de forage aux incriminations internationales prévues pour des navires, alors que des dispositions spéciales applicables aux plates-formes ont été prévues par la convention (13).

II. — L'INFRACTION PUNISSABLE

C'est à l'annexe I de la Convention MARPOL que devraient seuls se trouver définis les rejets punissables suivant la loi du 22 juin 1983. Il en va bien ainsi pour les rejets opérationnels, parfois qualifiés volontaires (a) ; en revanche l'incrimination prévue par la loi française en cas de pollution accidentelle se veut différente du texte international. Si tel est le cas, l'article 8 qui l'édicte est en contradiction avec le traité, et sa valeur légale est douteuse ; si tel n'est pas le cas... on en saisit mal l'utilité. Dans les deux hypothèses, ce texte, remarquable par sa lourdeur, appelle examen (b).

a) Rejets interdits.

Les conditions auxquelles un rejet est interdit, ou plus exactement, les conditions auxquelles il est autorisé, puisque le principe est ici l'interdiction, varient. Elles varient selon la catégorie

(12) V. art. 28, loi du 30 décembre 1968, modifié par la loi du 11 mai 1977.

(13) V. Règle 21, annexe I.

des bâtiments : pétroliers, navires non pétroliers d'une jauge égale ou supérieure à 400 tonneaux, non pétroliers enfin d'une jauge inférieure à 400 tonneaux (14). Cette dernière catégorie soulève une première interrogation : la convention ne leur interdit les rejets que dans les zones spéciales. Pour le reste, elle s'en remet à l'appréciation de l'Autorité (15) chargée de veiller à ce que ces unités soient, « dans la mesure du possible et du raisonnable », dotées d'installations adéquates leur permettant d'éviter les rejets nocifs. En l'absence d'incrimination par le législateur national, les rejets effectués à partir de ces navires ne sont pas punissables. Or les articles 2 et 4 de la loi française qui intéressent ces navires (16) ne prévoient pas d'incrimination particulière, mais se contentent de punir les bâtiments s'étant rendus coupables d'infraction à la convention. Il semble résulter de cette étrange articulation de textes, que, hormis les zones spéciales, les rejets effectués par ces navires... ne sont pas punissables en l'état actuel du droit.

Quant aux autres incriminations, on observera qu'elles sont dans bien des cas théoriques : car s'il est possible, sinon facile, d'identifier un rejet en zone interdite en-deçà de 12 ou 50 milles suivant les cas, ou en zone spéciale, s'il est encore facile de vérifier si un navire est doté de l'installation de surveillance continue de rejets (17), et s'il fait route, on voit mal comment d'autres conditions de l'incrimination, relatives à la teneur du rejet en hydrocarbures, peuvent être constatées avec une précision suffisante pour permettre une condamnation (18).

b) L'accident interdit.

Au terme de la règle 11 de l'annexe I de MARPOL sont justifiés et donc non punissables les rejets effectués par le navire :

a) ... pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire ou sauver des vies humaines en mer ;

b) ... provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et sauf si le capitaine ou le propriétaire du navire a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Il semblerait que, par ce texte clair, le législateur international énonce les conditions nécessaires et suffisantes auxquelles il entend sanctionner les comportements générateurs d'accidents polluants, et que le régime ainsi défini s'impose au légis-

(14) V. MARPOL, règle 9.

(15) « Autorité désigne le gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le navire » (conv., art. 2.5).

(16) L'art. 2 pour les non pétroliers jaugeant moins de 400 tx et dont la machine propulsive a une puissance supérieure à 150 kW ; l'art. 5, catégorie résiduelle pour les navires plus petits.

(17) Ou encore de vérifier s'il tient un registre d'hydrocarbures conforme aux prescriptions de la règle 20 de l'annexe I de MARPOL.

(18) Précision nécessaire sans laquelle le juge, tenu par l'interprétation stricte du droit pénal, ne peut prononcer qu'une relaxe. La jurisprudence est déjà fertile en décisions de relaxe prononcées par suite de telles insuffisances de preuves : cf. not^é : TGI Toulon 20 décembre 1979 : « admettant même qu'il y avait rejet... il serait impossible de déterminer la nature du produit déversé et dans ce cas., en présence d'un doute qui doit bénéficier au prévenu, le tribunal ne peut que relaxer ». V. *JMM* 1979, n° 3132, p. 31-52.

lateur national. Tel n'est pas semble-t-il l'avis du législateur français. En vertu de l'article 8 de la loi « l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et des règlements ayant eu pour conséquence un accident de mer » se trouvent sanctionnées au même titre qu'un rejet volontaire. L'article 4 bis de la loi 1979 qui prévoyait déjà un tel dispositif, avait fait l'objet de sérieuses réserves. Le nouveau texte, lourd et ambigu, en suscite plus encore, sur le plan technique comme sur le plan de l'opportunité.

L'utilité même de l'article 4 bis avait été contestée : l'on avait fait observer que la Convention de Londres de 1954, largement interprétée, aurait sans doute permis la répression prévue par le texte (19), la lettre de cette convention ne différenciant pas les rejets incriminés suivant leurs causes. Or l'ambiguïté qui résultait de la Convention de Londres est aujourd'hui levée : la Convention MARPOL, qui constitue désormais le fondement international de la répression, sanctionne les rejets d'hydrocarbures indépendamment du comportement de leur auteur. Les conditions auxquelles l'infraction est constituée, précisées par les règles 9 et 10 de l'annexe 1, sont matérielles : elles tiennent à la nature du rejet, à son importance, et au lieu où il a été effectué ainsi qu'à la qualité du bâtiment auteur du déversement. Ces conditions une fois remplies seul donc importe le résultat, une pollution par hydrocarbures. Quant à l'alinéa 4, prévoyant des cas exceptionnels de rejets justifiés, il est moins précis que la règle 11 de MARPOL, laquelle prévoit avec grand soin les cas où le rejet ne doit pas être puni (20).

L'utilité de l'article 8 serait ailleurs. La Convention MARPOL cesse en effet de s'appliquer si le rejet incriminé « provient d'une avarie survenue au navire ou à son équipement », à condition que toutes précautions raisonnables aient été prises après l'avarie » (règle 11/b). C'est donc en amont de l'avarie que résiderait l'apport de la loi française, qui étendrait ainsi la répression aux comportements causes de l'avarie. Cet apport est minime. Car MARPOL sanctionne bien les comportements causes de l'avarie, et l'exception cesse de jouer si ces comportements ont été constitutifs d'une faute inexcusable (21). Seules donc les « imprudences, négligences et inobservations de lois et règlements » autres que non inexcusables sont visées par le législateur français. Or de telles fautes ont été sciemment exclues de la répression par le législateur international : il entendait ainsi inciter le capitaine à prendre toutes mesures utiles pour limiter la pollution, ces mesures le mettant à l'abri de la condamnation (22). Il est alors permis de se demander si la loi française ne contredit pas la convention internationale, avec les conséquences que cela entraîne quant à sa valeur légale (23).

Sanctions de l'article 8. — Parce que le droit français sanctionne traditionnellement de façon moins sévère les comportements involontaires que les infractions intentionnelles, l'article 8 prévoit pour les fautes ayant causé une avarie source de pollution

(19) V. Huet : Le Délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures. *Revue juridique de l'environnement*, préc., p. 7.

(20) Cf. supra.

(21) MARPOL ne sanctionne ici le rejet d'hydrocarbures que dans l'hypothèse extrême où le propriétaire ou le capitaine se sont rendus coupables d'une faute intentionnelle ou inexcusable (v. règle 11-b-ii).

(22) V. règle 11-b-i citée supra. ?

(23) V. dans ce sens rapport Lauriol préc., p. 35.

des peines inférieures de moitié à celles édictées pour les autres rejets. Cette mansuétude appelle les observations suivantes : en cas d'abord de faute inexcusable source d'accident polluant, la Convention MARPOL ne prévoit aucun régime de faveur par rapport aux infractions volontaires. La loi française est donc plus douce qui, n'établissant aucune différence quant à la gravité des fautes, les diminue indistinctement de moitié. Il est permis, en second lieu de s'étonner que les erreurs de comportement postérieures à l'accident polluant, normalement soumises à la convention soient donc passibles de pénalités doubles de celles qui frappent les comportements antérieurs, soumis à l'article 8 (24). Observons enfin que bon nombre de cas de pollution dite volontaire et passibles des sanctions les plus fortes ne sont que le résultat « d'imprudences et de négligences » : lorsque la sanction pénale frappe, au lieu de l'auteur matériel d'une infraction, l'auteur moral, présumé avoir mal exercé sa surveillance, la différence entre infraction intentionnelle et non intentionnelle paraît décidément bien tenue.

III. — LE RESPONSABLE

C'est au capitaine, maître du bord, qu'il incombe d'assumer la responsabilité pénale encourue par suite de rejet d'hydrocarbures effectué par un membre de son équipage. Cette atteinte au principe de la personnalité des peines ne surprendra pas : les responsabilités pénales du fait d'autrui sont aujourd'hui courantes (25). Tout au plus s'étonnera-t-on de voir viser à ses côtés au titre de l'accident polluant de l'article 8, le responsable de l'exploitation, alors que l'exploitant fait l'objet d'une disposition propre. Plus délicat en revanche est le problème posé par ce commettant, dont la responsabilité pénale est réglée par les articles 6, pour les rejets opérationnels et 8, al. 3, pour les pollutions accidentelles et qui peut par ailleurs se voir tenu de régler l'amende infligée à son préposé, en vertu de l'article 10.

L'article 6. — Depuis 1964, première loi française réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures, le législateur français s'efforce de toucher, par-delà le capitaine, responsable désigné à l'attention publique, son commettant, instigateur de l'infraction. Au vu en effet des contraintes, notamment de temps, qui lui sont imposées par l'exploitant du navire, le capitaine fait ici trop souvent figure de bouc émissaire. Tel est, par exemple, le cas du capitaine de pétrolier tenu de présenter des cales propres au chargement, dont le matériel n'est pas en état d'opérer un nettoyage en vase clos (26), et pour qui le passage par une station de nettoyage signifie plusieurs jours de retard. Des instructions vagues, ou précises mais orales, de judicieux calculs de primes constituent autant d'incitations à l'infraction. Aussi le commettant, premier

(24) Rappelons que suivant la règle 11-b-i de MARPOL, les exceptions ne s'appliquent qu'à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises...

(25) V. Pradel : Droit pénal général, t. I, 3^e éd., p. 457 : la responsabilité des employeurs. NB. — Sur les plates-formes le responsable à bord joue ce rôle (v. art. 1 in fine).

(26) Distinguons en effet navire doté de matériel lui permettant d'effectuer un nettoyage en vase clos par load on top ou lavage des citernes au brut, et navire utilisant effectivement ce procédé.

bénéficiaire de la commission de l'infraction, devrait-il être dissuadé de donner à son préposé de bonnes raisons de la commettre. Aucune loi n'y était parvenue. Sans doute le commettant se voyait puni en principe pour avoir donné l'ordre exprès, ou écrit, suivant les textes, de commettre l'infraction. *Verba volant* : faute de preuve, l'impunité du commettant reste entière. Rien n'est changé sous l'empire de la loi de 1983 : pis, dans sa rédaction actuelle, le texte est inutile. Il n'est pas besoin en effet d'un texte spécial pour réprimer la complicité par instructions : les articles 59 et 60 du Code pénal y suffisent (27). Quant à préciser que les dirigeants d'une personne morale endossent la responsabilité, il est clair que l'action publique intentée contre une personne morale doit l'être contre ses dirigeants légaux, pris *ès-qualités* (28). Rappelons enfin que suivant une jurisprudence fermement établie, dans les entreprises soumises à des règlements d'intérêt général « la responsabilité remonte directement au chef d'entreprise à qui sont personnellement imposées les conditions de son exploitation » (29). Le seul intérêt du texte antérieur, l'article 3 *bis* de la loi de 1964 modifiée, tenait à la possibilité de doubler le maximum des peines infligées au propriétaire et à l'exploitant. La complicité étant en principe passible des mêmes peines que l'infraction principale, seule une loi spéciale pouvait édicter des peines plus lourdes à son encontre (30). Cette disparité ayant aujourd'hui disparu, l'utilité du texte disparaît avec elle.

Le responsable de l'accident polluant.

Deux types de fautes peuvent avoir été à l'origine d'un accident source de pollution : une erreur de navigation commise par les responsables de la conduite à bord, les maritimes préféreraient parler de faute nautique du capitaine, et une incurie de l'exploitant qui, par négligence, ou par souci d'économie, aura fait naviguer un bâtiment mal équipé ou mal entretenu. Ainsi se trouvent sanctionnés par la loi du 5 juillet 1983 ceux qui par leur faute ont provoqué l'accident ou « n'ont pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter ». L'incrimination se veut extrêmement large, et à côté du capitaine et du responsable de la conduite ou de l'exploitation, tous les responsables potentiels se trouvent visés (31) : la formule légale semble en effet englober, non seu-

(27) « Les complices d'un crime ou d'un délit seront punis de la même peine que les auteurs mêmes de ce crime ou de ce délit, sauf les cas où la loi en aurait disposé autrement » (art. 59 C. pén.).

(28) V. Merle et Vitu : *Traité de droit criminel*, p. 491, n° 496.

(29) V. crim. 6 octobre 1955, JCP 1956, note de Lestang ; v. là-dessus : J.-H. Robert : *Droit pénal de l'environnement 1983*. La jurisprudence pré-cise également les conditions auxquelles le dirigeant peut échapper à sa responsabilité en déléguant son autorité, v. là-dessus Boubli : *La Délégation de pouvoirs depuis la loi du 6 décembre 1976*, *Droit social* 1977, p. 82 s.

(30) Mais elle le pouvait, contrairement à ce qui a été répété au cours des débats parlementaires. V. notamment l'art. 338 du Code pénal qui frappait autrefois le complice de la femme adultère d'une peine d'amende qu'elle n'encourrait pas elle-même.

(31) Les peines prévues sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme. V. Pradel : *Droit pénal général*, préc. p. 455, n° 455.

lement l'armateur, mais également l'affrètement, s'il est investi de la gestion nautique, le gérant technique, le remorqueur et le pilote ; le gardien de phare et l'opérateur de la station radio pourraient même se trouver visés. Observons ici que le jeu des limitations de responsabilité pourrait introduire de singulières disparités de traitement entre les personnes poursuivies.

L'armateur payeur.

Suivant l'article 10, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et, notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu des articles précédents, ainsi que des frais de justice qui peuvent s'ajouter à ces amendes seront en totalité ou en partie à la charge de l'exploitant ou du propriétaire.

Ces dispositions sont commodes, mais peu satisfaisantes sur le plan des principes. Il faut, là-dessus insister. L'avantage résultant de ce texte est d'ordre fiscal : au lieu de verser à son préposé une prime correspondant au montant de l'amende, prime imposable pour le préposé et occulte pour l'employeur, celui-ci, appelé à régler directement l'amende, pourra l'intégrer à son bilan fiscal.

Mais nous sommes en matière pénale, et si le commettant est tenu au paiement de l'amende, le préposé verra seul son casier judiciaire terni par la condamnation (32). Aussi n'est-ce pas de responsabilité pour autrui qu'il s'agit ici (33), le commettant n'endossant pas la responsabilité de son préposé, mais plutôt d'assistance sociale. La différence par rapport à la situation antérieure tient à ce que la décision de « rembourser » le coupable passe des mains de l'employeur à celles du juge. C'est à lui, désormais qu'il revient, compte tenu des circonstances de fait (34), de décider qui, du préposé ou du commettant, paiera l'amende.

Ce texte s'inscrit dans une lignée déjà trop longue de dispositions qui, faisant échec au principe de la personnalité des peines, obligent un autre que le coupable au paiement d'une amende : ainsi les héritiers du condamné (35), le commettant du conducteur coupable d'une infraction au Code de la route (36), ou encore l'employeur d'un préposé coupable d'une infraction au Code du travail (37). De telles dispositions traduisent en définitive un aveu d'impuissance du législateur qui reconnaît que la peine édictée est inadaptée au coupable.

(32) V. Pradel : *Droit pénal général*, préc. p. 455, n° 455.

(33) Contrairement à ce qui a été répété au cours des débats parlementaires.

(34) La précision « et notamment des conditions de travail » n'ajoute rien, si non qu'elle recopie les textes antérieurs de même venue. Il va de soi qu'au premier rang des circonstances de fait qui commandent sa décision, le juge tient compte des conditions de travail de l'intéressé.

(35) Merle et Vitu : *Traité de droit criminel*, n° 500, p. 507.

(36) V. art. L. 21 Code de la route, cité par M. Lauriol, rapport précité n° 912, p. 39.

(37) Art. L. 263-2 Code du travail - *ibidem* - M. Lauriol souligne que le Conseil Constitutionnel saisi de ce texte l'avait, le 2 décembre 1976, estimé conforme à la Constitution. V. *Revue droit social* 1977, n° 3, p. 126.

DOCTRINE

Or cette déviation conduit à oublier que le principe de la personnalité des peines a un sens — que la punition est le corollaire du libre arbitre —. Faire payer le commettant, en l'absence de culpabilité de sa part, c'est revenir très loin en arrière, aux sociétés primitives où le clan doit payer pour l'individu coupable, la société, au sens commercial du terme, prenant ici la place du clan. Pour nous, chez qui la personnalité individuelle est encore prisée, une disposition qui tend à l'abdication par un individu de sa personnalité, au nom de la commodité, devait au moins être signalée.

CONCLUSION

Napoléon disait, dit-on, du Code civil : « Il faudra le refaire dans trente ans ». Or ce texte, remarquable par sa qualité technique, répondait en outre aux aspirations de la société française de l'époque. Ni l'une ni l'autre de ces qualités ne semblant avoir marqué la loi du 5 juillet 1983, gageons qu'il faudra bientôt se remettre à l'ouvrage. Attendons donc la prochaine marée noire...

7 - GROUPE U.T.E./C.E.F. 80 : INSTRUMENTS DE NAVIGATION
REUNION DU 3 MAI 1984 - Ct ARBELLLE

Ce groupe de travail français qui avait des projets intéressants et de nobles ambitions ne semble pas avoir beaucoup de moyens, ni collecter beaucoup d'enthousiasme pour arriver à ses fins dans de bonnes conditions.

Il n'y avait que 6 ou 7 participants à cette réunion (dont le Ct QUEMA) et à la précédente 5 seulement sur une trentaine de convocations. Le Président était lui-même absent, ne semblait pas s'être excusé et personne ne savait où il était. L'ordre du jour comprenait la pré-étude d'un document sur les systèmes OMEGA et OMEGA-DIFFERENTIEL. Le rédacteur français de ce document était lui-même absent.

Je note cependant de la part des membres présents beaucoup de bonne volonté pour essayer de tenir la place de la France dans les réunions internationales. Mais l'absence d'appareils français sur le marché explique la désaffection des constructeurs pour ce type de réunions.

Etaient à l'étude ce jour deux documents :

1 - Slupborne radar : a) technical and operational requirements ; b) method of testing and required test results.

En ce qui concerne a) j'ai l'impression que les "requirements" préconisés sont sensiblement les mêmes que les performances des radars actuels de bonne qualité. C'est donc un minimum. Mais peut-on porter la barre plus haut sans être sûr de pouvoir l'atteindre ? En ce domaine, comme en d'autres, je suppose qu'il faut compter davantage sur la concurrence pour faire avancer le progrès et obtenir de meilleurs résultats en ce qui concerne par exemple :

- la discrimination
- le détecteur à faible distance
- l'amélioration de l'anti-clutter

2 - Aides radar au pointage automatique pour navire (ARPA) Spécificateurs opérationnels méthodes et résultats d'essai :
Je n'ai que peu d'expérience de ce type d'appareil dont l'intérêt est cependant évident. La spécification opérationnelle préconisée semble être satisfaisante. J'ai seulement regretté que les facilités ARPA ne soient requises obligatoirement que sur 2 échelles :

- a) 12 ou 16 milles
- b) 3 ou 4 milles

Une échelle intermédiaire (6 ou 8 milles) serait intéressante au titre obligatoire et non pas facultatif.

8 - ELECTIONS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A la demande du Conseil d'administration, le nombre des membres est porté à 27, se décomposant en :

. 1/3 sortant : commandants ADAM, CHENNEVIÈRE, GOURMELON, GUILLEMIN, HUYARD, STEPHANY

. nouveaux candidats : commandants MARY, MAUFFRET, PESTOURIE, RIBETTE, RUYSSSEN

. candidats maintenus : commandants BILHAUT, BOUDIERE, BROCHEC, BRUN, CARON, DAUER, DEBAYLE, FRIBOURG, LALITTE, LE BEGUEC, LEGALL, LE MAPIHAN, LOGET, MASSEIN, SACONNEY, POLLET

. candidats démissionnaires : commandants GIRARD, SALDO

9 - ELECTION DU BUREAU

. Président : BROCHEC

. Vice-présidents : DEBAYLE, FREBOURG, GOURMELON

. Secrétaire général : STEPHANY

. Secrétaires généraux adjoints : BOUDIERE, CARON, CHENNEVIÈRE, HUYARD, MAUFFRET, RUYSSSEN

. Trésorier : GUILLEMIN

. Trésorier adjoint : POLLET

. Conseillers : ADAM, BILHAUT, BRUN, DAUER, LALITTE, LE GALL, LE BEGUEC, LE MAPIHAN, LOGET, MARY, MASSEIN, PESTOURIE, RIBETTE, SACONNEY

10-NOUVELLE APPROCHE DE L'I F S M A PAR
L'ASSOCIATION DES CAPITAINES PORTUGAIS

S'il existe des règlements nationaux dont le contenu est proche ou conforme à l'esprit et à la lettre de la loi internationale, les règlements concernant le capitaine et l'armateur sont un de ceux-là. Aussi peut-on affirmer que :

- 1) le capitaine est la personne responsable de l'expédition maritime et donc responsable de toute erreur faite dans l'exercice de ses fonctions. Sa responsabilité cesse en cas d'accident fortuit ou en cas de force majeure.
- 2) le capitaine a la responsabilité de l'équipage, tant à bord qu'à terre, durant la durée du contrat d'embarquement. En cas de naufrage, cette responsabilité ne cesse qu'au moment où les autorités officielles prennent en charge son équipage.
- 3) il a qualité d'agir en tant que représentant des armateurs dans tous les pays, soit comme plaignant, soit comme défenseur de ces derniers. Il a aussi pleins pouvoirs dans tout ce qui concerne la direction de l'expédition maritime, en agissant pour le mieux durant le voyage et dans les pays étrangers.
- 4) la responsabilité de tout ce qui peut arriver sur le navire repose sur ses épaules.
- 5) le capitaine détient la responsabilité finale de la sécurité du navire, des passagers, de l'équipage et de la cargaison.
- 6) il peut exiger des officiers, de l'équipage et des passagers de se plier aux contraintes concernant :
 - . la discipline à bord
 - . la sécurité du navire
 - . les soins à donner à la cargaison
 - . la réussite du voyage
- 7) Les fonctions du capitaine ne sont pas seulement d'être un représentant de l'armateur mais surtout d'être le capitaine d'un navire avec des attributions définies, à la fois par des législations nationales et internationales. Le mot "fonctions" implique les droits, les obligations, les prérogatives et les moyens nécessaires à l'accomplissement de sa charge comme représentant de tous ceux qui sont impliqués dans l'expédition maritime : armateur, chargeurs,

affréteur, assureurs, etc...

En outre, le capitaine est responsable de chaque événement survenu à bord qui a des incidences tant civiles que pénales.

En ce qui concerne l'armateur, on peut dire qu'il représente les droits des propriétaires dans les limites de la loi et qu'il est responsable :

- . des actes du capitaine et de l'équipage
- . des contrats passés par le capitaine en ce qui concerne le navire et l'expédition maritime
- . des pertes survenues durant un remorquage
- . des fautes des pilotes ou des pratiques à bord

Et en ce qui concerne le chargeur

il est le seul à avoir des activités commerciales.

Avec de telles définitions, le couple armateur/capitaine devrait toujours travailler d'une manière efficace. C'est le cas des pays où armateurs et capitaines méritent ce nom. Cependant, c'est une pure illusion de généraliser cette efficacité dans le monde maritime. En fait, que les capitaines oeuvrent ou non en bonne coopération avec les armateurs, ils sont jugés par les mêmes lois et les mêmes juges. La grande majorité des capitaines doivent à la fois concilier les demandes des armateurs et se plier à la législation nationale et surtout internationale.

En fait, on peut dire que ce n'est que tardivement que beaucoup a été fait pour donner un caractère universel à la législation. A cet égard on peut souligner les efforts de l'I M O pour ses objectifs en ce qui concerne la sécurité. On ne peut ignorer non plus les efforts de l'IFSMA dans ce domaine. Ses actions ont été continuelles et il est certain que, sans ses interventions, quelques uns des règlements actuels n'auraient pu être adoptés. Mais ne serait-il pas possible d'élargir le champ d'action de l'IFSMA et de se fixer l'objectif d'être une nouvelle I M O en ce qui concerne les activités et la défense des capitaines ? Ne pourrait-on souhaiter qu'une étude de tout événement de mer venant de l'IFSMA agisse comme un argument de poids ?

Nous croyons que les raisons de fixer cet objectif sont nombreuses et que l'IFSMA devrait étudier certains sujets et définir des attitudes générales.

Par exemple, serait-il dépassé ou périmé pour l'IFSMA d'étudier la conduite à tenir par le capitaine pour mener à bien sa mission, si les instructions de l'armateur présentent des incompatibilités avec l'accomplissement de cette dernière ou si les syndicats de l'équipage effectuent des réclamations qui l'empêchent de remplir ses fonctions.

Nous pouvons citer d'autres exemples :

. en cas de grève

1) le capitaine à la lumière de la loi internationale peut-il faire grève ? Si oui, peut-il y avoir des opérations commerciales ou déhalage du navire ?

2) dans le cas où la grève est déclenchée par d'autres syndicats, quelle doit être la position du capitaine ? Qu'en sera-t-il de la sécurité du navire et des opérations commerciales ?

Ces questions ne valent-elles pas la peine d'être étudiées pour en diffuser les conclusions.

. en cas de boycottage

Si le départ d'un navire fait l'objet de boycottage, comment peut réagir le capitaine.

. en cas d'un navire insuffisamment armé

N'est-il pas utile d'étudier attentivement cette situation ; après tout, nous devons conserver à l'esprit qu'une action isolée peut être l'objet de sanctions puisque l'armateur peut choisir son capitaine.

. hiérarchie à bord

Combien de situations embarrassantes pour le capitaine avec la tendance générale au nivellement.

. soldes

Une Fédération de capitaines n'a-t-elle pas quelque chose à dire à ce sujet

. application de STW et du memorandum de Paris

- quelles sont les recommandations de l'IFSMA pour se conformer à cette convention ?

- la décision ne peut être laissée au seul capitaine directement impliqué.

. pavillon de complaisance

Quel appui l'IFSMA peut-elle fournir au capitaine obligé de contrevenir aux règlements par manque de soutien de l'armateur, par limitation de son autorité.

Etc...etc... Beaucoup d'autres sujets peuvent être soulevés

Nous croyons, qu'outre l'extraordinaire intérêt pour les capitaines, une telle action aurait le mérite de placer l'IFSMA en position d'être reconnue internationalement.

Servir l'IMO et la sécurité a déjà été défini comme d'un grand intérêt pour la Fédération mais ce n'est pas suffisant et le champ d'action doit être élargi. Tous les membres de l'IFSMA se sentiraient soutenus, confiant dans les exemples, l'expérience et la solidarité de leurs dirigeants.

Est-ce l'opinion générale ?

Merci de votre attention.

11 - REUNION REGIONALE DE MARSEILLE

Une réunion régionale a eu lieu à Marseille le 27 Avril présidée par le commandant BROCHEC. L'ensemble des régions ainsi que le Bureau étaient représentés par les commandants BOUDIERE, CHAMOIX, FREBOURG, GODIN, HUYARD, LE GALL, PLANTY et STEPHANY. En ce qui concerne la région Méditerranée, le commandant DEBAYLE, son représentant, était entouré des commandants BEAUFRERE, FAGES, FOUCQUETEAU, JOUSSELIN, MORIZE, MOUREN, PELTIER, POURTEAU, ROBIN, SIRVEN et VALETTE.

12 - QUESTIONS DIVERSESA - COMMISSIONS A F C A NJuridique :

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

Formation - Enseignement :

GODIN - HOCHET - PINCSON DU SEL - QUEMA
 RUYSSSEN

Sécurité - Effectifs :

DAUER - GOURMELON - RUYSSSEN - STEPHANY

Pollution :

ANDRIEUX - DUEZ - LE BEGUEC - QUEMA

Routes (DST - VTS) :

CAILLEUX - CHENNEVIÈRE - COSSON - GOURMELON
 LOISEAU - LOISON

Union Technique d'Electricite :

ARBELLE

Embarquement sous pavillon étranger :

ABELANET - BARBAROUX - D'AULNOIS - LE COZ
 LOISEAU

Nouveau chateau :

BURELLER - FREBOURG - GALLOU - LE GALL

Chargé de presse :

MAUFFRET

B - REMPLACEMENT DU TRESORIER

Après avoir été trésorier de l'AFCAN pendant trois ans, le commandant GUILLEMIN désire pour raisons personnelles être déchargé de sa tâche. Cette succession est donc ouverte à tout adhérent qui voudra bien nous le faire savoir le plus rapidement possible.

C - JEUNE MARINE

Cette revue, bien nommée, par la qualité de ses articles et l'intérêt qu'elle suscite, a besoin d'être aidée. Son malheur est, que diffusée sur les navires, un seul exemplaire est lu par tout un état major.

Que ceux qui apprécient cette revue et qui désirent continuer à la lire lui apportent leur soutien en s'abonnant personnellement.

D - RECTIFICATIF :

Dans le dernier bulletin de Mars 1984, la dernière ligne de la page 3 (à gauche) ayant disparue au tirage, il fallait lire :

"Le commandant MAUFFRET est désormais chargé" des relations avec la presse

Le commandant BRIN est décédé à bord de son navire "Le Salorges" le 20 Mars dernier au cours d'une traversée entre Gabès et Caronte. Il y a plusieurs années, l'E T A avait plastiqué son navire, le roulhier Montlhéry premier du nom, en pleine nuit dans le port de Pasajes. Bien que le naufrage ait eu lieu en quelques minutes, grâce au sang-froid du commandant BRIN, tout l'équipage s'était sorti indemne de cet attentat. Le commandant BRIN était chevalier du mérite maritime.

Il laisse une épouse et trois enfants auxquels nous adressons notre sympathie attristée.

---oOo---

ANNEXE 1

ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE NAVIRES

B U D G E T 1 9 8 4

MOIS : AVRIL 84

PREVISIONS		P O S T E	RECETTES	DEPENSES
Annuel.	Mensuel.			
276 100		Cotisations	28 145.00	
		Dons		
18 900		Intérêts placement		
		Ventes publicité		
9 396	783	A - Cotisations IFSMA		
36 000	3 000	B - Frais secrétariat		5 308.20
2 400	200	C - Journaux public.		
12 000	1 000	D - Téléphone		80.00
480	40	E - ASS. DROIT ^{I.M.T.M.} M ^{me} FRANCAIS		
66 000	5 500	F - Frais de mission		198.00
12 000	1 000	G- Installation/matériel		
18 000	1 500	H - Loyer et charges		1 100.20
54 000	4 500	I - Salaires et charges		6 823.04
72 000	6 000	J - Cot. protec. juridique		
		K - Provision pour impots		
12 724	1 060	L - Bulletin association		
		Placements mensuels	340 000.00	340 000.00
		Compte courant	17 300.25	31 935.81
295 000	24 583	TOTAUX	385 445.25	385 445.25
		Totaux depuis 1er janv.		

COTISATIONS :

- actifs 270 X 960 = 259 200
- retraités 130 X 130 = 16 900
soit 276 100

ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE NAVIRES

Du 1er Janvier au 30 Avril 1984

B U D G E T 1 9 8 4

MOIS : 4

PREVISIONS		P O S T E	RECETTES	DEPENSES
Annuel.	Mensuel.			
276 100		Cotisations	159 915.00	
		Dons		
18 900		Intérêts placement	12 211.31	
		Ventes publicité		
9 396	783	A - Cotisations IFSMA		9 071.34
36 000	3 000	B - Frais secrétariat		13 574.53
2 400	200	C - Journaux public.		200.00
12 000	1 000	D - Téléphone		4 245.30
480	40	E - ASS. DROIT ^{I.M.T.M.} M ^{me} FRANCAIS		200.00
66 000	5 500	F - Frais de mission		19 158.95
12 000	1 000	G- Installation/matériel		
18 000	1 500	H - Loyer et charges		4 332.15
54 000	4 500	I - Salaires et charges		22 404.16
72 000	6 000	J - Cot. protec. juridique		500.00
		K - Provision pour impots		
12 724	1 060	L - Bulletin association		3700.32
		Placements mensuels	270 000.00	340 000.00
		Compte courant	7 196.25	31 935.81
295 000	24 583	TOTAUX RECETTES DEPENSES	172 126.31	77 386.75
		Totaux depuis 1er janv.	449 322.56	449 322.56

COTISATIONS :

- actifs 270 X 960 = 259 200
- retraités 130 X 130 = 16 900
soit 276 100

RENTRES au 30.4.84

153
80

APPLICATION DE LA LOI ANTIPOLLUTION
EN ITALIE

Michel CARON

m/s AMANDINE

Mon cher collègue,

Je relève dans le JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE du 28 mars, l'information suivante qui vaut la peine, je crois, d'être portée à la connaissance de nos adhérents à la prochaine réunion.

" APPLICATION POUR LA PREMIERE FOIS EN ITALIE DE LA LOI POUR LA DEFENSE DE LA MER DANS UN PROCES CONTRE UN COMMANDANT DE NAVIRE.

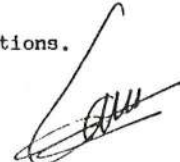
Un juge de première instance de La Spezia a appliqué pour la première fois en Italie la nouvelle loi pour la défense de la mer dans un procès contre le commandant d'un navire qui, alors qu'il procédait à des opérations de débarquement à un quai de l'ENEL, a laissé échapper dans la mer une importante quantité de produits pétroliers. Le commandant du navire, le Filikos de pavillon grec, a été jugé et condamné pour pollution à une amende d'un million de lires. Celle-ci ayant été payée, la situation a donc été régularisée.

Mais la nouveauté réside dans le fait que pour la première fois a été appliquée la loi du 31 décembre 1982 sur la défense de la mer. En condamnant le commandant à une amende et au paiement des frais de procès, le juge de première instance a ordonné la transmission des actes du procès au Ministère de la Marine marchande afin qu'il puisse de son côté, appliquer au commandant les mesures prévues par la loi, lesquelles interdisent pour toujours celui qui s'est rendu responsable d'une pollution de commander quel que navire marchand que ce soit dans les eaux territoriales italiennes et à plus forte raison d'accoster dans un port italien. "

L'interdiction de séjour à vie ! Voilà effectivement une belle nouveauté.

A remarquer que les Italiens ont voté leur loi anti-pollution un 31 décembre. Gageons que, comme en France, il n'y avait pas beaucoup de parlementaires en séance

Salutations.



CETRAMAR / CETRAGPA

M/V " CETRA CASSIOPEA "

Capitaine : LANCELLE Bernard

Le Capitaine du navire CETRA CASSIOPEA

à

Monsieur le Secrétaire d'Etat à la Mer

Place Fontenoy PARIS

Objet : recours gracieux en
demande de suspension d'affaire

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Commandant actuellement le CETRA CASSIOPEA navire vre-
quier français du Groupement d'Interêt Economique CETRAGPA armateur
CETRAMAR je relève comme tous les officiers de ce navire des CHARGEURS
REUNIS, compagnie dont le siege est situé 3 Boulevard Malesherbes
75360 Paris Cedex 08.

En escale à Dunkerque depuis le 19 avril les opérations commer-
ciales se sont terminées le 26 avril à 09H00. Le personnel d'exécution,
après vôte, a alors entamé un retard à l'appareillage de 72 heures,
mouvement qui s'inscrit sur le plan national dans le cadre de l'obten-
tion de la retraite à 50 ans avec le bénéfice de toutes les annuités.
J'ai alors reçu le 26 avril à 18H50 du Commandant de Port de Dunkerque
une mise en demeure (Police de Grande Voirie) de libérer le poste à
quai occupé par mon navire. En présence de ce Commandant de Port et
d'un huissier de justice (Maître Raymond RAGONS de Dunkerque) que
j'avais convoqué le 27 avril après midi, mon équipage, par l'intermé-
diaire de son délégué, a refusé verbalement et par écrit d'obéir à mes
ordres à savoir d'exécuter toute manoeuvre de déhalage ou d'appareillag
et ce jusqu'à la fin de la grève soit jusqu'au 29 avril 09H00.

Le Commandant de Port de Dunkerque m'a alors remis un procès-
verbal de Contravention (Police de Grande Voirie) mon impossibilité,
à cause de la grève d'équipage, de quitter le poste occupé constituant

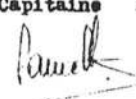
des infractions aux articles L 323-I (amende de 1000 à 2000 francs pour
le Capitaine) et R 323 2 et 4 du Code des Ports Maritimes et aux articles
II et I5 du Règlement Général de Police des Ports Maritimes. Sur ce procès
verbal de contravention j'ai apposé la réserve suivante :

" malgré tout mon désir et ma bonne volonté de donner satisfaction à la
Capitainerie du Port de Dunkerque, le déhalage du navire est impossible
en raison d'une grève de 72 heures du personnel d'exécution - voir photo-
copie du P.V. de vôte de l'équipage _ cas de force majeure " .

Ayant effectivement démontré ma bonne volonté au Commandant de
Port de Dunkerque, cette lettre est un recours gracieux en demande de
suspension de cette affaire intéressant un Capitaine de navire

Avec mes remerciements anticipés veuillez agréer, Monsieur le
Secrétaire d'Etat, mes salutations respectueuses.

Le Capitaine LANCELLE Bernard


Rue de Melus - Loguivy de la Mer
22620 PLOUBAZLANEC

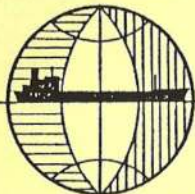


ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES
DE NAVIRES

11, avenue du Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD

DERNIERS ADHERENTS DEPUIS OCTOBRE 1983

- . Robert ROUSSEL, 15 avenue Marcel Pagnol 33260 LATESTE (56/66 47 52) - Chargeurs Réunis
- . Jean Claude CAUDAN, Lan Armez 22860 PLOURIVO (96/20 96 07) DREYFUS
- . Yvan DEVINEAU, 3 rue Parée Pénard 85740 L'EPINE (51/39 07 66) - C G M
- . Jean Pierre LEROUX, "La Closerie" Gruchet St Simeon 76810 LUNERAY (35/85 39 98) - S N C F
- . Jacques BANCE, 4 Route de Lenan 33138 LANTON (56/82 92 43) GABES
- . Jean Pierre MASSON, 79 av. D. Casanova 94200 IVRY SUR SEINE (672 07 41) - D'ORBIGNY
- . TAMISE, Fargues s/Ourbise 47700 CASTEL JALOUX (53/93 97 17) SITRAM
- . Bernard LANCELLE, L'issue 22620 PLOUBAZLANEC (96/20 94 37) C M C R
- . Michel GUILLAMET, Dar Fadiouth, Impasse de Pessac Aïn Diab CASABLANCA - C° Marocaine de navigation
- . J.F. PAUGAM, 10 Impasse Alexandre BRETHERL 29100 DOUARNENEZ - Genavir
- . Michel LAFFARGUE, 15 av. M. Robespierre, Porte 212 94400 VITRY S/SEINE (682 18 68) C G M
- . Pierre GIRARD , BP 7128 - TARRAVAO - TAHITI
- . PILOTES DU PORT DE SETE, 26 av. Victor Hugo 34200 SETE
- . Philippe HERVE, 9 Chemin de Bergnieulles 62231 COQUELLES (34 39 78) S.N.C.F.
- . Pierre RECHER, 74 Bd Clémenceau 76600 LE HAVRE (35/21 38 87) SFTP
- . Bernard ANGELVY, "La Touline" Domaine du Trézain 83990 SAINT TROPEZ (94/56 19 83)
- . Edouard QUEAU, 10 rue Prat au Eol 29262 PORTSALL (98/48 66 18)
- . Jean Yves BONIS, 78 rue du Gl de Gaulle 76310 SAINTE ADRESSE (35/46 16 10) C G M
- . André WALLYN, 17 rue Ml Lefebvre 62126 WIMILLE (21/80 10 30)
- . Pierre L'HER, 24 Bd de la République 91450 SOISY S/SEINE (6/ 075 00 35) SNC DV
- . Guy DURAND, "Les Tennis" 21 rue Jacquard 76620 LE HAVRE (35/44 70 41)
- . Michel ROUAULT, 103 rue de la Tour 22190 PLERIN (96/33 50 92)



AFCAN

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-
tige 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