

UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

A F C A N

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

OCTOBRE 1984

AFCAN INFORMATIONS
=====

CAPITAINES FRANCAIS SOUS PAVILLON ETRANGER

Le Secrétariat reçoit de temps à autres des lettres de capitaines français navigant sous pavillon étranger qui apprennent l'existence de l'A F C A N et demandent s'ils peuvent y adhérer.

L' A F C A N - ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES - (300 membres actifs et 160 préretraités et retraités) affiliée à l' I F S M A - INTERNATIONAL FEDERATION SHIPMASTER'S ASSOCIATIONS : 4000 membres - regroupe
DES CAPITAINES COTIERS, DES CAPITAINES DE LA MARINE MARCHANDE, DES C.L.C. ET DES C1 NM
navigant au cabotage ou au long cours sous pavillon français ou étranger.

OCTOBRE 1984
=====

A la réunion du Conseil d'Administration élargi qui s'est tenue le 13 Septembre 1984 avenue Reille à Paris étaient présents les commandants

. ABELANET - BORDENAVE - BOUDIERE
BROCHEC - BUSIAU - CARON - FREBOURG - GOURMELON
HOCHET - HUYARD - LOISEAU - MAUFFRET - PLANTY
POLLET - POURTAU - SACONNEY - STEPHANY - RUYSSSEN

ainsi que Maître HILLION-BARBANCON.

I - LE MOT DU PRESIDENT -

Dans ce bulletin, vous pourrez prendre connaissance des problèmes débattus au cours de la réunion du Conseil d'administration du 13 Septembre 1984.

L'été aurait passé sans problème si n'était survenue la catastrophe du "Mont Louis" dont le naufrage a réouvert le dossier nucléaire, tout imprégné de peurs irraisonnées et de passions.

Ce naufrage, suivi d'heure en heure de bulletins en flashes sur radios et télévisions, allait donner lieu à un beau dérapage de l'information. C'est un miracle qu'on n'ait pas eu à déplorer de pertes en vies humaines car n'oublions pas qu'un RORO coule en quelques minutes, parfois même en moins de trois. Peut-on espérer sauver son équipage en un laps de temps aussi court ? Encore une fois a-t-on vraiment étudié les conditions d'évacuation des navires transbordeurs en cas de sinistre ?

Dans le cas du Mont Louis le sort des marins n'était pas la préoccupation principale de la plupart des médias ; ce qui allait faire le régal et donner libre cours au goût du sensationnel concernait une partie de la cargaison, à savoir des fûts d'hexafluorure d'uranium. On tenait enfin un produit plus dangereux plus polluant que le pétrole... l'atome a pollué mais surtout les médias.

Cette affaire montre une fois de plus que les problèmes touchant à la mer et aux transports maritimes sont très mal traités, sur le plan de la communication.

En définitive, tous les fûts ont été récupérés et la Mer du Nord n'est pas plus polluée qu'avant. Vous me direz qu'elle l'est déjà assez, c'est peut-être le cas, mais pas par la faute des marins.

Le Colloque de Rotterdam, l'année dernière en Septembre, avait mis en évidence le fait que la pollution marine par la navigation ne représente qu'une infime partie par rapport à la pollution tellurique. La pollution de la mer vient surtout de la terre, mais, chut ! il ne faut pas en parler.

En fait les capitaines de navires n'auront plus aucune raison de rejeter des résidus à la mer lorsque tous les ports seront équipés d'installations de réception des résidus en application de la Convention MARPOL, en vigueur depuis l'année dernière. Combien de ports français sont-il en règle ? Les réponses à notre questionnaire - que nous avons transmises à l'IFSMA - sont éloquentes.

Lors du Conseil des ministres du 3 Octobre de nouvelles mesures ont, nous dit-on, été arrêtées pour améliorer la qualité des eaux marines. De quoi s'agit-il ? De renforcer les procédures de sécurité en Mer du Nord. La France va proposer aux pays riverains d'étendre le dispositif de surveillance déjà mis en place dans la Manche et le Pas de Calais. La détection aérienne des navires rejetant des déchets en mer va être renforcée puisque les avions des douanes seront équipés de dispositifs adéquats. Les responsables politiques oublient trop facilement que les exigences de la mer s'apprennent le visage fouetté par les embruns et non dans le confort des bureaux moquetés. Renforcer la sécurité de la navigation en améliorant l'équipement des CROSS est certes une bonne chose à condition qu'à l'avenir il n'y ait pas davantage de gens à regarder passer les navires que sur les navires eux-mêmes.

En ce moment, 14 pays européens étudient et s'efforcent de déterminer si un système de navigation assistée depuis la terre est faisable et à quel prix. Il convient de savoir que le but final est d'établir à terre une autorité habilitée à donner des ordres aux capitaines et non plus des informations. Les Allemands, les Hollandais ne seraient pas contre. Le Symposium de Marseille avait admis quelques principes de bon sens tels que :

"le commandement du navire reste du ressort du personnel à bord, la coordination du trafic revient au personnel à terre.

les commandants et les pilotes n'acceptent pas de recevoir des ordres de manœuvre des S.T.M. ce qui leur retirerait effectivement leur pouvoir de décision quant à la conduite du navire".

Si nous n'y prenons garde le trafic maritime risque de se voir organisé comme le trafic aérien ; le capitaine se bornera à passer plus ou moins vite les vitesses et les pilotes à devenir des intermédiaires. L'Etat est, par nature, porté à tout contrôler, poussé en cela par sa toute puissante administration. Dans les instances internationales la plupart des interventions juridiques du représentant français témoigne de cette volonté. Nous ne serons jamais trop vigilants : des informations, oui - des ordres, non. Je vous demande de réfléchir à ces problèmes et de nous faire part de vos réflexions.

Le quart du capitaine a aussi fait l'objet d'une étude approfondie qui montre à quel point cette obligation faite aux capitaines dans certains armements est en contradiction avec la législation sur le droit du travail et sur la sécurité. Certains penseront peut-être que c'est un combat d'arrière garde. Je suis au contraire persuadé que le capitaine doit être totalement disponible pour mener à bien sa mission commerciale administrative et technique et pour une plus grande sécurité du navire et des hommes. La situation de la flotte de commerce est catastrophique. Au 1er Octobre 1984 elle ne comprenait plus que 350 navires totalisant 8,6 millions de tonneaux de jauge brute. D'autre part, la balance des paiements pour les transports maritimes continue à se dégrader. Chacun sait que le transport sous pavillon étranger entraîne une sortie considérable de devises.

Quant au problème humain, rien ne va plus. La situation présente donne lieu à des problèmes graves, douloureux : licenciements dans presque toutes les compagnies : TOTAL, B.P. GAZOCEAN, SFTP, UNION NAVALE, etc...

Ce n'est pas le budget de la Marine marchande proposé pour 1985 qui permettra aux armateurs de renouveler et d'adapter la flotte pour "la reconquête du pavillon français".

Ce budget, sur lequel Monsieur DUROMEA, rapporteur à l'Assemblée Nationale, a souhaité avoir notre avis, nous paraît montrer d'une façon éloquente le manque de volonté politique du Gouvernement de vouloir une flotte de commerce modernisée, dynamique, armée par des équipages compétents. Notre flotte vieillit au détriment de la rentabilité et de la sécurité.

L'évolution du transport maritime s'est accélérée ces dernières années et il importe que l'enseignement maritime et la réactualisation des connaissances suivent.

Qu'en est-il d'un simulateur de passerelle en France ? Ce serait pourtant bien plus utile que le navire d'entraînement. C'est aujourd'hui que l'on forme les officiers et marins de demain.

Je voudrais vous dire encore que lors de la prochaine session du Comité de la sécurité maritime, prévue du 19 au 30 Novembre prochain, nous aurons un représentant dans la délégation française, notre collègue HUYARD a accepté d'aller passer deux semaines à Londres. Nous voulons être présents partout où se discute la sécurité maritime et nous tenons à apporter notre pierre à l'édifice.

Que chacun d'entre vous aussi apporte sa pierre à l'édifice de l'AFCAN. Notre association est votre affaire à tous les capitaines. A travers vos témoignages et vos réflexions nous aurons une meilleure vision de vos problèmes.

En attendant une embellie, je ne peux que vous encourager à tenir bon, à vous sentir davantage solidaires.

Y. BROCHEC

II - REPLACEMENT DU TRESORIER -

Le commandant GUILLEMIN qui assure depuis trois ans la comptabilité de l'association a demandé à être déchargé de ses fonctions. Nous le remercions de sa collaboration à un poste difficile. En effet, récupérer les cotisations auprès des retardataires est une tâche fastidieuse et décourageante.

Il sera remplacé dans la fonction de Trésorier par le commandant BOUDIERE et les cotisations devront désormais être adressées au Secrétariat Général, par C.C.P. ou chèque bancaire, 11 Avenue du Ml Leclerc 92210 SAINT CLOUD. L'appel des règlements pour 1985 est fait dans ce bulletin, avec détail des cotisations ci-après :

- actifs	1 000 FR
- sédentaires	750 FR
- retraités	150 FR

Sauf rétrogradation de fonction, le trésorier considère comme démissionnaire tout membre n'ayant pas acquitté ses cotisations depuis trois ans. Si, passé ce délai, le membre désire réintégrer l'AFCAN, il doit régler ses trois années de cotisations.

Nous rappelons cette règle au cas où des collègues auraient soudain besoin de notre soutien bien qu'ayant omis de répondre aux différentes relances du trésorier.

III - EXPOSE DU COMMANDANT PLANTY A LA FACULTE DE BORDEAUX (12 au 16 Mars 1984) -

Au cours d'un séminaire qui s'est tenu à la Faculté de Bordeaux, le commandant PLANTY a fait un exposé sur le "Capitaine et le Port".

L'abondance d'articles ne nous avait pas permis de le publier dans le dernier bulletin et nous vous le présentons aujourd'hui dans son intégralité.

Messieurs SOUBEYROL et VIALARD, professeurs à l'Université de Bordeaux, qui avaient organisé ce séminaire sur la réglementation portuaire, souhaiteraient qu'à l'occasion d'autres rencontres soient traités des thèmes susceptibles d'intéresser des capitaines de navires.

LE CAPITAINE DU NAVIRE ET LE PORT

Cette communication se propose de vous présenter la personnalité professionnelle du capitaine de navire, son rôle dans les escales en relation avec les représentants des différentes activités portuaires, les préoccupations qui sont les siennes, l'ambiance dans laquelle il évolue et prend ses décisions dans le meilleur souci des intérêts qui lui sont confiés.

Du port je ne parlerai guère, m'adressant à un auditoire plus qualifié en ce domaine que je ne le suis.

Cependant le port, quelque soit son organisation et l'éventail plus ou moins complet selon son importance des services qu'il peut assurer à l'utilisateur, est d'abord un outil économique dont la finalité est de concourir à la vivacité et à l'effervescence de la vie économique. En cela, il rejoint le rôle du navire outil économique lui aussi dont l'activité est le reflet de la prospérité générale.

Le capitaine dont il est dit qu'il est seul maître à bord a un triple rôle :
 . d'ordre public . d'ordre nautique . d'ordre commercial.
 Ces attributions sont définies par un tissu de textes législatifs et réglementaires nationaux ou internationaux dont la trame est fort ancienne.
 Valin, dans sa préface à son Commentaire de la Grande Ordonnance, rappelle que selon le P. Fournier dans son traité d'hydrographie, les premiers textes en la matière auraient été formés environ le temps que Josaphat régnait en Judée, c'est-à-dire 61 ans après Salomon, soit quelque neuf cents ans avant notre ère. Le monde romain avec Peckius et Vinnius y a contribué. Le Moyen Age par les Rôles d'Oléron réalisa une première codification propre aux Mers du Ponant.

Le Consulat de la Mer édité à Marseille en 1577 rappelle l'importance maritime du bassin méditerranéen. L'Ordonnance sur la Marine de Colbert en 1681 a codifié et fixé des bases du Droit Maritime que l'on retrouve encore dans ses implications administratives, nautiques, commerciales et sociales.

Le XIX^e siècle, dans sa deuxième moitié, a vu apparaître les premières conventions internationales (Franc bord) dont nous connaissons actuellement une floraison particulièrement abondante et féconde.

Il n'est pas dans mon propos de commenter ces textes. D'éminents juristes y consacrent leur existence professionnelle. Cependant, il me paraît important, dans le cadre de cette communication, de souligner que, si le Capitaine chef de l'expédition maritime, mandataire et préposé nautique de l'Armateur, gardien des biens et des intérêts qui lui sont confiés, engage par ses actes la responsabilité de ses mandants et des tiers, il engage aussi la sienne propre devant les juridictions pénales, comme devant les juridictions civiles ou commerciales.

Cette responsabilité personnelle du Capitaine n'est pas une figure de style ni une construction juridique abstraite, ni un instrument démodé. C'est une réalité vécue. Des actions judiciaires récentes, tant au pénal qu'au civil, dont certaines encore pendantes, l'attestent. La loi du 2 Janvier 1979, actualisée à la suite de la ratification par la France de la Convention MARPOL, par la loi du 5 Juillet 1983 est là dans sa rigueur pour rappeler et ... limiter à 1 000 000 de Francs nouveaux et 3 ans de prison cette responsabilité pénale du capitaine.

Dans l'état actuel de la législation, cette responsabilité ne peut être couverte par une quelconque assurance. Au Pénal, cela va de soi : on n'assure pas une peine de prison. La loi interdit de couvrir une peine d'amende. A la rigueur, est-il possible d'envisager la couverture des conséquences financières d'une sanction pénale.

Il en va différemment à l'étranger, où les clubs d'assurance couvrent cette responsabilité pénale.

La couverture en responsabilité civile des capitaines n'a à dire vrai jamais été sérieusement envisagée par la profession. Les cas étaient rares, la jurisprudence semble avoir été accommodante. Or, des actions récentes intentées en partie civile par les victimes d'événements de mer à l'encontre du capitaine rescapé, ou même à l'encontre de la veuve et des orphelins du capitaine décédé dans l'événement, montrent que cette couverture en responsabilité civile s'impose. Il semble que dans ce domaine on soit amené, pour progresser, à envisager en premier lieu une limitation de responsabilité comme il en existe, de convention internationale pour les armateurs.

I - Les relations du Capitaine et du Port s'examinent sous deux aspects :

... du point de vue commercial et du point de vue administratif.

Du point de vue commercial, qui est la raison d'être du navire dans le port, les préoccupations du capitaine prennent une physionomie quelque peu différente selon le mode d'exploitation du navire : ligne régulière ou affrètement. Vous me permettrez une brève digression à ce sujet. Ce qui caractérise la ligne dite régulière, ce sont d'une part le nombre et la localisation géographique des ports desservis et d'autre part un horaire pré-établi, longtemps à l'avance de la desserte de ces ports. La rotation du navire est connue dès le départ du premier port, et jusqu'au retour ; et ceci à longueur d'année. Il se produit nécessairement de temps à autre des décalages. Mais ils n'altèrent pas le schéma général.

Ce mode qui laisse à l'armateur l'exploitation de son navire permet donc au capitaine d'établir des prévisions et d'échelonner dans le temps les démarches que l'administration du navire entraîne en fait d'entretien, de réparation, de soutage, d'approvisionnement, de relève d'équipage, de correspondance. Par ailleurs, lors des escales le capitaine relève soit d'agent appartenant à la même compagnie d'armement (réseaux commerciaux tels ceux de la C^o Générale Maritime, Société Navale Delmas Vieljeux, C^o Maritime des Chargeurs Réunis, Nouvelle C^o Havraise Péninsulaire) pour ne citer que quelques noms de compagnies qui étaient et sont encore très structurées sur du personnel qui leur est propre, réparti à travers le monde. Soit l'agent lié contractuellement avec son armement.

Dans un cas comme dans l'autre, le capitaine retrouve lors de chaque escale, des interlocuteurs connus et familiers dont il connaît les dispositions, les qualités, voire les points faibles. La relation est d'ailleurs réciproque et joue aussi bien dans le sens des préposés terrestres de l'armateur vis-à-vis du capitaine qu'ils connaissent ou apprennent à connaître. Sans insister, il apparaît que ce mode d'exploitation du navire simplifie beaucoup de choses. Le capitaine est très entouré. Certains esprits particulièrement indépendants pensent même qu'il le fût trop, à la limite de l'ingérence ;

quoiqu'il en soit l'appréhension de visages inconnus ne se manifeste pas, la glace est rompue, le contact humain et professionnel est établi. Le capitaine est un familier du port.

Lorsque le navire est exploité sur le mode de l'affrètement, il en va différemment. L'armateur prend du recul; il veille bien entendu en liaison avec son capitaine au maintien du navire dans ses conditions de bonne navigabilité et d'administration conformément à ses engagements. Mais l'exploitation commerciale du navire est entre les mains de l'affréteur qui expédie le navire chercher sa cargaison là où elle se trouve pour la transporter là où elle sera demandée. Ce mode d'exploitation, désigné en termes anglo-saxon sous le nom de "tramping", intéresse très particulièrement les trafics pondéreux, vracs liquides ou solides. Ces trafics sont très souvent saisonniers. Ils intéressent des contrats d'échanges intercontinentaux, dont la masse globale n'est pas nécessairement transportée par le ou les mêmes navires.

L'armateur comme l'affréteur attendent pour conclure le meilleur taux, donc souvent au dernier moment. De son côté l'affréteur qui, en règle très générale est aussi le propriétaire de la marchandise qu'il transporte pour son propre compte, la délivrera dans le ou les ports où la demande est la plus favorable à ses intérêts.

De ce schéma simplifié, car de nombreuses variantes se constatent, il résulte que le navire n'apprend qu'au dernier moment le port où doit s'effectuer son chargement, puis lorsqu'il prend la mer, chargement terminé, il ignore souvent dans quels ports il fera escale pour décharger la cargaison. Le navire est "à ordre". Sa destination finale dans une zone géographique certes définie par le contrat d'affrètement lui est précisée à la mer, et souvent dans les dernières heures de la traversée.

Il apparaît dans ces conditions que toutes prévisions concernant les domaines que nous avons cités tout à l'heure sont aléatoire. Il faut que, dans chaque port l'opportunité soit choisie; gymnastique d'autant plus difficile que très souvent l'agent désigné dans le port d'escale, tant l'agent de l'affréteur que celui de l'armateur, et pour cause, n'est connu lui aussi qu'au dernier moment.

Dans ces conditions le capitaine dans ses pégrinations autour du monde ne rencontre pratiquement jamais deux fois les mêmes agents, les mêmes manutentionnaires, les mêmes courtiers ni les mêmes représentants des autorités. Il faudra faire connaissance. Derrière la cordialité de l'accueil, la glace ne se rompt pas nécessairement. D'autant que si la langue anglaise est la langue maritime d'usage universelle elle n'est pas nécessairement pratiquée avec une égale profondeur. Et que dire des prononciations ! Le capitaine n'est pas familier du port. Son nom est à peine connu, sinon ignoré; son passage est éphémère. Le poids que donne la continuité dans la présence ne joue pas pour lui. Sa position et ses points de vue sont de ce fait quelquefois plus difficile à faire valoir.

Les schémas commerciaux dans lesquels évolue le capitaine sont donc limités. Ils sont aussi très souples.

L'autre aspect des relations du capitaine et du port, d'ordre administratif, pose la question de savoir de quel port il s'agit ?

Si la fonction portuaire relève d'un concept très général, si son organisation relève globalement des mêmes préoccupations d'un port à l'autre, par contre pour des raisons locales, historiques ou de prestige national, l'Administration - bien que tout compte fait fondamentalement et nécessairement la même - revêt dans son expression des formes très variées d'un port à l'autre, et toujours rigides. Telle définition de la jauge par exemple valable à Suez ne l'est pas à Panama. Telle déclaration dans telle forme doit être faite ici et pas là. Telle démarche dans tel port doit être faite par le capitaine en personne et non par son agent. Nous sommes donc en présence d'une grande variété de situations qui n'est pas tant s'en faut sans influencer sur le capitaine, dans son activité et les appréciations qu'il peut porter. Dans cette grande variété, il est difficile d'opérer un classement et sur quel critère ?

Dans la perspective de cet entretien, je me hâserai à proposer le critère de la rigidité administrative. D'ailleurs la relation du capitaine et du port, n'est-elle pas qu'un cas appliqué des relations de l'économique et de l'administratif ? Celui-ci doit être rigoureux pour le bien commun. Celui-là doit être souple pour la prospérité générale.

De ce que j'ai pu constater et de ce que me disent de nombreux et plus jeunes camarades, il semble que les ports qui allient le mieux la

rigueur et la souplesse - c'est-à-dire en bref qui ne font pas de l'administration un but en soi situent sur les rivages des plus vieilles nations maritimes. En particulier celles du Droit Romain.

Enfin, pour clore cette entrée en matière d'ordre un peu général, il n'est pas sans intérêt de faire une petite remarque qui passe souvent inaperçue, tant les choses vont de soi dans une activité très spécifique et sans vouloir non plus insister sur les difficultés de son métier, signaler que l'homme que vous rencontrez au matin de son arrivée a derrière lui de nombreuses heures de veille nécessitées par la conduite nautique du navire : navigation en vue de terre, atterrissage, attente et prise du pilote, navigation en rivière, manœuvre d'accostage, amarrage du bâtiment.

Si vous totalisez vous constatez que cet interlocuteur a commencé sa journée depuis bien longtemps. Il se présente à vous tendu et quelque peu las pour effectuer les démarches, régler les situations de tous ordres que l'escale entraîne.

II - Sur cet arrière plan rapidement esquissé, le capitaine dont la mission essentielle est d'ordre commercial se présente dans un port.

PORT : plan d'eau abrité d'accès quelque fois difficile, muni d'équipements adaptés aux opérations commerciales du navire. Cargaison solides, liquides, gazeux, produits dangereux, passagers, etc... Mais aussi frontière maritime

A ce titre la puissance publique organise un certain nombre de contrôles :

- contrôle sanitaire aux frontières
- contrôle d'identité et d'immigration
- contrôle des douanes
- contrôle technique relatif au navire et à sa conformité aux règlements nationaux ou internationaux.

Le capitaine et son navire vont donc être l'objet de démarches administratives. Ces démarches sont très importantes pour l'administration qui établit des questionnaires à remplir, des listes de documents à fournir ou à présenter, qui déplace des fonctionnaires pour toutes visites ou vérifications qu'elle juge opportune.

Le bien fondé de ces démarches n'est pas à mettre en cause. Par contre le formalisme dont elles s'entourent pourrait être réexaminé dans le sens d'une normalisation tant nationale qu'inter-

nationale qui pour le capitaine simplifierait bien des problèmes d'ordre pratique.

Par exemple, dans un même pays, d'un port à l'autre, le même questionnaire d'arraisonnement descriptif du navire et de sa cargaison change de présentation de rubriques, quelquefois de format. D'un pays à l'autre la présentation des listes d'équipage est différente, dans certains cas assorties de photographies d'identité, et doivent parvenir avant l'arrivée donc être expédiées du dernier port européen, munies des visas consulaires. Même remarque concernant les documents douaniers relatifs à l'équipage, aux cambuses, aux tolérances.

Sans insister plus il apparaît que ces démarches administratives, fondées en soi, mais qui apparaissent bien souvent désuètes et mal adaptées aux brèves escales du navire entrent pour beaucoup dans les préoccupations du capitaine dans le port.

Sur tous les navires il est tenu à jour une liste dite des "papiers d'escale" où sont énumérés, port par port, les documents à présenter, le nombre d'exemplaires requis, l'administration destinataire de chaque exemplaire. Certaines compagnies très structurées disposent au siège social d'un service dont l'unique attribution est de préparer le dossier administratif de chaque port desservi par leur navire de ligne régulière.

A vrai dire, les préoccupations du capitaine relatives à un port particulier commencent bien avant que le pilote de mer ne franchisse la lisse du navire. L'époque n'est plus où le navire, par sa bonne arrivée créait l'évènement. La vigie qui interprétait les signaux par pavillon flottant, à l'aide de sa longue vue, a disparu.

Encore récemment un simple télégramme laconique précisant la date et l'heure d'arrivée à la bouée d'atterrissage suffisait pour mobiliser tous les services intéressés à la réception et à l'arraisonnement du navire. Le soucis d'intérêt commercial de réduire les temps morts avant le début des opérations de chargement ou de déchargement, lié au soucis d'une meilleure organisation de ces opérations, les délais de préavis nécessaires pour commander le matériel et les équipes de manutention, le soucis des autorités d'être renseignées avec anticipation sur la cargaison, l'équipage, l'état de navigabilité et des équipements de sécurité, développe une émission radiotélégraphique, voire telex, importante.

La mise en application des Conventions SOLAS 74/78 et MARPOL 73/78 semble, en ce qui concerne les navires transportant des produits spéciaux, dans certains ports, développer encore ces questionnaires radio.

8

Ainsi le capitaine duement annoncé, est attendu avec une anticipation qui n'exclut pas, lors de l'arrivée, amarrage terminé, échelle de coupée mise à terre, quelques heures fébriles.

Reprenons, si vous le voulez bien, pour les examiner plus en détail, les différentes rubriques qui concrétisent les relations du capitaine et du port. Nous les énumérerons schématiquement, chacune pouvant faire l'objet d'un commentaire assorti de quelques exemples concrets.

Revenons sur les préoccupations nautiques relatives à la navigation dans les eaux étroites, chenaux, entrée des ports, rivières et bassins. Cette navigation s'effectue un pilote étant à bord pour conseiller et guider le capitaine. Pilote hauturier, pilote de mer, pilote de rivière et pilote lamaneur. Il faut retenir que le pilote, conseillé technique du capitaine, engage la responsabilité de ce dernier. Il n'a pas de responsabilité propre sauf faute prouvée bien entendu. La seule exception connue est celle des pilotes du canal de Kiel, qui démontent le capitaine.

L'accostage fait appel aux remorqueurs, en nombre plus ou moins élevé. La coordination de la manœuvre entre le capitaine, le pilote, les remorqueurs et l'officier de port qui précise le positionnement du navire le long du quai, n'est pas chose aisée et donne lieu quelquefois à des incidents plus ou moins graves.

Dans l'ordre administratif, le capitaine rencontrera :

- l'officier de santé du contrôle sanitaire aux frontières - libre pratique - patente - rade de quarantaine - maladies contagieuses - décès suspects - dératissage.

- l'officier d'immigration - contrôle de la liste d'équipage - clandestin - rescapés (boat people)

- l'officier des douanes - accompagné d'une équipe pour le contrôle des cambuses mises sous scellés de certains approvisionnements (tabac, alcool, thé) repressions des fraudes - drogue - fouille du navire.

L'action de cette administration, toujours très sur son quant à soi est emprunte d'un zèle qui quelquefois dépasse la limite de la bienséance (lecture du courrier personnel, fouille nocturne inopinée) et de la démarche justifiée.

L'officier de port et à travers lui le capitaine du port et l'administration proprement dite du port dans son aspect technique.

Régulation des mouvements de navire, poste à quai, sécurité incendie - pollution par hydrocarbure - marchandises dangereuses - police du plan d'eau, pillard.

Le port, par son site géographique, par ses implantations et ouvrages définitifs, par sa structure pesante, s'adapte mal aux évolutions du transport maritime.

Il est plus rapide de construire un navire de 200 mètres de long et de 10 m de tirant d'eau que d'aménager les plans d'eau, les chenaux et les quais pour le recevoir.

L'architecture navale tient compte dans une certaine mesure de cette situation. Sur les navires en partie pour cette raison le "chateau" a été déplacé à l'arrière. Ce qui permet d'exploiter la longueur maximum d'un quai en épi (formule inconnue en France) sans pour autant le rallonger à la taille des navires. Mais cet expédient ne saurait satisfaire bien longtemps.

Il faut alors construire de nouveaux ports dans de nouveaux sites. Rotterdam a supplanté Amsterdam, création d'Europort de Fos, Terminal de Verdon, créations mieux adaptées.

Si les ports sont lents à adapter leur infrastructure à l'évolution des navires et des trafics, ils sont aussi lents à adapter certains de leur équipement à l'évolution des réglementations internationales, notamment dans le domaine de la sécurité relativement aux transports nouveaux de produits chimiques, liquides ou gazeux et de la pollution par hydrocarbure. Certes quelques grands ports sont à citer en exemple. Mais l'exploitation du navire ne se fait pas qu'entre grands ports.

L'élémentaire liaison téléphonique entre le navire et le réseau terrestre est aléatoire et souvent inexistante. Quel besoin en effet pensent encore certains !

Le Convention internationale relative à la prévention de la pollution en mer, MARPOL 78, ratifiée, est entrée en vigueur le 2 Octobre 1983. Entre autres, elle fait obligation aux ports recevant les navires visés par la convention de mettre à la disposition des capitaines des installations de réception des résidus. Une enquête récente montre que bien peu de ports peuvent y satisfaire. Dans un

- LE QUART DU CAPITAINE EST-IL POSSIBLE ?

Le problème qui se pose à nous aujourd'hui est apparu récemment et est dû à l'attitude de l'administration qui, comme le décret du 8 Juillet 1977 l'y autorise, accorde de plus en plus de dérogations quant aux effectifs et plus exactement quant au nombre de lieutenants. Ceci entraîne à bord d'un navire la présence d'un seul lieutenant, d'un second capitaine et d'un commandant comme officiers de pont. La nécessité de la présence d'un officier à la passerelle, en mer, et l'impossibilité matérielle pour le lieutenant et le second capitaine d'effectuer à eux-seuls vingt-quatre heures de veille (pour chacun d'eux douze heures) oblige le commandant à en assurer une partie. Le plus souvent, le commandant effectuera six heures, voire même huit heures de veille.

Nous nous trouvons devant cette situation du fait de la législation et plus exactement de son adaptation aux nouvelles techniques. En effet, le texte le plus ancien, applicable toujours au commerce, qui intéresse la réglementation du travail à bord des navires et des effectifs date du 31 Mars 1925. Il fut plusieurs fois modifié. Il est le règlement d'application du texte légal postérieurement promulgué et qui est le code du travail maritime du 13 Décembre 1926. Après quoi, la loi du 6 Janvier 1954 sur la sécurité de la navigation et d'hygiène à bord, devait poser le principe que l'effectif doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre (art. 3).

Par la suite, les modifications techniques survenues dans l'équipement du navire devait conduire le Comité central des armateurs et les fédérations syndicales à conclure des protocoles d'accord en 1963 et 1964 pour adapter cette législation ancienne à l'évolution.

Le décret du 8 Juillet 1977 prend en compte cette nouvelle situation et l'inadaptation des textes et, en conséquence, permet au directeur des affaires maritimes, sur proposition de l'armateur et du représentant du personnel, d'apporter des dérogations quant à l'effectif conforme à la loi.

Cela pose la question de savoir si l'administration est tenue de faire respecter strictement les textes en vigueur.

Il semble que dans l'esprit d'assouplissement général introduit par le décret du 26 Septembre 1964, l'administrateur doit essentiellement s'inspirer des "règlements relatifs à la sécurité de la navigation et à la durée du travail". C'est pourquoi nous allons examiner si le fait de supprimer une fonction de lieutenant et, corrélativement, d'obliger le capitaine à assurer le quart est conforme d'une part à la législation sur le droit du travail et d'autre part à la législation sur la sécurité.

1 - Quart du capitaine et durée du travail

Le droit social terrestre s'occupe peu de l'organisation du travail qui est plutôt considéré comme une question technique ou de gestion de l'entreprise. Il en va différemment en matière maritime. Le fait de la vie à bord oblige le droit social maritime à prendre en considération la distinction entre la période de travail, et celle de repos qui risqueraient d'être confondues du fait de la présence permanente du marin au lieu de travail.

Contrairement à une idée fort répandue dans le public, le marin ne travaille pas 24 h sur 24. La législation sur la durée du travail terrestre s'applique à la marine marchande, même si des adaptations sont nécessaires. Cela a été affirmé par ordonnance du 25 Mars 1982 qui modifie le code du travail maritime de manière à rendre applicables aux marins les dispositions de l'ordonnance du 16 Janvier 1982 relatives à la durée du travail terrestre, durée fixée à 39 heures. Cette ordonnance précise en effet que les dispositions de l'article L 212-1 du code du travail s'appliquent aux marins. Elle institue donc une durée légale de travail hebdomadaire de 39 heures dans la marine marchande. Malgré la présence de règlement d'administration publique qui permet les heures supplémentaires rémunérées, le principe est posé. Nous pouvons nous demander si cette ordonnance s'applique aux officiers et plus particulièrement aux capitaines.

Si nous nous attachons aux termes employés, seul celui de "marin" apparaît, sans aucune précision ni restriction. Or, le décret du 7 Août 1967 donne comme définition du mot "marin" : "toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire".

Cet emploi ne correspond-il pas au contenu même de la fonction de capitaine ? De plus, il n'a jamais été contesté qu'un contrat d'engagement est passé entre l'armateur et son capitaine.

Le capitaine a donc le droit, comme tout marin, à la semaine de 39 heures.

Ceci est renforcé par le fait que le capitaine, malgré une certaine doctrine, est un salarié et que, comme tout dirigeant salarié d'une entreprise terrestre, il a le droit au respect de cette législation, même si dans les faits la durée légale est quelque peu dépassée.

L'administrateur, en supprimant un poste, oblige le second capitaine et le lieutenant à effectuer des heures supplémentaires non justifiées par les circonstances particulières.

Mais, pour ce qui est du capitaine, il lui appartient d'apporter la preuve que l'obligation d'effectuer une veille de 6 ou 8 heures, le conduit à dépasser d'une manière fort large les 39 heures, eu égard à ses différentes obligations.

Mais l'administration ne se contente pas, en accordant de telles dérogations, de bafouer la législation sur la durée du travail. En effet, ce problème de durée rejaillit directement sur la sécurité du navire et des hommes qui s'y trouvent.

× 2 - Le quart du capitaine et la sécurité

Ici se pose le problème de la qualité du quart du capitaine. En effet, le capitaine, après avoir rempli ses fonctions commerciales, ses fonctions administratives et les fonctions techniques qui lui sont spécifiques, telles qu'assurer en personne l'entrée et la sortie des ports, fonction qui à elles seules sont parfois supérieures à 8 heures par jour, devra assurer une veille. On peut se demander dans quelles conditions de fatigue physique et de disponibilité morale le capitaine abordera ces 6 h de veille.

Or, le décret du 11 Mai 1984 portant publication de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance de brevets et de veille, déclare, en son annexe - chapitre 2 consacré aux principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle : "le système de quart doit être tel que l'efficacité des officiers et des matelots de quart ne soit pas compromise par la fatigue.

Le quart doit être organisé de telle sorte que, lors du premier quart au commencement du voyage et lors des relais ultérieurs, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leur tâche".

Ce décret à peine écrit est donc déjà bafoué par l'administration. De plus, l'on peut se demander dans quelles conditions le capitaine effectuera sa veille, étant chargé de la conduite du bâtiment et y engageant sa propre responsabilité. En effet, il doit à tout moment pouvoir et devoir résoudre tout problème qui se pose durant l'expédition ; ce qui justifie une totale disponibilité.

Si lors de son quart un accident se produit à un point quelconque du navire pourra-t-il s'y rendre immédiatement comme l'exigent parfois les circonstances ou même résoudre le problème à la passerelle ? Non, répond la législation sur la veille. Tout homme de veille ne doit, à aucun moment et sous aucun prétexte, être distrait de sa veille. Ceci est rappelé dans l'annexe chapitre 2, règle 2/1 8°§ : "l'officier ne doit quitter son poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé". Et dans son 6°§ : "aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation ne doit être assignée à l'officier chargé du quart".

Il en résulte que l'officier de quart doit s'occuper de la navigation et d'elle seule, les problèmes annexes ne pouvant lui être soumis. Il faut espérer que le capitaine de veille pourra se faire relever rapidement si un problème de quelque nature que ce soit surgit durant ces six heures de veille.

Cette obligation pour le capitaine d'effectuer une veille ne permet donc pas le respect de la législation. Ceci est tout à fait normal lorsqu'on examine les termes mêmes du décret qui dans ses différents articles parle de l'officier de quart et non du capitaine. Or, dans son chapitre premier, le décret définit le mot "capitaine" comme la personne ayant le commandement de son navire et le mot "officier" comme un membre de l'équipage autre que le capitaine nommé à cette fonction... Donc, en ne parlant pour le quart que "d'officier" et non de "capitaine ou officier", le décret a voulu exclure du quart le capitaine.

Ceci est renforcé par différents articles de ce même décret, par la loi française et les grands principes du droit maritime. En effet, ce décret dit que l'officier de quart doit "prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire". Et "le capitaine et (et non "ou") l'officier de quart doivent coopérer étroitement avec le pilote".

Ces deux articles montrent bien qu'il y a coopération entre officier et capitaine durant les moments délicats de la navigation. Ceci serait impossible si le capitaine veillait seul.

Ce texte ne fait qu'appliquer la législation française qui oblige le capitaine à être présent en sus de l'officier de quart lors de l'entrée et la sortie des ports, rades, rivières... De plus, l'article 9 de la loi du 19 Juin 1969 qui oblige le commandant à conduire personnellement son navire dans les lieux énumérés ci-dessus, interprété à contrario, indique que le capitaine n'est nullement obligé de conduire et donc de veiller en dehors de ces passages. Tout ceci est conforme aux grands principes qui donnent au capitaine le rôle de veiller à la sécurité générale du navire et de tout ce qu'il englobe et qui, de ce fait, doit être totalement disponible pour mener à bien sa mission tant commerciale qu'administrative, que technique.

L'obligation d'effectuer le quart pendant 6 ou 8 heures transformerait de manière substantielle son rôle en donnant une prédominance certaine pour un travail purement technique. C'est pourquoi une telle décision de l'administration entraînerait une modification des conditions de travail du capitaine, modification qui peut être assimilée à une rupture du contrat du fait de l'armateur. L'autorisation administrative ne pouvant lui servir de justificatif.

De plus, la décision administrative n'étant conforme ni à la législation sur la durée du travail ni à la législation sur la sécurité peut être attaquée. Le recours contre une telle dérogation n'est ouverte qu'à l'armateur, aux délégués du personnel de navires et aux organisations professionnelles représentatives sur le plan national des armateurs et des marins. Il peut être formé à toute époque devant le directeur régional des affaires maritimes qui doit statuer dans les huit jours de la réception de la demande.

Les mêmes personnes et organisations professionnelles peuvent, dans un délai de quinze jours suivant la notification de la décision du directeur, porter cette décision devant le ministre chargé de la marine marchande qui statue dans le délai d'un mois après avis d'une commission où sont associés les organisations professionnelles de marins et d'armateurs.

Il est au moins regrettable que le capitaine ne puisse agir en l'espèce alors qu'il voit modifier ses conditions de travail et accroître sa responsabilité. En effet, si un problème autre que celui posé par la veille se présente à lui pendant son quart ou s'il est sujet à une défaillance due à sa fatigue entraînant des conséquences dommageables, il est le seul responsable et ne peut s'abriter derrière une telle décision car il ne faut pas oublier l'article 4 du code du travail maritime qui déclare toujours que l'organisation du travail à bord est faite sous la responsabilité du capitaine et de lui seul.

Une fois de plus, le capitaine se voit déclarer responsable alors qu'il n'a pris part à une telle décision et qu'il ne peut s'y opposer.

V - ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA - 24/25 MAI 1984 -

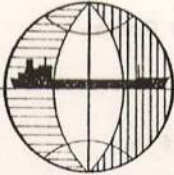
Vous trouverez le compte-rendu de l'assemblée générale de l'I F S M A qui s'est tenue à DUBLIN du 24 au 25 Mai 1984. L'AFCAN, en la personne du commandant HUYARD, a présenté deux sujets :

. les V T S dont l'exposé a paru dans le dernier bulletin

. les possibilités des ports à réceptionner les résidus pétroliers.

A l'exception de Dunkerque, Le Havre, Brest et Marseille, notre enquête a montré la pauvreté en équipement de nos ports.

UNITE SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

COMPTE-RENDU DE LA 10ème ASSEMBLEE

GENERALE DE L'IFSMA A DUBLIN .

24 et 25 Mai 1984

Cette A.G. s'est tenue cette année à Dublin, l'Association irlandaise ayant fait valoir que cette réunion permettrait de promouvoir l'image de marque des Capitaines de navires auprès des autorités de leur pays. A cet effet des rencontres formelles avec les autorités portuaires, administratives et municipales ont été ménagées, et la T.V. nationale irlandaise a couvert cette A.G.

Etaient représentées les Associations Norvégienne, Néerlandaise, Allemande, Belges (2), Irlandaise, Françaises (AFCAN et ACOMM), Espagnole et Portugaise. N'avaient pu déplacer de délégation l'Italie, l'Afrique du Sud, l'Australie et l'Argentine. Quant au "Maillon", il nous semble de plus en plus fantôme !

Depuis la dernière A.G. ont été enregistrées les adhésions des Associations Galicienne Espagnole, Philippine, Uruguayenne et Danoise. Le Captain Yoshinaga, présent à l'A.G., a annoncé l'adhésion à la date du 1er Janvier 1985 de l'Association Japonaise (environ 1500 adhérents).

Bien qu'un déficit se soit encore dégagé cette année, il a été décidé de maintenir les cotisations au même niveau (2,5 l.St.), les cotisations des nouveaux adhérents devant permettre d'équilibrer le budget.

Le Conseil, extrêmement préoccupé par l'extension des actions de guerre dont sont victimes les marins du Commerce dans le Golfe Persique, avait préparé une motion à adresser à la Chambre Internationale des Armateurs (ICS), qui a été adoptée par l'Assemblée :

L'IFSMA insiste avec force pour qu'il soit officiellement admis que les marins d'un navire de Commerce qui serait, en cours de voyage, dérouté sur le Golfe Persique, soient en droit d'exiger leur relève dans un quelconque port de relache avant l'entrée dans la zone, ceci impliquant le règlement des frais de rapatriement et le maintien dans la Compagnie. Il va de soi que ces conditions s'appliquent également lorsque la destination est connue avant le début du voyage.

Un certain nombre d'exposés ont été présentés par diverses Associations et par le Secrétariat :

PEINTURE ORANGE SUR LES AILES DE PASSERELLE (Norvège)

La coutume récente de peindre en orange l'entourage extérieur de la passerelle a pour but de rendre plus visible les superstructures du navire par visibilité médiocre.

Nos collègues norvégiens ont constaté une conséquence néfaste de cette pratique : dans les conditions de visibilité évoquées ci-dessus cette peinture réfléchissante, si elle s'étend jusqu'aux feux de côtés, peut tromper un navire s'approchant, le feu vert auquel cette peinture donne un reflet rougeoyant n'étant plus identifiable et pouvant être confondu avec le feu de babord.

Les délégués sont convenus de contacter leurs Administrations afin qu'elles prennent des dispositions pour que cette zone colorée s'arrête à une certaine distance des feux de navigation.

DISPENSE D'OFFICIER RADIO SUR NAVIRES A PASSAGERS (Norvège)

Des expériences de suppression de l'Officier Radio allant jusqu'aux navires à passagers sont en cours dans certains pays (Norvège, Allemagne, USA).

Les délégués ont fait état de leur opposition à cette pratique, ceci pour deux raisons principales :

La suppression de l'Officier Radio dont le travail n'est jamais limité aux simples transmissions, accroît, souvent au-delà des limites raisonnables, les tâches des autres Officiers.

L'argument tendant à affirmer qu'en cas d'accident ou de naufrage les problèmes de sécurité seraient résolus par les automatisés de transmissions à travers un système tel qu'IMMARSAT n'est pas entièrement fondé. L'opérateur à terre, élément indispensable du système, peut très bien, à l'occasion d'une grève, prélever une pièce essentielle à son fonctionnement.

L'Assemblée a décidé de prendre fermement position contre cette pratique à l'OMI.

POINT DE VUE DES CAPITAINES SUR LES VTS (AFCAN)

Cet exposé qui avait été présenté au symposium de Marseille et dont le texte français est paru dans le dernier "AFCAN-INFORMATIONS", a reçu l'approbation unanime des délégués.

Plusieurs participants ont insisté sur la nécessité d'employer un langage véhiculaire unifié dans les VTS, afin d'éviter toute incompréhension entre Capitaine, Pilote et Opérateur à terre : anglais maritime (sea-speak). Les Hollandais ont signalé que des accidents se sont produits dans leurs eaux du fait de l'emploi du néerlandais entre le Pilote et d'autres participants au VTS (Opérateurs, petits navires ...). L'IFSMA demande que toutes les conversations qui doivent être par obligation tenues dans la langue du pays, soient immédiatement traduites au Capitaine. Il serait souhaitable que les autorités nationales imposent aux Patrons des navires fluviaux transitant dans les eaux maritimes la connaissance du "sea-speak".

FACILITES DE RECEPTION DES DECHETS DANS LES PORTS (AFCAN)

Il a été fait état devant les délégués des résultats de notre enquête, et il a été décidé que chaque délégation s'efforcerait de diligenter une enquête semblable.

Parmi les moyens suggérés pour améliorer la situation actuelle dans le domaine de l'application de MARPOL par les ports, citons la demande aux armateurs de faire pression sur les autorités portuaires, et surtout l'intérêt qu'il y aurait pour ces dernières d'inclure ces prestations dans les droits de port, que le matériel soit utilisé ou non. Ceci faciliterait les prévisions d'investissement et dissuaderait les usagers de rejeter leurs déchets à la mer par mesure d'économie.

ELARGISSEMENT DU CHAMP D'ACTION DE L'IFSMA (Portugal)

Chacun a pu lire la traduction en français de cette étude dans le dernier "AFCAN-INFORMATIONS".

Les Portugais y expriment le désir de voir l'IFSMA sortir du strict domaine de la sécurité débattue à l'OMI pour se pencher sur d'autres problèmes intéressant les Capitaines et en particulier leur statut juridique.

Ayant déjà largement débattu de ces problèmes à l'AFCAN, nous comprenons parfaitement les préoccupations de nos collègues.

Cette communication a suscité des réactions diverses, malheureusement en majorité défavorables, peut-être en partie à cause d'une formulation maladroitement ressentie par certains comme trop proche du syndicalisme. De fait, des idées similaires ont été par la suite présentées par les Irlandais et approuvées par l'Assemblée.

L'idée générale de l'exposé des Portugais a été soutenue par les Irlandais et l'AFCAN, contrée par les Norvégiens, les Allemands et la BESMA (Belges), les Néerlandais et le KBZ (Belges) adoptant une position nuancée, les autres délégations ne prenant pas partie.

Les Portugais désiraient en fait que l'IFSMA étudie les différentes situations juridiques du Capitaine et que les résultats de cette étude soient communiqués aux Associations-membres qui auraient pu en faire état auprès de leurs instances nationales.

Il est regrettable que l'immobilisme de certains n'ait pas permis d'envisager une action dans ce sens.

Nous pensons quant à nous que de telles démarches ne feraient qu'augmenter l'audience de l'IFSMA, et nous envisageons de coopérer avec nos collègues portugais en leur communiquant le résultat de nos études, de nos recherches et de nos actions sur ces sujets.

TRANSPORT DE CARGAISONS HAUTEMENT TOXIQUES (Pays-Bas)

Nos collègues hollandais signalent qu'au cours de l'hiver dernier une certaine quantité d'une cargaison de "dinoseb" est passée par dessus bord en Mer du Nord par gros temps. Ce produit est toxique à un tel point que les dommages qu'il peut produire à l'environnement risquent d'atteindre le niveau du désastre.

Il convient de demander à l'OMI de se pencher sur les problèmes d'emballage et d'arrimage de ce type de produits.

LE CAPITAINE CONSIDERE COMME "PREPOSE" (Irlande)

Un aspect de la responsabilité civile du Capitaine.

Cet exposé concerne la responsabilité civile du Capitaine dans la couverture des dommages et pertes qu'il a causés à des tiers en remplissant son rôle dans le commerce maritime.

Signalons que le Captain CROSBIE, rédacteur de cet exposé, est également diplômé en Droit.

Il s'agit d'une étude faisant appel à des notions de Droit approfondies. Nous pensons qu'elle peut intéresser notre Conseiller Juridique, Me HILLION-BARBANCON.

ACCORD INTERNATIONAL SUR LES CONDITIONS D'ENREGISTREMENT DES NAVIRES (Irlande)

Les Irlandais se sont inquiétés du laxisme de certains Etats en ce qui concerne les conditions d'enregistrement des navires. Il peut en découler des risques de sous-effectif, d'embarquement d'étrangers au détriment des nationaux, d'engagement d'Officiers sous-qualifiés, de non-respect des normes de sécurité, de non-garantie des droits moraux et financiers des équipages.

Nos collègues ont pensé qu'il serait bon que l'IFSMA se penche sur la question, et pour ce faire ils proposent que les Associations-membres étudient le projet rédigé par la CNUCED (Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement) ainsi que quelques variantes.

Bien que nos réponses aient été souhaitées avant le 1er Juillet pour une action éventuelle de l'IFSMA auprès de l'OMI, nous pensons que l'importance du sujet mérite une étude approfondie et une prise de position du Conseil d'Administration. Nous n'envisageons donc pas de réponse avant Septembre.

Il s'agit en fait de mettre en place un code de conduite permettant de lutter contre les abus de la complaisance.

En gros, le projet de la CNUCED comporte 3 sections correspondant chacune à un sujet majeur de préoccupations :

I- Equipages

1) Pourcentage significatif d'Officiers et d'équipage ayant la nationalité du pavillon.

2) Compétence suffisante pour assurer la sécurité.

3) Garantie des droits contractuels du personnel engagé.

II- Rôle de l'Etat du pavillon dans l'exploitation des Compagnies et de leurs navires

L'Etat devrait :

1) exiger que les responsables de l'exploitation

a) aient un répondant financier suffisant,

b) soient pour un nombre significatif de la nationalité du pavillon.

2) avoir lui-même une Administration maritime compétente et efficace afin de pouvoir s'assurer que les réglementations internationales sont appliquées à bord des navires.

III- Répartition du capital

1) Participation nationale adéquate dans le capital.

2) Même principe entre Armateurs de nationalités différentes en cas d'association.

3) Idem pour les Affrètements coque nue.

4) Les documents d'enregistrement de l'Etat du pavillon devraient comporter le maximum de détails sur les points ci-dessus.

Cette question est préoccupante quand on voit que certains Etats européens comme l'Allemagne facilitent l'évasion de leurs navires, restant enregistrés dans un port de leur pays, sous pavillon de libre immatriculation pour des périodes à rallonges.

Au cours de la discussion, il a été fait état de la Convention STCW à propos de la question des équipages. L'IFSMA a décidé d'écrire aux Administrations des pays des Associations-membres, qui n'ont pas ratifié cette Convention.

SECURITE EN PRATIQUE (Irlande)

Cet exposé présenté parfois sur un ton plein d'humour, évoque les charges croissantes qui viennent s'ajouter aux responsabilités traditionnelles du Capitaine, alors que ses pouvoirs s'amenuisent. Ce qui n'est pas sans porter atteinte à la sécurité.

Parmi les surcharges sont cités les documents en nombre croissant exigés du Capitaine et qui ne servent dans la plupart des cas qu'à couvrir la responsabilité des partenaires terrestres sans avoir la moindre efficacité.

Il est navrant de voir invoquée très souvent péjorativement l'erreur humaine, en cas d'accident, alors que ceux-ci sont fréquemment dus à un excès de fatigue du Capitaine et de ses Officiers.

RECUPERATION DES "BOAT-PEOPLE" (Secrétariat)

Deux délégués des Nations-Unies, membres du Haut Commissariat pour les Réfugiés, sont venus exposer à l'Assemblée le problème crucial, devenu préoccupant, des "boat-people".

Il faut savoir qu'alors qu'en 1980 25% des évadés par mer du Viet-Nam étaient récupérés, il n'en est plus récupéré actuellement que 12%. La cause de cette chute spectaculaire est due à l'évidence pour une grande part à des considérations mercantiles d'Armateurs et d'affrèteurs effrayés par les coûts supplémentaires d'exploitation liés aux problèmes de détournements et d'attentes à la suite de difficultés de débarquement des réfugiés.

Si les Capitaines français continuent à recueillir les "boat-people", ce n'est plus le cas de certains autres et pas seulement de Capitaines navigant sous pavillons de complaisance ou sous pavillons des pays de l'Est. Sous la pression de certains Armateurs et affrèteurs certains Capitaines étrangers préfèrent éviter les zones

incriminées ou fermer les yeux. Certains vont même jusqu'à prétendre et écrire que les "boat-people" ayant volontairement quitter leur pays pour des raisons politiques, ils ne peuvent en aucun cas être considérés comme étant en détresse à la mer et doivent assumer tous les risques de leur fuite !

Les deux délégués du HCR ont plaidé la cause des "boat-people" avec beaucoup de chaleur, de talent et de persuasion. Ils ont exposé à l'Assemblée le nouveau plan "RASRO" (offres de réinsertion des rescapés de la mer) mis au point pour garantir aux navires recueillant des "boat-people" que ceux-ci leur procureront un minimum d'inconvénients.

Sans entrer dans les détails, ce plan est en quelque sorte une assurance mutuelle des pays qui y adhèrent, pour que les réfugiés puissent être débarqués à coup sûr dans le premier port d'escale et sans délais, les pays riverains des zones maritimes en cause ayant l'absolue garantie que les réfugiés ne séjourneront pas longtemps dans leur pays et seront accueillis dans un délai raisonnable par l'un des pays adhérant à RASRO, et pas forcément le pays du pavillon du navire sauveteur. De plus l'Armateur du navire sera indemnisé par le HCR, les coûts étant d'ailleurs considérablement diminués du fait de la suppression des attentes et du renvoi du navire de ports en ports pour trouver un pays acceptant leur débarquement.

Le problème de la piraterie et de la difficulté que peut avoir un Capitaine à discerner s'il s'agit de "boat-people" ou de pirates est plus difficile à résoudre.

Les délégués de l'IFSMA ont été unanimement convaincus par le plaidoyer en faveur des "boat-people", mais ont fait remarquer que c'était surtout les Armateurs qu'il fallait convaincre.

Aussi nous devons contacter le CCAF pour savoir s'il possède la documentation qui nous a été remise, sinon nous pourrions la lui fournir, et lui demander dans tous les cas de la diffuser à tous les navires.

PIRATERIE (Secrétariat)

L'IMO continue à se dire hautement préoccupé par ce problème, tout en admettant son impuissance à y apporter des solutions pratiques.

PILOTES HAUTURIERS (Secrétariat)

On assiste actuellement à une nouvelle offensive de certains organismes de la Communauté Européenne et du Pilotage hauturier pour pousser certains navires à utiliser leurs services.

L'IFSMA continue à être contre l'obligation du pilotage hauturier dont l'usage doit être laissé à la libre appréciation du Capitaine. Elle est également très réticente vis-à-vis des fortes recommandations d'emploi qui pourraient amener, en cas d'accident, un Tribunal à reprocher à un Capitaine de n'avoir pas utilisé les services d'un pilote, alors que cela lui était expressément recommandé.

L'Assemblée Générale, dont l'organisation par les Irlandais a été parfaite, s'est terminée sur la décision de tenir la prochaine Assemblée Générale à Londres les 16 et 17 Mai 1985.

VI - INSTALLATION D'UNE MACHINE A SOUS A BORD D'UN CARFERRY -

Le 2 Janvier nous écrivions à la B.A.I. pour lui exprimer notre surprise de l'installation d'une machine à sous sur le carferry Prince de Bretagne. Après l'interdiction faite par le Gouvernement français de ce type d'appareil sur le territoire national, le capitaine pouvait être inquiet par les autorités.

Notre lettre restant sans réponse, nous avons demandé au Secrétaire d'état à la mer sa position sur la mise en service de machines à sous à bord des navires.

La réponse de la Place de Fontenoy nous est parvenue le 16 Aout (annexe I) nous informant que l'on ne pouvait contrevenir sur un navire français à la loi du 12 Juillet 1983.

Vous pourrez également prendre connaissance de la lettre du 8 Octobre adressée à la B.A.I. par le commandant BROCHEC (annexe II).

En conclusion il faut savoir que notre position est la suivante : conformons-nous à la loi française pour le meilleur et pour le pire. Si pour les besoins et dans l'intérêt de la flotte de commerce certains aménagements sont nécessaires il faut les demander et nous soutiendrons ces demandes.

Mais le capitaine ne peut être mis dans une situation telle qu'il doive, par son mutisme ou une ignorance feinte, transgresser la loi.

Il existe un droit parlé mais aussi un droit écrit.

VII - NAVIGATION DANS LE GOLFE PERSIQUE -

Trois de nos collègues, les commandants BOUCHET sur le Floreal, DUCOURANT sur le Sologne et plus récemment LEFRANC sur le Sologne toujours ont été arraisonnés par des patrouilleurs omanis pour navigation hors des routes recommandées ou dans les eaux territoriales d'Oman. Si ces navires se trouvaient hors des routes normales, c'était pour éviter au maximum les attaques des belligérants.

Nous avons pris contact avec les armements qui, si cela s'avère nécessaire, soutiendront leurs capitaines. Nous agissons bien entendu dans le même sens. Le commandant BROCHEC a adressé au Secrétaire d'état à la mer une lettre au sujet de la navigation dans le Golfe Persique ; elle est restée sans réponse. (an.III)

SECRETARIAT D'ÉTAT
AUPRÈS DU MINISTRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
CHARGE DE LA MER
Cabinet

3, PLACE DE FONTENROY
75700 PARIS
TÉLÉPHONE : 273.55.05
TÉLEX : MIMER 250823 PARIS

CAB/M N° 1351

PARIS LE 16 AOUT 1984

Monsieur le Président,

Par lettre en date du 6 février 1984, vous m'avez fait part de la mise en place d'une machine à sous à bord du navire de la B.A.I. "PRINCE OF BRITTANY" et vous m'avez demandé mon avis quant à la possibilité qu'aurait le capitaine de ce navire d'être poursuivi, en application de la loi 83-628 du 12 juillet 1983, interdisant certains appareils de jeux.

Il convient de rappeler, en premier lieu, qu'en vertu de la loi du pavillon, un navire naviguant sous le pavillon d'un Etat est soumis à sa juridiction exclusive en haute mer et, de ce fait, les lois civiles et pénales de cet Etat lui sont applicables.

La loi du 12 juillet 1983 est d'ordre public et doit s'appliquer en toutes circonstances, même si les appareils de jeux concernés par cette loi ne doivent être exploités qu'en dehors des ports français et des eaux territoriales françaises. Le Ministre de l'Intérieur a fait connaître sa position très ferme à cet égard.

Quant à la responsabilité du capitaine du navire à bord duquel est installé et exploité un appareil de jeux tombant sous le coup de l'interdiction, le libellé des articles 1 et 5 de la loi permet effectivement d'en envisager la mise en jeu.

En effet, le deuxième alinéa de l'article 1 dispose que "sont... interdites la détention, la mise à disposition de tiers, l'installation et l'exploitation de ces appareils...". Quant à l'article 5, il dispose que "seront punis d'un emprisonnement... ceux qui auront établi ou tenu... tous jeux de hasard non autorisés...".

L'armateur du navire pourra, de toute manière, être poursuivi au titre de la détention, de l'installation et de l'exploitation des appareils de jeux ; quant au capitaine, il pourra être également poursuivi, pour avoir mis à disposition de tiers ou "tenu" des jeux de hasard interdits.

Toutefois, le juge pénal pourra, en ce qui concerne le capitaine, et par une appréciation souveraine des faits, estimer que l'élément intentionnel qui caractérise l'infraction, n'existe pas ou est considérablement atténué. Si le capitaine peut démontrer sa non participation volontaire au fait incriminé, par exemple en apportant la preuve qu'il a émis les plus expresses réserves quant à l'installation et l'exploitation à bord de son navire d'appareils de jeux interdits, il y a fortes chances pour que sa responsabilité ne soit pas retenue, ou, à tout le moins, qu'elle le soit, avec des circonstances atténuantes.

Je vous informe que je demande au Comité Central des Armateurs de France de rappeler à ses adhérents la nécessité de ne pas contrevenir aux dispositions expresses de la loi du 12 juillet 1983.

Pour le Secrétaire d'Etat
et par délégation
Le Directeur du Cabinet

Bernard RAFFRAY

Monsieur le Président
de l'Association française des Capitaines de navires

.../...

11, Rue du Maréchal Leclerc
92210 SAINT-CLOUD

N/REF. YB/NP
84/281

Monsieur MICHIELINI
Directeur Général de la
B. A. I.
Port du Blosson BP 44
29211 ROSCOFF

8 Octobre 1984

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 3 Septembre 1984 qui a attiré toute mon attention.

Ayant appris l'installation d'une machine à sous sur le "Prince of Brittany", l'AFCAN vous avait adressé une lettre, le 2 Janvier 1984, dans laquelle elle exprimait sa crainte de voir la responsabilité du capitaine engagée si des litiges avec les autorités surgissaient. La loi 83/628 du 12 Juillet 1983 est sans ambiguïté et il ne servait à rien de se voiler les yeux.

Or, notre lettre est restée sans réponse. Devant ce silence de votre part nous avons demandé au Ministère de tutelle sa position sur la question.

Il est cependant bien évident que l'AFCAN suit avec beaucoup d'intérêt et de sympathie les efforts de la BAI pour se développer sur le Transmanche où la concurrence est fort vive. Elle souhaite ardemment le succès de votre entreprise et la réussite sur la nouvelle ligne Ouistreham-Portsmouth lorsqu'elle sera en service. Nous comprenons votre désir de ne pas être pénalisé au point de vue commercial par rapport aux pavillons étrangers. Si le Ministère de tutelle accorde les dérogations nécessaires, nous nous en réjouissons.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,
Y. BROCHEC

Monsieur LENGAGNE
Secrétaire d'Etat à la mer
Place de Fontenoy
75700 PARIS

Le 1er Juin 1984

Monsieur le Ministre,

Le mardi 29 Mai, dans le Journal télévisé de 12 H 45 d'Antenne 2, présenté par Monsieur Noël MAMERE, a été évoquée la position des marins français dans le conflit du Golfe Persique. Depuis quelques semaines la situation des navires s'y est brusquement détériorée, non seulement dans les zones de guerre, mais également dans les eaux internationales et même dans les eaux de pays tiers comme l'Arabie Saoudite.

L'Association française des capitaines de navires a été profondément choquée par les propos tenus par le présentateur qui recevait un responsable syndical F.O. marine marchande. Ce présentateur a en effet demandé si c'était "l'habitude des marins français de se défilier lorsqu'il y avait certains risques, alors que Monsieur Patrick GAUTRAT, délégué général du C.C.A.F. assure que les personnels navigant bénéficient d'une couverture supplémentaire et de primes de risque pour la navigation dans le Golfe".

Une fois de plus il est nécessaire de bien préciser les choses. Les zones rouge et orange où s'applique une couverture supplémentaire ne s'étendent pas à tout le Golfe, mais pratiquement uniquement aux eaux territoriales iraniennes.

Les marins français sont, pour la plupart, mariés et pères de famille et s'il leur arrivait d'y laisser leur vie, leurs épouses et leurs enfants risqueraient d'être dans un complet dénuement.

.../...

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 771.2155

UNITE SECURITE



Toutes les compagnies de navigation n'ont pas adopté les assurances risques de guerre et ce n'est pas le paiement de primes de risque, plutôt minimes de surcroît, qui doit faire obligation aux marins de commerce français de naviguer dans ces eaux. Il n'est pas tolérable qu'on fasse si peu cas de la vie des marins, alors que la sécurité est si souvent présentée comme un absolu à terre. Il est vrai qu'un pays de tradition terrienne comme le nôtre n'a jamais pleinement assimilé, même de nos jours, la dimension humaine de la mer, sauf peut-être pour les plaisanciers.

Les 24 et 25 Mai derniers avait lieu à DUBLIN l'Assemblée générale de l'International Federation of Shipmasters' Association qui regroupe plus de 4000 capitaines et qui sera bientôt renforcée par l'adhésions de 1500 commandants de navires japonais. Au cours de cette assemblée a été adoptée une motion demandant :

- que soit assurée et garantie la sécurité des marins de commerce se trouvant dans toute la zone du Golfe Persique ;

- que soit rendu possible le débarquement de tout marin qui ne souhaite pas naviguer dans ces parages dangereux ainsi que son rapatriement sans que des sanctions puissent être prises à son encontre par ses armateurs.

C'est aussi le moins qu'on puisse demander pour les marins français. Ceux-ci n'étant pas partie dans ce conflit n'ont en aucune façon, à moins qu'ils ne le fassent volontairement, à y être exposés et à y risquer leur vie.

Cet exemple montre aussi comment, à une heure de grande écoute, par un raccourci volontaire ou non, peut être manipulée l'information.

Monsieur le Ministre, il vous appartient de prendre ou de faire prendre les mesures propres pour que la sécurité des navires français - et donc des marins français - soit pleinement assurée dans le Golfe Persique et que les information concernant les marins du commerce donnent une plus juste image de leur métier.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de ma très haute considération.

Le Président,
Cdt Y. BROCHEC

N/REF. Y.B./NP
84/278
V/REF. CAB/M
N° 653

Monsieur G. LENGAGNE
Secrétariat d'Etat à la Mer
3 Place de Fontenoy
75700 PARIS

le 4 Octobre 1984

Monsieur le Ministre,

Dans votre lettre du 29 Mars dernier, dont références ci-dessus, vous nous faisiez part de votre intention de ne pouvoir nous faire participer aux travaux de la Commission centrale de Sécurité dont les membres vont être désignés prochainement. Ce refus que vous justifiez par les textes existants nous navre profondément car dans le domaine de la sécurité nous estimons que notre voix, exprimée sans passion, mais basée sur l'expérience, ne pourrait qu'apporter quelque chose de positif.

Vous souhaitez, dites-vous, que soit poursuivie et amplifiée la collaboration entre l'AFCAN et votre département ; nous attendons que vos promesses se concrétisent.

La Marine marchande française est en danger de mort, la complaisance ne s'est jamais aussi bien portée, la sécurité et son contrôle sont en régression au nom d'une compétitivité effrénée. Chaque partenaire ne peut à lui seul sauver notre flotte de commerce ; il est urgent de faire appel à tous et, nous, capitaines de navires, représentons une somme d'expérience privilégiée. Nous comprenons de plus en plus mal que nous soyons les seuls laissés à l'écart.

Comptant sur une réponse positive, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments respectueux.

P/ Le Président,
Y. BROCHEC

Le secrétaire général

MARINE MARCHANDE

QUARTIER DES AFFAIRES

MARITIMES DU HAVRE

LE HAVRE, LE 12 Juillet 1984

4, RUE DU COLONEL-FABIEN

B.P. 34 - 76083 LE HAVRE CEDEX

TÉLÉPHONE : 22-41-03

TELEX : AFMAR LE HAVRE 190294

N° 527 SEC.

Monsieur le Président de l'AFCAN

LE HAVRE

O B J E T : Lancement de l'appel d'idées sur les technologies relatives aux conditions de travail et de sécurité à bord des navires.

P. JOINTE : Un dossier

-oo0oo-

Monsieur le Président,

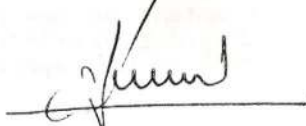
Le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, l'Agence Nationale de Valorisation de la Recherche, l'Agence Nationale pour les conditions de travail ont décidé de lancer une consultation conjointe afin de promouvoir les innovations capables d'améliorer les conditions de travail et de sécurité à bord des navires, qu'il s'agisse des navires de commerce, de pêche ou de plaisance.

Votre association ou certains de ses adhérents étant susceptibles d'être intéressés, je vous fais parvenir ci-joint un dossier d'information et de candidature éventuelle. Il est précisé qu'il ne s'agit pas d'un concours réservé aux bureaux d'études.

Mes collaborateurs et moi-même sommes à votre disposition pour tout renseignement complémentaire que vous souhaiteriez obtenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Administrateur en Chef de 1ère Classe
des Affaires Maritimes GORGEI
Chef du Quartier,



SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU MINISTRE
DES TRANSPORTS CHARGE DE LA MER
3, place de Fontenoy
75700 PARIS

AGENCE NATIONALE DE VALORISATION
DE LA RECHERCHE (ANVAR)
43, rue Caumartin
75009 PARIS

AGENCE NATIONALE POUR L'AMELIORATION
DES CONDITIONS DE TRAVAIL (ANACT)
7, bd Romain Rolland
92128 MONTROUGE

CONSULTATION CONJOINTE : CONDITIONS DE TRAVAIL ET SECURITE

A BORD DES NAVIRES

Le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, l'Agence Nationale de Valorisation de la Recherche, l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail ont décidé de lancer une consultation conjointe à caractère volontariste, afin de promouvoir les innovations capables d'améliorer les conditions de travail et la sécurité à bord des navires.

Elle s'adresse d'une part aux entreprises, organismes ou groupements structurés qui devront présenter un programme de développement chiffré, d'autre part aux inventeurs particuliers qui pourront recevoir des primes du Crédit Maritime, de la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires, de la Fédération des Industries Nautiques, du Crédit Naval et du Comité Central des Pêches Maritimes.

PERSONNES A CONTACTER :

- Secrétariat d'Etat Charge de la Mer - 3, place de Fontenoy - 75700 PARIS
Tél : 273.55.05 - Monsieur CHAUMONT -
- Mission Interministérielle de la Mer - 9/11, rue Georges Pitard - 75015 PARIS
Tél : 842.68.00 - Monsieur BRIN
- ANVAR - 43, rue de Caumartin - 75009 PARIS
Tél : 266.93.10 - Madame Jean-Anne VILLE
- ANACT - 7, bd Romain Rolland - 92128 MONTROUGE
Tél : 657.13.30 - Monsieur TANTY

APPEL D'IDEES SUR LES TECHNOLOGIES
RELATIVES AUX CONDITIONS DE TRAVAIL ET
A LA SECURITE A BORD DES NAVIRES

I. Le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, l'Agence Nationale de Valorisation de la Recherche, l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de travail ont décidé de lancer une consultation conjointe à caractère volontariste, afin de promouvoir les innovations capables d'améliorer les conditions de travail et la sécurité à bord des navires.

. Elle s'adresse en particulier et de façon non limitative :

- aux gens de la mer et à toute personne se préoccupant d'améliorer les conditions de travail et la sécurité à bord des navires,
- aux laboratoires et organismes de recherche,
- aux armements et aux coopératives de pêche, aux armements de commerce,
- aux chantiers de construction navale,
- aux constructeurs de matériels, d'appareils et d'équipements divers,
- aux sociétés d'ingénierie, aux architectes navals et aux cabinets d'organisation du travail.

Dans le cadre de cet appel d'offre le Crédit Maritime, la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires, la Fédération des Industries Nautiques, le Crédit Naval, Comité Central des Pêches Maritimes se sont associés à cette consultation pour primer les inventeurs particuliers.

II. Les innovations proposées doivent viser à améliorer :

- les conditions de travail, essentiellement à bord des navires de commerce, de pêche et de servitude (certaines innovations proposées à ce titre pourront toutefois s'appliquer à bord des navires de plaisance),
- la sécurité du navire lui-même, de son équipage, de ses éventuels passagers et des personnels intervenant à bord de façon ponctuelle (amarage, chargement, déchargement etc ...), tout en sauvegardant dans la mesure du possible, le caractère économe et performant du navire : ce thème vise toutes les catégories de navires, y compris

III. A titre indicatif, les propositions pourront porter sur les points énumérés ci-après, de façon non limitative :

III.1. Pour ce qui concerne les conditions de travail et la sécurité du travail :

- confort des équipages (conception des lieux de vie, isolation thermique, phonique, vibratoire, etc ...),
- poste de travail :
 - . ergonomie générale,
 - . rationalisation des plans et pont (accès à bord, circulations privilégiées, locaux de travail, éclairage, réduction des risques de chute, etc ...).
- engins de pêche,
- conception, positionnement et protection des appareils et équipements divers fixes ou mobiles,
- moyens de manutention et de manoeuvre,
- vêtements de travail et équipements de prospection individuelle,
- éventuels matériels ou procédures complémentaires de sécurité et d'information.

III.2. Pour ce qui concerne la sécurité du navire :

- flottabilité, stabilité et manoeuvrabilité des navires de tous types (en particulier navires de pêche, navires rouliers, engins de dragage), dans toutes les conditions normales et anormales d'exploitation, y compris en situation d'avarie,
- moyens actifs et passifs susceptibles d'améliorer la sécurité (conception des coques et des superstructures, vieillissement des structures, moyens de propulsion, comportement dynamique, carènes liquides, protection contre les entrées d'eau etc ...),
- moyens actifs et passifs de prévention, de détection et de lutte contre les situations anormales (incendie, stabilité, etc ...), résistance au feu des cloisonnements, opacité des fumées etc ...
- moyens d'évacuation (engins et embarcations, accès, mise à l'eau...) y compris les équipements individuels de survie, les moyens de signalisation des naufragés, etc ...

- IV. Les propositions seront soumises sous la forme de "déclarations d'intention" qui devront parvenir au siège de l'ANVAR avant le :

15 septembre 1984.

Ces "déclarations d'intention" devront être obligatoirement complétées par une fiche (1) décrivant sommairement la proposition et, éventuellement, les actions à entreprendre pour la développer. (Pour obtenir des informations complémentaires s'adresser au siège ou à la Délégation Régionale de l'ANVAR (annexe I.)

La déclaration d'intention à remplir par les sociétés, organismes, groupements structurés figure en annexe n° (II).

Les inventeurs particuliers devront remplir la déclaration d'intention simplifiée figurant en annexe n° (III).

Ils pourront, pour ce faire, solliciter l'aide et les conseils des experts et organismes dont la liste figure en annexe n° (IV).

- V. Les dossiers seront examinés par une Commission Ad Hoc et retenus en fonction de leur intérêt technique et économique.

Aucun quota n'est fixé.

Les résultats seront communiqués à tous les intéressés courant décembre ; chaque projet sélectionné sera pris en charge par l'un des organismes signataires ou associés de la présente consultation.

- VI. Les dossiers sélectionnés seront traités de la façon suivante :

VI.1. Pour ce qui concerne les dossiers d'innovations réunis par des particuliers et ne comportant pas de programme de développement chiffré :

Il pourront bénéficier d'une prime forfaitaire dont le montant sera déterminé en fonction de l'intérêt de l'innovation ;

.../...

(1) Une à deux pages au maximum, éventuellement complétées d'un schéma de format 42 x 29,7 au maximum.

Voir exemples fournis en Annexe Va pour les Sociétés, Vb pour les inventeurs particuliers.

dans la mesure du possible de la mise en contact avec un organisme, un industriel ou un bureau d'études susceptible de développer l'innovation proposée en liaison avec l'inventeur. Dans le cas où un partenaire se déclarerait intéressé, l'Etat (ANVAR, Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, l'Agence Nationale pour les Conditions de Travail) pourront contribuer (2) au financement du programme de développement, mais ne pourront en aucun cas, se substituer à l'inventeur pour préserver ses droits, y compris en matière de propriété industrielle. Ces dossiers seront traités par la Mission Interministérielle de la Mer.

- VI.2. Pour ce qui concerne les dossiers soumis par les entreprises, organismes ou groupements structurés et comportant un programme de développement chiffré :

Pour chaque innovation sélectionnée par la Commission Ad hoc, un dossier complet et détaillé devra être fourni en vue de son instruction technique et financière.

La participation financière de l'Etat sera assurée :

1. Par le SECRETARIAT D'ETAT CHARGE DE LA MER, sous forme notamment d'aides à la recherche d'un montant moyen égal à 50 % du coût du programme de développement dans le cadre du FIAM (Fond d'Intervention et d'Action Maritime).
2. Par le MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES dans le cadre de la procédure F.A.C.T. (Fond d'Amélioration des Conditions de Travail).
3. Par l'ANVAR soit au titre d'une "aide à l'innovation" prenant la forme d'une avance remboursable en cas de succès, dont le montant pourra atteindre 50 % du coût du programme d'innovation. Les dépenses prises en compte sont celles qui interviennent à partir de la date de dépôt du dossier définitif auprès de l'ANVAR, soit par le biais d'un "prêt participatif technologiques" dans le cadre du Fond Industriel de Modernisation.

Les déclarations d'intention devront parvenir à l'ANVAR
43, rue de Caumartin
75436 PARIS CEDEX 09

A l'attention de Monsieur PIRON

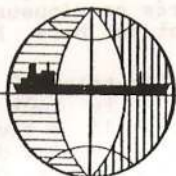
) Selon les règles habituelles exposées au § VI.2.

Pas de réponse pour la pièce

UNITE SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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



AFCAN

SECRETARIAT D'ETAT
AUPRES DU MINISTRE DE L'URBANISME
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
CHARGE DE LA MER

3, place de Fontenoy
75700 PARIS
Téléphone : 273.55.05
TELEX : MIMER 250823 PARIS

Cabinet

PARIS, le 3 Sept 1984

Monsieur l'Administrateur en Chef
de 1ère Classe GORGET
Chef du Quartier des Affaires Maritimes
Boite Postale 34
76083 LE HAVRE Cedex

CAB/M N° / 1404

V/Réf.: 527 SEC du 12-7-84

Objet : Appel d'idées sur les technologies relatives aux conditions de travail et de sécurité à bord des navires.

Le Havre le 29 Septembre 1984

Monsieur l'Administrateur,

Nous vous prions de bien vouloir nous excuser de n'avoir pas répondu en temps utile à votre courrier cité en référence. Celui-ci avait en effet été adressé à la Maison des Gens de Mer où aucun de nos membres n'est passé durant les vacances d'été, et ce n'est que fin Septembre que nous en avons eu connaissance.

Nous vous remercions vivement d'avoir pensé à convier notre Association à cette recherche d'innovations techniques.

Bien qu'étant hors des délais prévus par cette enquête, nous en communiquerons la teneur à nos adhérents, en particulier aux membres de notre commission "Sécurité".

Nous ne manquerons pas de faire parvenir au Secrétariat d'Etat à la Mer et à vous-même tous travaux ou idées que pourrait susciter cette enquête.

En vous renouvelant nos excuses, nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance de nos sentiments respectueux.

pour l'AFCAN

Cdt J. HUYARD

Permanences
Lundi et Jeudi 14 h - 17 h

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettre en date du 26 mars 1984 vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation des capitaines de navires auxquels les autorités portuaires demandent d'effectuer des manoeuvres alors que l'équipage se trouve en grève ou que ne demeure à bord qu'un effectif de garde.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les repos définis par le code du Travail Maritime et auxquels les marins ont droit, notamment à l'issue de la journée de travail ne sauraient être remis en cause en dehors des cas expressément prévus par ce code.

Par ailleurs, des considérations de sécurité peuvent imposer qu'un navire transportant des matières dangereuses ou que les navires situés dans son voisinage immédiat soient susceptibles d'être déplacés immédiatement en cas d'alerte. Un personnel suffisant ou un complément de personnel doit alors être prévu.

Cependant afin d'éviter les désagréments résultant soit d'une entrave à l'exploitation soit d'une information tardive, il convient d'assurer un échange réciproque d'informations entre les autorités portuaires et les usagers concernant tant la situation des navires que les prévisions de mouvements éventuels.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur P. STEPHANY
Secrétaire Général de
l'Association des Capitaines
de Navires
11, avenue Maréchal Leclerc

92210 SAINT CLOUD

Le Directeur du Cabinet

Bernard RAFFRAY

ASSOCIATION FRANCAISE
DES
CAPITAINES DE NAVIRES
Régions OUEST 1 & 2

Réunions mensuelles 1er JEUDI du mois
Bar LA FOURMI ST-BRIEUC à 15h00

Permanences les 2ième et 4ième JEUDIS
Centre Dunant PAIMPOL de 11h. à midi

Compte-rendu de la réunion du JEUDI 4 OCTOBRE 1984

Etaient présents les Cdt's : APPERRY, BARBANCON, BUSIAU, CARON, GRANDIN,
RUFFLOC'H & CLOAREC.

Le Cdt BROCHEC est absent car à la même heure il est reçu au Palais Bourbon
par le Rapporteur du Budget de la Marine Marchande.

CAPITAINE FAISANT LE QUART

Me BARBANCON-HILLION, lors du C.A. élargi qui s'est tenu le 13 septembre
à Paris, a fait un exposé sur ce sujet qui sera publié dans le prochain bulletin
de l'AFCAN. Notre avocat-conseil recherche les raisons juridiques qui
permettent de démontrer que le quart fait par le capitaine est, en quelque
sorte illégal. A noter que cette démarche traduit clairement la position de
notre association : l'AFCAN est opposée au quart du capitaine.

Sans vouloir nuire à la clarté de Me Barbancon, que chacun pourra lire
prochainement "in extenso", nous examinons en séance ses principaux arguments,
qui sont de deux ordres : ceux concernant la durée du travail et ceux concer-
nant la sécurité. En effet dans le décret du 8/7/77 qui autorise les adminis-
trateurs des A.M. à apporter des dérogations à la loi sur les effectifs, il est
bien spécifié que la décision doit tenir compte des règles de sécurité et de
la législation sur la durée du travail.

Avec un capitaine faisant le quart, il y a forcément dépassement de la
durée légale du travail, pour lui-même s'il fait 8 heures de quart, pour le
Snd et le lieutenant s'il fait 4 ou 6 heures. N'oublions pas que l'Ordonnance
sur la semaine de 39 heures a été rendue applicable au marin par le décret du
25 mars 1982. Les heures supplémentaires doivent être exceptionnelles et dues
à des circonstances particulières. Avec un capitaine assurant le quart, le tra-
vail supplémentaire devient la règle.

Dans la discussion qui s'en suit, les cdt's présents se demandent s'il au
moins ce travail supplémentaire est rémunéré. NON?, autant que nous le sachions.
Et pourtant, sur un navire à trois officiers de quart, si l'un d'eux vient à
manquer (débarquement d'urgence par exemple sans qu'on puisse trouver immédia-
tement un remplaçant), son quart est effectué par les officiers restant (dont
éventuellement le cdt), qui se partagent alors sa solde.

Quelqu'un cite le cas d'un cdt allemand de méthancier (pavillon non alle-
mand) : il touche 20% de son salaire en plus pour 4 heures de quart et 40%
pour 8 heures. (En 83, il recevait 29.000 francs par mois, nets d'impôts, avec
14 jours de congés par mois, en faisant 4 heures de quart.)

De toute façon, les cdt's présents se déclarent contre la pratique du quart
par le capitaine, quelle que puisse en être la compensation, car ils voient
surtout dans cette organisation une atteinte à la sécurité.

Atteinte à la sécurité pour cause de fatigue : après avoir assuré son tra-
vail normal, le capitaine n'est pas suffisamment reposé pour affronter le quart.
Qu'on songe aux multiples tâches administratives qui précèdent - pendant plu-
sieurs heures - un appareillage, qu'on n'oublie pas l'obligation de présence
à l'entrée et à la sortie des ports. Les aviateurs après un vol doivent respec-
ter un temps de repos. Va-t-il falloir envoyer nos "carnets de bord" aux
administrateurs pour leur apprendre combien d'heures de travail consécutives
il nous arrive de faire avant de prendre le quart?

Atteinte à la sécurité pour cause de isolement (de solitude) : le capitaine
faisant le quart est sau, il ne peut pas, ou alors très exceptionnellement,
faire appel à la collaboration d'un autre officier, qui a lui-même ses huit ou
dix heures de quart à faire. Le lieutenant faisant le quart répugnera à appeler
son cdt dans des circonstances embarrassantes, sachant qu'il a quitté le quart
depuis peu ou qu'il va le prendre bientôt. Résultat : sur les navires où le
capitaine fait le quart, la coopération officier de quart/capitaine dans les

circonstances délicates n'existent pratiquement plus.

Atteinte à la sécurité pour cause de indisponibilité : lorsqu'il est de
quart, le capitaine ne peut pas quitter la passerelle. Il n'est donc pas
immédiatement disponible pour se rendre à n'importe quel endroit du navire
où sa présence peut être nécessaire. Nous pensons que cette indisponibilité
constitue une atteinte grave à la fonction de capitaine.

A ces notions de durée du travail et de sécurité, découlant de la légis-
lation française, nous remarquons que la Convention STCW, entrée en vigueur
en avril 1984, condamne le quart du capitaine et par conséquent met hors la
loi les navires sur lesquels cette pratique existe.

Quel est pour l'armateur l'intérêt de la suppression d'un lieutenant ?
Une économie annuelle d'environ 40 millions de centimes. En effet le coût
annuel d'un poste de travail à bord pour un officier s'élevait en 83 à envi-
ron 500.000 francs. Il s'agit du coût de l'officier "moyen", c'est-à-dire de
la masse totale des dépenses officiers divisée par le nombre d'officiers. Un
lieutenant coûte un peu moins cher que l'officier "moyen".

L'expérience prévue sur les frégates météo, à savoir quarts assurés par
le cdt et le chef, n'a finalement pas eu lieu. Dans un premier temps les
officiers concernés ont refusé, ce qui a entraîné leur mutation sur d'autres
navires. Ensuite, il semble que l'administration ait renoncé à accorder la
dérogation.

Le refus de faire le quart nous semble être la réaction la plus juste et
la plus efficace qu'un capitaine puisse avoir. Nous aimerions, ici à la Région,
recevoir des réactions et des commentaires de la part des collègues qui sont
dans le bain. Nous serions prêts à concevoir une lettre-type pour motiver le
refus de faire le quart.

ACCIDENT DE MANUTENTION

Le Président nous a remis une lettre de notre collègue Michel LAFFARGUE
qui traite de plusieurs problèmes et dont voici les points intéressants.

A propos du navrant accident qui a récemment coûté la vie d'un second-
capitaine au cours d'une manipulation de conteneurs à l'aide d'une grue de bord
il nous fait part des opinions émises par la CHS (Commission d'Hygiène et de
(Sécurité) : les conteneurs ne devraient être manipulés que par des portiques de
terre qui garantissent la verticalité des cables et une vision parfaite du
grutier ; la fonction de pareur et la relation pareur-grutier sont primordiales
et on doit veiller à ce qu'elles soient bien en place ; enfin la CHS demande
d'inclure dans les exercices de sécurité, des exposés pratiques sur les dangers
de la manutention pour débanaliser ces opérations que la routine risque de
rendre encore plus périlleuses. Cette dernière suggestion nous paraît particu-
lièrement intéressante.

NAUFRAGE DU MONT-LOUIS ET MARCHANDISES DANGEREUSES

Dans sa lettre le cdt LAFFARGUE pose un certain nombre de questions :
- faut-il différencier les dangereux en polluants et non-polluants et créer
des couloirs spéciaux de navigation pour les polluants (comme cela se fait
pour le pétrole) ? OUI répond-il, NON répondent les cdt's présents. La dis-
cussion met l'accent sur la complexité d'un tel classement des polluants et
sur la toile d'araignée que représenteraient ces couloirs, surtout en Mer du
Nord. Le respect des règles barre est le meilleur garant d'une saine naviga-
tion. La création de nouvelles règles, l'invention de nouvelles marques pour
des navires spéciaux, handicapés, restreints, etc, n'ajoutent pas grand-chose
à l'efficacité des règles de barre. Nous ne sommes pas partisans non plus
de munir certains navires transportant des dangereux de marques attirant
l'attention (comme par exemple les gaziers au Japon qui montrent un gyrophare).
Nous craignons que ces navires se croient prioritaires. Nous ne pensons pas
qu'on puisse faire un distinguo entre des navires "à la rigueur abordables" et
des navires "absolument pas abordables" !
- faut-il rechercher une réglementation spéciale pour un ferry sortant d'un
port à grande vitesse ? Faut-il par exemple créer une zone à la sortie du port
dans laquelle le navire sortant n'est jamais prioritaire ? Là encore les cdt's
présents se montrent méfiants vis à vis d'une multiplication des règlements lo-
caux se substituant à la règle internationale. Ils pensent que la régulation

du trafic sortant est l'affaire d'un VTS bien fait.

COST 301 : UN SYSTEME DE NAVIGATION ASSISTEE COUVRANT L'EUROPE.

"LE MARIN" du 21 septembre présente le projet européen dit "COST 301", qui consiste à mettre en place un système de contrôle de la navigation maritime, comparable au contrôle aérien. Comme nous avons déjà des rails pour naviguer nul doute qu'il nous faille maintenant des aiguilleurs. Il ne s'agit plus cette fois d'un contrôle passif qui consiste à regarder passer les bateaux, mais d'un véritable guidage. Alors on parle de terminaux d'ordinateurs installés à bord de tous les navires, de satellites de surveillance, de bip-bip d'identification, et bien sûr d'une multitude de VTS locaux (Vessel Traffic System = centre de trafic maritime). Le problème est ardu puisque 140 experts de 14 pays y travaillent depuis janvier 84 et ne rendront leurs conclusions qu'en 1986.

Une chose est sûre : ça va coûter cher (COST combien ?). Qui va payer ? le navire bien entendu (au lieu de payer ses marins, l'armateur paiera des aiguilleurs) et le contribuable.

Nous sommes évidemment favorables à tout ce qui peut contribuer à augmenter la sécurité, nous reconnaissons l'efficacité de la plupart des zones de séparation de trafic, nous apprécions l'utilité des VTS à l'approche des grands ports, mais nous pensons que trop c'est trop, et nous ne voyons pas la nécessité d'un tel déploiement de moyens qui, comme le dit "Le Marin" "ne dépasserait pas dans un film de science-fiction".

Nous pensons qu'une partie de ces dépenses serait bien mieux employée à la formation continue des "navigateurs", officiers de quart et capitaines, nous pensons qu'un recyclage (tous les 3 ans, 5 ans ?) sur simulateur de passerelle serait très efficace pour maintenir au plus haut niveau la compétence des officiers de passerelle.

VISITE ANNUELLE DES COMBINAISONS DE SURVIE.

Nous apprenons que la SNCMV est en train de pourvoir ses navires du matériel nécessaire pour effectuer les visites annuelles réglementaires des combinaisons, entre autres un peson pour la bouteille de gaz et une pince à sceller pour le conteneur.

Dans le même temps nous apprenons que l'administration serait sur le point d'accepter la suppression de ces visites annuelles, à condition que les combinaisons soient assorties par le fabricant d'une garantie de durée.

BRASSIERES.

La SNCMV a donné instruction à ses navires de conserver à bord les anciennes brassières, dans des caissons clairement repérés "brassières périmées". Nous attendons avec intérêt des informations en provenance de tous les navires sur l'application dans la pratique de l'arrêté du 15 juin 1981 (applicable au 1er juillet 84 sur les navires existants) fixant le nombre de brassières dont doivent être pourvus les navires munis de combinaisons.

PROJETS DE LOIS. Nous avons eu connaissance de quelques projets de lois qui sans vraiment concerner le capitaine n'en intéressent pas moins le métier.

La Convention de Bruxelles de 10 Octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires va être remplacée par la convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matières de créances maritimes. Un projet de loi propose donc de modifier notre loi interne (n° 67/5 du 3 janvier 1967) pour la mettre en conformité avec le droit international. La principale modification est d'exclure du droit à la limitation de responsabilité les créances relatives aux opérations diverses visant à rendre inoffensives les épaves de navires ainsi que tout ce qui se trouve à bord.

Un autre projet de loi va étendre à l'assistant le bénéfice de la limitation de responsabilité qui était, dans le cadre de la convention de 1957, réservé au seul propriétaire de navires.

Un troisième projet va modifier la loi du 3 juillet 1967 sur les Assurances Maritimes, sur deux points :

1 - L'art. 17 alinéa 2 qui dispose que "l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré" va être remplacé par "l'assureur ne

répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré. Cette modification va donc rendre assurables les conséquences de la faute lourde de l'assuré, mais, dans le même temps, va exclure de la garantie la faute intentionnelle et la faute inexcusable.

2 - L'armateur va désormais pouvoir s'assurer contre les fautes intentionnelles du capitaine. Jusqu'ici en effet l'art. 40 de la loi du 3/7/67 stipule que "l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine." Désormais cette disposition sera laissée à la volonté des parties.

Dans l'exposé des motifs, on lit : "l'application de cette règle d'ordre public (l'art. 40) peut avoir de lourdes conséquences pour l'armateur qui se trouve dans l'obligation de répondre, sur son patrimoine personnel, des fautes que le capitaine aura pu commettre intentionnellement, sans qu'il lui soit possible d'être couvert par une assurance. Par ailleurs, le capitaine est devenu, dans les faits, un préposé comme les autres. Les fautes qu'il commet dans l'exercice de ces fonctions ne justifient plus un traitement particulier et exorbitant du droit commun".

"Les règles relatives aux assurances terrestres, lesquelles disposent que l'assureur est garant des dommages causés par les personnes dont l'assuré est civilement responsable, quelles que soient la nature et la garantie des fautes de ces personnes, doivent désormais inspirer les règles maritimes."

BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE : Le jour même de notre réunion, le président BROCHEC, accompagné des cdt's STEPHANY et HUYARD, était reçu, dans les locaux de l'Assemblée Nationale, par Monsieur DUROMEA, député-maire du Havre, rapporteur du budget de la Marine marchande. L'AFCAN a pu ainsi, pendant une heure un quart, exposer son point de vue et ses critiques sur ce budget 85, en évoquant en particulier le rôle des CROSS, les routes d'Quessant et l'aide majeure, le navire d'entraînement (l'Astrolable qu'on préférerait voir remplacé par un simulateur de passerelle, la formation continue, etc.

TRAVAUX DE L'O.D.M.I. : Le Cdt HUYARD fera partie de la délégation française à la prochaine séance du Comité de Sécurité Maritime qui se tiendra à LONDRES du 19 au 20 novembre prochain.

DOCUMENTS NAUTIQUES PERIMES. A la suite d'un accident quelconque, un capitaine s'est vu condamné par un juge anglais pour détention de cartes périmées. En fait le bord possédait les cartes à jour mais avait conservé les vieilles dans un tiroir. C'est un délit...

DEFAUT DE MENTION AU JOURNAL DE BORD : Un autre cdt, en Italie cette fois a dû payer une forte amende pour ne pas avoir reporté en rouge sur le journal de passerelle la mention de la dernière mise à l'eau d'une embarcation. L'exercice était mentionné sur le cahier de passerelle (brouillon).

A propos d'incidents de ce genre, nous aimerions recevoir toutes sortes d'informations en provenance des navigateurs.

PROCHAINES REUNIONS :

S A I N T - M A L O : JEUDI 11 OCTOBRE A 15 HEURES
GARE MARITIME DU NAYE (FERRY)

B R E S T : réunion commune de tout l'OUEST avec visite du SHOM et repas en commun (avec les épouses).

RENDEZ-VOUS à 09h30 devant l'Hôtel de Ville de Brest

JEUDI 8 NOVEMBRE 1984
s'inscrire près du Cdt BUSIAU : (96) 20 93 44

S T - B R I E U C : JEUDI 6 DECEMBRE à 15 heures à La Fourmi

CE MODESTE BULLETIN A ETE REDIGE ET TAPE (4 STENCILS) PAR CARON PUIS TIRE PAR BUSIAU (100 EXEMPLAIRES) QUI A MIS SOUS ENVELOPPE TIMBRE ET POSTE. IL EST EVIDENT QUE NOUS NE POURRONS PAS CONTINUER CETTE DIFFUSION SI NOUS NE RECEVONS PAS D'AIDE DES COLLEGUES ET EN PARTICULIER DES ACTIFS.