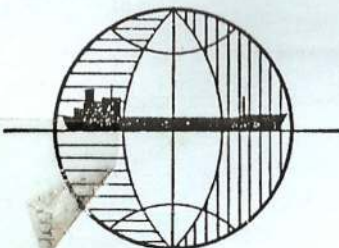


JCH

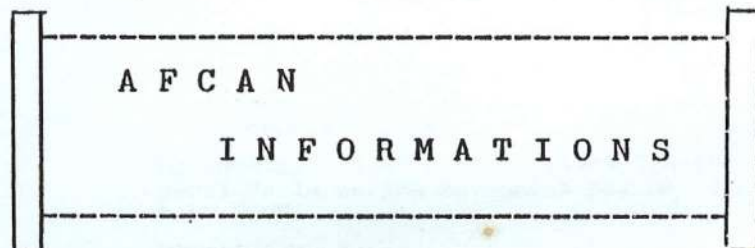
UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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



J U I N 1985

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. - DES C1 NM - DES C2 NM
navigant au cabotage ou au long cours sous pavillon français ou étranger.

J U I N 1985

S O M M A I R E
oOoOoOoOoOoOo

- . Rapport moral du Président Y. BROCHEC
 - . Rapport financier du Trésorier Y. BOUDIERE
 - . Affaire du SAINT GERMAIN
 - . Courrier échangé entre l'IFSMA et le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer
 - . Affaires GUERET & YVONNOU
 - . Impôts des capitaines navigant à l'étranger
 - . Plaidoyer pour une garde cotière européenne du commandant BOUGEARD
 - . Le capitaine dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande par Me HILLION BARBANCON
 - . Election du Bureau
 - . Composition du Conseil d'Administration
 - . Divers
 - . Lettre au Président de la République
- . Documents joints :
- Questionnaire du Commandant BARIOU
 - Bulletin d'adhésion

oOoOoOoOoOoOo

Cette année, l'assemblée générale de l'A F C A N a réuni le 13 Mai à bord du BELEM amarré à Paris une assistance nombreuse.

Etaient présents les commandants

ABELANET, ANDRIEUX, AUVIEUX, BARBANCON, BILHAUT, BLAISOT, BOUDIERE, BOUGEARD, BRETON, BROCHEC, CHAPPUIS, CHENNEVIERE, DAVID, DEFRANOUX, DELOBEL, DERCUET, FROC, GODIN, GOURMELON, GUILLOU, HOCHET, HOUDEBINE, HUYARD, LALITTE, LATIL, LE COZ, LE FUR, LEGAL, LE GALLOU, LE HOERFF, LEROUX, LOISEAU, MARTEEL, MAUFFRET, MERE, MESNAGE, NICOLAS, PINCZON DU SEL, PLANTY, QUEAU, RAOULT, RETSIN D'AMBROISE, SACONNEY, SALVY, STEPHANY, THEBAUT, TROCHERIS et YVONNOU

ainsi que Maitre HILLION BARBANCON et deux journalistes.

Le Président Yves BROCHEC a ouvert la séance en présentant son rapport moral :

"Mes Chers collègues et amis,

L'année dernière, nous avons tenu notre assemblée générale au Havre et cette année, grâce à la compréhension et à l'amitié du commandant RANDIER, nous avons la joie et la fierté de vous accueillir à bord de ce bateau prestigieux qu'est le trois mâts BELEM, un des derniers fleurons du passé de notre marine à voiles. Un grand merci au commandant RANDIER et à la FONDATION BELEM de nous avoir donné l'occasion de nous réunir ici avant que ce bateau ne quitte définitivement le Quai Branly et l'ombre de la Tour Eiffel pour rejoindre un port breton, Nantes probablement. S'il faut au commandant RANDIER trouver un équipage, nul doute que vous serez nombreux à vous proposer. Je remercie également Maitre HILLION BARBANCON d'être présente à nos débats et de nous faire une communication sur le thème : "LE DROIT PENAL ET LE CAPITAINE".

Après ce préambule, il nous faut entrer dans le vif du sujet et vous ne m'en voudrez pas, j'espère, si je commence par un tableau de la situation de la Marine Marchande Française, situation qui ne peut nous laisser indifférents.

Notre flotte de commerce est actuellement en situation catastrophique, je dirais même en danger de mort. L'an dernier déjà, je vous disais mon impression de voir les partenaires habituels, ceux qui prétendent réfléchir à la politique maritime de la France, pratiquer la politique du pire. Depuis les choses n'ont fait qu'empirer.

Première constatation :

L'Etat se désintéresse totalement de sa flotte de commerce. Rien ne figure dans le 9ème plan.

Ce ne sont pas les propos de Guy LENGAGNE "touche pas à mon pavillon" qui changeront quoi que ce soit. La création du Ministère de la Mer nous avait, en son temps, donné quelque espoir, mais il n'y a plus d'illusions à se faire : LA MER EST ACTUELLEMENT BIEN PERDUE.

Certains spécialistes des milieux maritimes et certains journalistes considèrent d'ailleurs comme inéluctable et irréversible la disparition à court terme de notre flotte de commerce et, par voie de conséquence, de tout le tissu social maritime.

Quelques chiffres me semblent éloquentes.

La flotte de commerce comprenait :

488 navires pour	11 782 997 Tx de J.B.	au 1.1.1978
366 "	9 219 084 "	1.1.1984
336 "	8 945 000 "	1.1.1985

ce qui nous met au 11ème rang mondial avec la perte de 152 unités en sept ans.

Quant aux effectifs (personnel embarqué et à terre), ils sont passés à moins de 19 000 pour le commerce et les portuaires, soit une diminution de plus de 1500 du 1er Janvier 1984 au 1er Janvier 1985.

"La mer c'est la richesse", écrit Fernand BRAUDEL de l'Académie française. Il ne faut pas oublier que les seuls moments de son histoire où la France connut des progrès nets et rapides furent les moments de grande activité maritime. Fernand BRAUDEL dit encore que "La mer est la charrie de toutes les nations qui la cotoient" et que "si un jour l'Europe occidentale perdait la libre utilisation de la mer, ce qui peut s'imaginer facilement, elle se viderait aussitôt de sa substance, de sa richesse et perdrait sa vie privilégiée".

Or, on assiste dans le monde maritime à un déplacement des centres de pouvoirs vers le Pacifique. Ainsi cet armement de TAIWAN, EVERGREEN qui vient de lancer pour la première fois une ligne maritime autour du monde suivi par U.S. Lines.

Singapour et la Chine ont aujourd'hui rejoint, voire dépassé la plupart des pays européens du point de vue de leurs flottes de commerce et les principaux armateurs viennent aujourd'hui d'Extrême Orient.

A l'inverse, de grands armateurs européens comme SALEN, disparaissent.

La mer n'appartient gratuitement à personne. Le transport maritime devrait pourtant représenter un élément essentiel de l'activité d'un pays comme la France qui travaille un jour sur quatre pour l'importation et l'exportation.

Deuxième constatation :

Dans ces conditions il est compréhensible que certains armateurs qui ne trouvent plus auprès des pouvoirs publics l'aide qu'ils seraient en droit d'espérer pensent à passer leurs navires sous pavillon étranger comme c'est le cas en Grande Bretagne, en Norvège, aux Pays Bas et en R.F.A. Face à la concurrence internationale sans pitié, aux conditions du marché ainsi perturbées, les règles du jeu sont faussées.

Et voici encore des chiffres :

entre le 1er juillet 1970 et le 1er Juillet 1984

- . la part des pays en voie de développement passait de 6,6 % à 17 %
- . la part des pays "socialistes avancés" de 8,9 % à 10,3 %
- . les registres de libre immatriculation de 16,7 % à 27,2 %
- . et les flottes des pays industrialisés régressaient de 65 % à 45 %

Le tonnage mondial a augmenté de 30 % de 1974 à 1981

Il est évident que les armements n'ont pas pour vocation de transporter le maximum de marchandises, mais de transporter ce qui peut l'être à des conditions rentables pour eux ; ce qui suppose des alliances, des regroupements. Le transport maritime ne devient plus une fin en soi, mais un maillon d'une chaîne plus vaste, incorporant des acheminements terrestres aux deux extrémités, supposant un dialogue et une solidarité entre de nombreux partenaires : chargeurs, transitaires, etc... Les armements français ont toujours paru relativement isolés de la chaîne de transport en aval et en amont. De plus, ils entraînent souvent le poids d'un environnement administratif pesant, générateur de coûts élevés. La place donnée à la fonction commerciale est souvent insuffisante et la prééminence des "ingénieurs" a souvent freiné les adaptations économiques nécessaires.

Les déclarations pressantes du C C A F, par son délégué général Patrick GAUTRAT, puis celles de François ROZAN laissent pressentir que l'année 1985 sera une année-clé en ce qui concerne le "pavillon libre" ou le "pavillon économique".

Les armateurs du pétrole, du vrac et du cabotage ne voient plus leur salut que dans l'internationalisation d'une partie de leur flotte. Mais jusqu'ici on ne s'était pas encore attaqué ouvertement au statut social des marins. En fait, ce qui est proposé aux marins de la SFTP, c'est la perte du bénéfice du livret maritime français, la perte de la protection sociale de l'ENIM. Perte qui sera compensée, dit-on, par quelque chose de similaire, le nouveau statut proposé aux marins français volontaires pour naviguer sous pavillon des Bahamas prévoit :

- un contrat d'engagement pour 4 ou 5 mois
Le marin effectuerait 8 H de travail par jour et les heures supplémentaires nécessaires aux manœuvres plus des heures supplémentaires pour l'entretien dans la limite de 60 H par mois

- les charges seraient payées moitié par l'armateur, les soins médicaux, accidents, invalidité seraient couverts par le GAN

- le système de retraite monté par la compagnie d'assurance et d'investissement de France (CARDIF) pour une cotisation de 15 % de la rémunération brute et les congés seraient de 15 jours par mois. Nul doute que par cette porte entrouverte ce sera à court terme la mort du régime social des marins, ce qui résoudra du même coup le problème du financement de l'ENIM.

Ces dernières semaines, dans la presse, vous avez pu comparer les salaires des marins français et des marins étrangers et constater - o surprise - que le salaire du marin français n'arrive qu'en 8ème position. Bien évidemment il ne s'agit pas de le comparer au salaire du marin hondurien, tanzanien ou des Iles Gilbert. Par contre les charges sont en France les plus élevées, 42 %, alors qu'elles ne sont que de 38 % en Suède, 19 % en Grande Bretagne, 5,8 % au Danemark. Au lieu de laisser se développer chez les armateurs français cette forme de complaisance qui ne veut pas dire son nom, n'y avait-il pas des actions à entreprendre de la part de l'Etat, mais aussi des armateurs et des syndicats. Depuis de nombreuses années, bien avant la crise, on entendait les armateurs crier au secours en mettant en avant des handicaps spécifiquement français, tels que :

- . augmentation excessive des charges
- . conflits sociaux quasi permanents
- . pesanteur dans les ports
- . absence de soutien sectoriel

. passivité des pouvoirs publics contre les mesures protectionnistes ou les concurrences déloyales

et la solution préconisée était immanquablement de vouloir faire des économies sur le poste "équipage". Il est évident qu'il faut adapter constamment l'organisation du travail à bord avec une certaine souplesse et je pense que nos capitaines et nos officiers et marins ont montré leur aptitude à assumer le progrès technique.

Il faut savoir que dans le compte d'exploitation d'un porte-conteneurs le poste "équipage est de 6 % et celui des soutes de 12,5 % et dans celui d'un pétrolier de 280 000 T les mêmes postes sont respectivement de 12 % et de plus de 40 %.

Alors il y a peut-être des économies à chercher ailleurs que sur le dos des équipages, et je serais curieux de savoir si la direction des compagnies maritimes en difficulté - ainsi que l'ensemble des cadres des services à terre - participent également au serrage des boulons et donc au sauvetage de l'entreprise ...

Nos équipages ne seront jamais compétitifs face aux équipages des Iles Gilbert ou Tuamotou où les négriers modernes vont actuellement recruter. Quelques articles parus dans le Marin sont des témoignages hallucinants sur les conditions d'embauche des marins du Tiers Monde.

Le phénomène complaisance est en plein essor : "Les trois quarts des marins fréquentant les ports français et européens sont du Tiers Monde, africains, asiatiques, etc... En RFA, 40 % de la flotte navigue sous pavillon de complaisance contre 30 % il y a deux ans. L'an dernier les pays scandinaves, Norvège, Suède, Danemark, Finlande ont fait passer environ 400 navires sous pavillon de complaisance" (Marin du 15 Mars 1985).

Troisième constatation :

L'action des syndicats, dont il n'est pas excessif de dire qu'ils sont complètement disqualifiés, n'a rien fait pour faciliter l'évolution de notre flotte de commerce. En voulant tuer la poule aux oeufs d'or, on risque de tout perdre. Le "France" n'était pas rentable sous pavillon français mais le "Norway" gagne de l'argent. Les syndicats se désintéressent des capitaines (cf l'affaire du Saint Germain) . L'un d'eux n'a-t-il pas répondu à l'un de nos collègues qui demandait son soutien : "Qu'il n'était pas un cabinet d'avocats".

Certains d'entre vous trouveront peut-être que je m'éloigne des objectifs de l'AFCAN. Je ne le pense pas. Comment est-il possible de concevoir une politique maritime sans navire. Seulement chaque partenaire social ne peut à lui seul sauver la flotte française dont le sort est entre les mains de tous.

et nous, AFCAN, estimons avoir notre mot à dire pour que le TRANSPORT MARITIME ne soit pas un parent pauvre de l'économie

- à la limite de l'indifférence de l'opinion publique et des usagers
- à la limite de l'indolence de l'état
- à la limite du conservatisme et de l'égoïsme pratiqués par les armateurs et les syndicats

Quand on est un pays majeur et qu'on veut le rester, on a une flotte à la dimension de ses échanges et de ses besoins, sinon on sous-traite à d'autres, avec les inconvénients majeurs qu'il ne faudrait pas sous estimer. A la dépression succède la reprise et ce jour là la France aura besoin de capitaines et de marins de qualité. Les prévisions faites par la Banque Mondiale pour les années 1985-1995 prévoient un taux de croissance annuel moyen des exportations de l'ordre de 6,4 %, et de la production de 4,5 % pour les pays industrialisés et de 5,5 % pour les pays en voie de développement.

Il existe donc de bonnes raisons d'espérer que la demande de transport maritime s'accroîtra dans les prochaines années. Aux décideurs publics et privés de préparer ensemble une politique maritime à long terme qui permettrait au pavillon français de s'adapter et de profiter d'un marché qui va s'élargissant.

Sans quoi, on peut commencer dès maintenant

- à fermer au moins trois écoles de navigation, sans compter les écoles d'apprentissage maritime. A quoi bon en effet former des officiers et des marins s'ils n'ont pas la possibilité de trouver un embarquement.
- à ne plus recruter d'administrateurs des affaires maritimes ni de personnel
- et ainsi pour toutes les professions directement ou indirectement liées aux activités maritimes

Qu'on l'admette ou non, l'évolution actuelle si elle se poursuit ne peut que se traduire par moins de sécurité sur mer et à bord.

Qu'on le veuille ou non, l'essor de la complaisance ne va pas dans le sens d'une plus grande sécurité.

Et puis à quand le passage sous statut étranger des entreprises de transport terrestre, de transit, de manutention, de construction et de réparation navale et pourquoi pas de Renault qui affiche un déficit de 12 milliards ?

Depuis notre dernière assemblée générale, notre action s'est poursuivie avec ténacité et s'est révélée positive dans bien des domaines.

L'affaire qui opposait notre ami GUERET à la TRUCK LINE est enfin arrivée à sa conclusion, après 4 ans. GUERET a donc gagné son procès et, par un arrêt du 9 Novembre 1984

La Cour d'appel de Paris a confirmé le jugement précédent du Tribunal de Commerce de Paris du 2 Mai 1983 et a condamné la TRUCKLINE aux dépens d'appel. Ceci est l'heureuse conclusion d'une affaire pour laquelle il a fallu beaucoup de persévérance, de foi et qui avait pourtant suscité, à l'époque, quelques réserves de la part de certains d'entre vous.

L'été a résonné des clameurs poussées par les médias à l'occasion du naufrage du "Mont Louis". Que de contre vérités et d'aneries diffusées à cette occasion. Nous avons sur le champ apporté au Ct DEVINEAU tout le soutien dont il avait besoin, plus particulièrement les commandants CHENNEVIERE et HUYARD. Cette affaire actualise surtout les problèmes de sécurité que posent les navires "RO-RO". Le Mont Louis a en effet coulé en quelques minutes. Nos collègues belges étudient depuis quelques années, dans le cadre de l'IFSMA, le dossier des navires RO-RO. Ce naufrage pose encore un certain nombre de questions, en particulier :

. faut-il différencier les matières dangereuses en polluantes et non polluantes et créer des couloirs spéciaux de navigation ?

. faut-il rechercher une réglementation spéciale pour les ferries sortant d'un port ?

Je pense que la création de nouvelles règles, de nouvelles marques pour des navires spéciaux, handicapés, restreints, etc... n'ajouterait pas grand chose à l'efficacité des règles de barre dont le respect est le meilleur garant d'une saine navigation.

Des projets de loi concernant :

- la limitation de responsabilité des propriétaires de navires et de l'assistant
- les assurances maritimes

nous ont été soumis par Monsieur DUROMEA et ont fait l'objet de notre part d'une étude et d'une réponse détaillées. L'ancienne rédaction avait le mérite de séparer les fautes intentionnelles et les fautes caractérisées ; la nouvelle parle de fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré.

La nouvelle rédaction n'a fait l'objet d'aucun commentaire de la part des armateurs, pourtant elle n'apporte rien ni aux armateurs ni aux capitaines et il faudrait s'interroger sur les points suivants :

- Qui décidera que le capitaine est inexcusable ?
- Quand devient-on inexcusable ?

Le capitaine est seul amené à prendre des risques, pas seulement des risques de pollution mais aussi de navigation imposés (économies, horaires, etc) Tout capitaine en a fait un jour l'expérience et le développement de la complaisance rendra encore plus lourdes ces pressions exercées sur le capitaine... dans l'indifférence générale.

Plusieurs de nos adhérents se sont vus dresser des procès verbaux de grande voirie parce que, leur équipage étant en grève, ils étaient dans l'impossibilité de dégager le poste à quai. Là encore nous avons bénéficié des conseils de Me BARBANCON HILLION pour la procédure à employer en pareil cas.

Dans tous les cas où nos collègues adhérents sont en difficulté, soit pour des conflits avec l'armateur, avec l'équipage, soit pour des problèmes spécifiques de la fonction, la procédure est maintenant bien rodée et le Ct BUSIAU assure avec compétence la liaison avec l'assureur. Remarquons en passant leur efficacité pour assurer rapidement à notre collègue le Ct SANQUER le concours d'un des meilleurs avocats maritimes.

L'affaire qui nous a sans conteste touché au plus profond de nous même est celle du SAINT GERMAIN. Je ne m'étendrai pas sur les faits qui sont suffisamment connus mais qu'ils aient pu se produire et être considérés comme bénins - presque insignifiants - par l'autorité de tutelle, dépasse les bornes et nous montre que rien ne va plus Place de Fontenoy. C'est l'essence même de notre fonction qui est en cause. Des fait aussi graves marquent habituellement la dernière étape avant la fin.

Que fait le Secrétariat d'Etat à la mer ? Il promet l'impunité aux mutins, belle leçon de courage en vérité et exemple de démagogie effrénée et de laxisme qui ne peut qu'encourager le renouvellement de tels actes. Après cela, on peut vraiment se demander à quoi sert le Secrétariat d'Etat à la mer et les capitaines auront bien compris cette fois qu'ils n'ont rien à attendre du locataire de la Place de Fontenoy.

L'IFSMA que nous avions alertée a adressé un courrier à ce même secrétariat, exprimant son inquiétude sur les graves incidents survenus à bord de navire appartenant pourtant à "une nation de vieille tradition maritime". Dans sa réponse, Guy LENGAGNE n'a pas eu un mot pour les incidents, se contentant de rappeler que les navires français sont parmi les plus surs en ce qui concerne les normes de sécurité et la qualification de l'équipage. Monsieur LENGAGNE n'a même pas l'excuse d'une mauvaise traduction, la lettre adressée par le commandant RUTHERFORD étant en français. Cette réponse émane donc d'une volonté délibérée de désinformation et constitue une preuve supplémentaire de mauvaise foi.

En tout cas nous sommes décidés à conduire l'action engagée jusqu'au bout. Nous avons choisi Maitre Henri GARAUD, pénaliste renommé, pour défendre notre action. A l'administrateur de Dunkerque chargé d'instruire l'affaire et qui s'étonnait de tout le bruit fait par l'AFCAN autour de cette affaire, j'ai répondu en réaffirmant la volonté des capitaines de voir la justice se prononcer conformément aux textes en vigueur et que nous attendions de lui qu'il fasse son devoir et tout son devoir (malgré toutes les pressions exercées pour qu'il décide dans le sens suggéré par l'administration).

Nous attendons toujours par ailleurs la réponse du gouvernement à la question écrite posée par Monsieur Marc LAURIOL le 30 Janvier 1985.

Hautement révélateur également :

. l'attitude des syndicats face à ces incidents : nous savions ce qu'on pouvait attendre de la majorité d'entre eux et ceci n'est qu'une confirmation supplémentaire.

. l'attitude des armateurs qui s'est alignée rapidement sur celle de l'administration ; ils étaient pourtant les premiers concernés.

Nous ne comprenons pas non plus l'attitude des chefs et officiers mécaniciens qui paraissent ne pas se sentir concernés.

Il est une fois de plus démontré que, pour des raisons essentiellement politiques, en raison de notre faible nombre, le point de vue des capitaines et la défense de leurs intérêts n'intéressent ni les pouvoirs publics, ni les syndicats, ni les armateurs.

Puisque les conseillers du ministre pensent qu'il n'est pas important de tenir compte des avis de l'AFCAN, nous pourrions peut-être leur rendre la politesse en adressant, par l'intermédiaire de l'IFSMA, une note à l'OMI montrant comment le Secrétaire d'Etat à la mer répond au courrier adressé par l'IFSMA et comment la France entend réprimer les mutineries à bord de ses navires. Cela aurait-il un certain retentissement ?

L'affaire du Saint Germain, délicate et douloureuse, était suffisamment grave pour mériter toute notre attention lors de la réunion de Nantes le 31 Janvier 1985. 32 capitaines décidèrent alors de créer un syndicat afin de suppléer éventuellement à l'action en justice de l'association si elle était rejetée en raison d'opportunisme politique. Cette création, faite peut-être d'une façon précipitée pour une situation exceptionnelle, a déclenché quelques vagues et c'est pourquoi j'ai pris la décision de vous adresser une lettre-circulaire pour recueillir vos avis éclairés sur des questions essentielles.

Je puis vous assurer que pour ma part je n'ai pas eu d'état d'âme.

Je remercie tous ceux qui, préoccupés du rayonnement et de l'efficacité de l'AFCAN, m'ont fait part de leurs réflexions et de leur analyse.

A ce jour, j'ai reçu 70 réponses dont 50 d'actifs. Sur ces 50 réponses, 35 sont favorables à l'idée de la création du syndicat et 15 désapprouvent. Parmi les retraités 13 approuvent et 5 ne sont pas d'accord tandis que 2 démissionnent.

Maintenant que le syndicat existe c'est peut-être le moment d'approfondir la question de façon à faire en sorte que nous dotions d'une structure qui ait toutes chances de servir au mieux les intérêts de notre profession et exclusivement ceux-ci.

La majorité des réponses est donc favorable à l'idée de syndicat, encore qu'il faille tempérer cette affirmation car sous l'appellation "syndicat" vous mettez des concepts bien différents ; néanmoins, cette idée crée une dynamique d'action qui n'est pas négligeable. Ceux qui sont contre, le sont soit parce que le syndicat a une connotation politique de lutte des classes, soit parce que résoudre les problèmes au niveau français est dépassé et qu'il faut raisonner au niveau européen ou international par l'intermédiaire d'organismes internationaux. D'autres expliquent qu'un tel syndicat ne peut être que de "fonction" et par conséquent accentuerait le côté corporatiste du capitaine.

En ce qui concerne l'admission des seconds capitaines, la quasi unanimité est contre, sauf pour les capitaines intermédiaires ou rétrogradés pour raisons économiques. Beaucoup d'entre vous sont favorables aux contacts avec le S.N.P.L. à condition qu'ils nous apportent quelque chose et que nous ne soyons pas marginalisés.

Maitre BARBANCON-HILLION, à ma demande, a fait une étude comparative "association/syndicat" et se fera un plaisir de vous apporter toutes les explications que vous pouvez souhaiter.

Le Bureau de l'AFCAN s'est réuni le 21 Mars pour faire le point et a décidé à l'unanimité de vous soumettre les dispositions suivantes :

- si l'étude de Maitre BARBANCON-HILLION ne démontre pas que le syndicat soit significativement plus performant que l'association, celle-ci demandera au syndicat de se dissoudre

- dans le cas contraire, le syndicat sera maintenu et tenu en réserve, l'assemblée générale ou le conseil d'administration devant définir les modalités de rattachement à l'association ou désigner une commission pour le faire. En tout cas, ces statuts devraient être modifiés pour n'y admettre que des capitaines en activité.

Bien qu'il existe actuellement un phénomène de "ras le bol" vis à vis des syndicats traditionnels, on ne peut pas non plus espérer voir tous les membres "actifs" de l'AFCAN adhérer à un tel syndicat. En dehors même de tout engagement politique qui n'est pas à négliger, la volonté de maintien de certains capitaines au sein de syndicats traditionnels tient à la législation sociale actuelle et en particulier au mode d'élection des représentants aux comités d'entreprise.

Un syndicat ne groupant que des capitaines n'a aucune chance d'être considéré comme représentatif du collègue "officiers", ce qui éliminerait la présence des capitaines à ces C.E. et serait fâcheux.

Le Bureau a aussi décidé de proposer à l'assemblée générale de modifier le nom de l'association en

Association Professionnelle Française des Capitaines de Navires

afin de bien marquer qu'il ne s'agit pas d'une amicale. D'autres proposent la dénomination :

Association Syndicale Française des Capitaines de Navires

Pour ma part, je suis pour le maintien du sigle actuel. Maître BARBANCON-HILLION a également étudié la procédure de reconnaissance d'utilité publique.

C'est évidemment aux "actifs" de se prononcer car les retraités ne peuvent apporter aux débats que leurs réflexions et leur avis en gardant en mémoire le proverbe chinois qui dit que "l'expérience est une lanterne éteinte qu'on s'accroche dans le dos".

Je voudrais une ASSOCIATION DYNAMIQUE EFFICACE ET PERFORMANTE, or je constate que depuis toujours l'AFCAN fonctionne avec un petit noyau de bénévoles avec lequel j'ai eu grand plaisir à travailler. Mais alors, Messieurs les actifs, JE NE SUIS PAS D'ACCORD.

- . face au constat d'absentéisme aux réunions et assemblées
- . face au peu d'activité au conseil d'administration, dans les régions

Pensez-vous n'avoir rien à faire ?

Une chaise vide est une chaise morte

Pensez-vous que votre cotisation soit superflue, n'attendez pas que le trésorier soit obligé de vous le rappeler

Au bout de l'essoufflement, il y a l'asphyxie, l'anesthésie.

Une association qui n'est plus animée de la volonté des adhérents est une association en péril.

Non, je ne suis pas d'accord. Pensez-y, l'AFCAN somnole, l'AFCAN ronronne. Si elle ne veut pas être une association nombriliste mais rester au contact des réalités maritimes et préparer le capitaine de l'an 2000, l'apport des idées des actifs est essentiel.

Si vous trouvez que l'information ne vous parvient pas suffisamment, c'est sans doute le cas - vous avez toujours la possibilité de prendre contact avec vos responsables de régions.

Si vous attendez beaucoup de l'AFCAN, celle-ci aussi attend beaucoup de vous.

Je voudrais que, pour moderniser l'armement de la passerelle, quelques adhérents forment une commission pour étudier les problèmes de structure, de circulation de l'information, de groupes de travail.

Les thèmes à étudier peuvent être :

- les conséquences pour les capitaines de la mise en place des V.T.S.
- l'anglais tel qu'on le parle sur les passerelles
- la formation des officiers, le recyclage des capitaines
- le capitaine et sa responsabilité médicale etc...

Je souhaite bon vent à la région nantaise dont nous avons mis en place les structures lors de la réunion du 31 Janvier 85 et espère qu'elle ne restera pas silencieuse.

Notre collègue et ami, le Ct DEBAYLE, m'a demandé d'être déchargé de ses responsabilités de vice-président Méditerranée. J'ai accepté sa démission et le Ct MASSEIN assumera cette fonction. Le Ct DEBAYLE se chargera à Marseille de mettre en place une structure avec les commandants PELLICOT et MOUREN. Il y a un sérieux effort à faire du côté de cette région.

Assumant la fonction de Président depuis quatre ans et ayant œuvré de mon mieux pour le développement et le rayonnement de l'AFCAN, je désire passer la main et céder la place à quelqu'un de plus jeune, de dynamique et d'efficace ; c'est pourquoi je vous demande d'accepter ma démission. Le conseil d'administration aura la tâche de désigner un nouveau président.

N'oubliez pas que les mutations technologiques affectant la propulsion et la conduite du navire sont aussi fondamentales qu'à l'époque où la voile dut s'incliner devant la vapeur.

N'oubliez pas que c'est la "qualité" de la représentation des capitaines et la cohésion de celle-ci qui compte plus que toute autre chose. Cette idée de syndicat peut amener des controverses, mais que l'amitié l'emporte.

Sachons nous prendre en charge. Soyons unis, persévérants, maintenons la veille au bossoir et l'AFCAN pourra maintenir sa route et sa vitesse contre vents, marées et courants contraires.

L'exposition NORMANDIE devrait rappeler à nos dirigeants ces paroles que le Président LEBRUN prononçait à la cérémonie d'inauguration au Havre le 23 Mai 1935 : "La mer exerce toujours une influence décisive sur la vie des peuples. Chacun des redressements de leurs marines marque un réveil des énergies nationales".

Avant que ne soit officialisée la grande braderie de notre flotte de commerce, il nous appartient peut-être d'adresser une motion au Président de la République.

Longue vie à l'AFCAN. Merci de votre présence et de votre attention.

Le Président Y. BROCHEC

RAPPORT FINANCIER présenté par le Commandant BOUDIERE

Le Bilan financier de l'année 1984 fait apparaître un excédent de recettes sur les dépenses de 38 000 FR.

Sur les prévisions, les recettes sont supérieures de 21 000 FR et les dépenses inférieures de 17 000 FR.

Le nombre des adhérents est passé à 423.

Ce chiffre ne doit cependant pas faire illusion.

Il se décompose en 260 actifs et 163 retraités. On peut le rapprocher du chiffre de 1980 : 305 actifs et 48 retraités.

Le Glissement des actifs vers les retraités se poursuit et il est à craindre qu'il se poursuive, compte tenu de la diminution du nombre de navires de la flotte marchande française.

Les adhésions nouvelles ne compensent pas ce glissement. Les efforts de recrutement d'adhésion doivent se poursuivre.

I) RECETTES

Les cotisations ont été relevées en 1984, soit des ressources supplémentaires de 8 000 FR environ.

Les intérêts des placements des fonds de l'association ont été supérieur de 13 000 FR aux prévisions :

. cotisations prévues ...	276 000	-	encaissées	284 000
. intérêts placements ...	<u>19 000</u>	-	"	<u>32 000</u>
	TOTAL			316 000

PLACEMENTS

Un fonds d'assistance juridique a été créé en 1979. Il a été utilisé dans plusieurs affaires de pollution, dans un problème de licenciement abusif et dans un problème de naufrage.

Ce fonds avait été placé en bons du trésor dont l'intérêt était voisin de 10,5 %.

La signature du contrat d'assurance avec le Cabinet AUDRAIN HERVIOU a modifié le but de cette réserve.

Le Glissement important des actifs vers les retraités diminue les recettes des cotisations et il apparaît nécessaire d'augmenter les recettes des placements pour éviter dans la mesure du possible d'accroître les cotisations des actifs.

La création des SICAV-ASSOCIATIONS en 1984 nous a semblé intéressante.

Ces SICAV, réservées aux associations, sont exemptes d'imôts et disponibles à tout instant. Elles sont cotées journallement en bourse et leur rendement voisine 12 %.

Nous avons donc remplacé les bons du trésor par l'achat de SICAV dont nous attendons environ 32 000 FR de ressources.

L'achat de 45 SICAV a été effectué en Novembre 1984 pour la somme de 267 000 FR. A ce jour, leur cours en bourse est de 280 000 FR.

A ce placement, il convient d'ajouter un livret de caisse d'épargne avec un intérêt de 6,5 % où nous plaçons les fonds disponibles.

Si les dépenses de l'association sont à peu près régulières mensuellement, les recettes provenant des cotisations sont importantes en début d'année et marquent ensuite un palier jusqu'au rappel de cotisations en Mai-Juin puis marquent un nouveau palier en fin d'année.

En conclusion, les recettes de l'association en placement pourraient atteindre 37 000 FR en 1985 (SICAV et C. épargne).

Chiffres des revenus de placement :

- 1979	330
- 1980	8 600
- 1981	12 800
- 1982	28 400
- 1983	32 000

Nous espérons que l'assemblée générale approuvera les efforts des différents trésoriers de l'association pour gérer au mieux ses intérêts.

IJ DEPENSES

Prévues	292 000
Réelles	275 000

par poste

48 %	Secrétariat Paris et Régions	117 000
	Bulletin	16 000
24 %	Mission	66 000
25 %	Assurance juridique ..	67 000
3 %	I F S M A	9 100

Les dépenses sont conformes aux prévisions, avec des frais de secrétariat inférieurs de 13 000 FR. On peut cependant constater des dépenses supérieures du coût de l'imprimeur (meilleure présentation), à une diffusion plus importante, à l'augmentation des tarifs P T T. Le coût moyen d'un bulletin avec frais d'envoi oscille entre 6 et 11 FR, suivant son poids.

En 1985, nous avons récupéré une créance de 338 F sur l'IFSMA qui est venue en déduction de notre cotisation à la fédération.

Il nous reste une créance de 5 000 FR (affaire du St Germain) sur le Cabinet AUDRATIN HERVIOU.

Nous citons pour mémoire une créance de 2000 FR sur le fisc (crédit d'impôt sur bons du trésor).

CONCLUSION

En attendant de nouvelles adhésions, nous espérons en 1985 couvrir nos dépenses en augmentant nos recettes en placement et éviter ainsi le relèvement des cotisations.

Notre contrat d'assurance devrait pouvoir être révisé ; il est établi pour 300 actifs, il n'y en a actuellement que 260.

Nos dépenses de fonctionnement n'ont subi qu'une hausse de 4 % durant l'année 1984. On ne peut que remercier l'activité bénévole de ceux qui œuvrent pour notre association.

Le Trésorier
Y. BOUDIERE

AFFAIRE DU SAINT GERMAIN

Notre action auprès du Secrétariat à la mer en ce qui concerne cette affaire nuit à la tranquillité de la Place de Fontenoy dont la politique, pour ce cas douloureux, consiste à faire le gros dos. Le Secrétariat d'Etat n'a jamais répondu aux lettres du Président BROCHEC ni à la question écrite de Monsieur LAURIOL, député des Yvelines. Par contre, nous vous donnons ci-après lecture du courrier qu'il a échangé avec l'IFSMA. Sans doute serez-vous surpris par la réponse de la Place de Fontenoy. A des questions précises, c'est plus de l'esquive, mais l'IFSMA, mécontente, réitère. Espérons qu'une réponse nous parvienne avant les prochaines législatives ...

PREMIERE LETTRE DE L'IFSMAREPONSE DU SECRETARIAT D'ETAT A LA MERA L'IFSMA

Monsieur le Secrétaire d'Etat Chargé de la Mer
Place de Pontenoy
75007 PARIS - FRANCE

Le 21 mars 1985

CAB/M N° 0411

PARIS, LE 15 AVR 1985

Monsieur le Secrétaire d'Etat Chargé de la Mer,

La Fédération Internationale des Capitaines de Navires (IFSMA), instance professionnelle apolitique qui représente plus de 4 000 Capitaines en activité issus de 17 pays, dont les buts sont uniquement la Sécurité en mer et la défense des intérêts légaux et moraux des Capitaines de navires, a été récemment informée par son Association-membre, l'AFCAI (Association Française des Capitaines de Navires), des incidents regrettables qui se sont produits en décembre dernier à bord du transbordeur français "Saint Germain" et qui ont débouché sur une mutinerie d'une partie de l'équipage.

Nous sommes profondément inquiets de tels incidents, lesquels constituent une grave atteinte à l'autorité traditionnelle du Capitaine, et du danger auquel sont exposés aussi bien les navires que les passagers. Si de tels événements inacceptables surviennent à bord de navires appartenant à des nations de vieille tradition maritime, nous nous inquiétons profondément de ce qui pourrait se produire dans le cadre d'Administrations moins bien organisées.

La mutinerie est un délit pour lequel les Lois internationales prévoient des poursuites judiciaires et nous savons que la Loi française a prévu de telles poursuites dans le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (Articles 59-60-61).

C'est avec inquiétude que nous apprenons que pour des raisons politiques et commerciales les mutins ont été à l'abri de toutes poursuites judiciaires de la part de l'Administration française. L'octroi d'une telle immunité n'est pas à inscrire au crédit de l'Administration et ne peut qu'encourager d'autres actes d'indiscipline.

Nous sommes bien conscients qu'en tant que membre du Pouvoir Exécutif vous ne sauriez vous immiscer en aucune façon dans le Pouvoir Judiciaire. Nous sommes cependant convaincus que la Justice française reconnaîtra pleinement la gravité de tels incidents et prendra les dispositions voulues pour éviter qu'ils puissent se reproduire à l'avenir.

Vous remerciant de l'attention que vous ne manquerez pas de porter à cette grave affaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat Chargé de la Mer, l'assurance de notre très haute considération.

H.W.C. Rutherford
General Secretary, IFSMA

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettre en date du 21 mars dernier, vous avez bien voulu me faire connaître votre sentiment au sujet d'évènements survenus à bord du transbordeur français "SAINT GERMAIN" et vous exprimez la crainte que d'éventuels développements entraînent des dangers à l'égard des navires aussi bien que des passagers.

Votre correspondance a retenu toute mon attention.

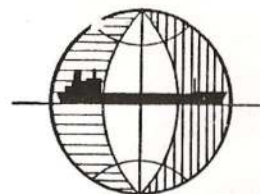
Je n'ignore pas que les navires français ont été, ou demeurent susceptibles d'être, à l'origine d'incidents ou d'accidents, au même titre que tout autre bâtiment de mer. Je suis persuadé, néanmoins, que les règles relatives aux normes de sécurité, à la qualification des équipages, et à l'organisation du travail sont en France parmi les plus strictes qu'on puisse rencontrer, et que leur contrôle est effectivement organisé.

Aussi bien, les statistiques internationales disponibles me paraissent confirmer que les navires battant pavillon français ne sont pas, tant s'en faut, à ranger parmi les plus dangereux.

Je puis vous assurer que mes services s'emploient bien à ce qu'il en demeure ainsi pour l'avenir.

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

UNITE SECURITE

**AFCAN**N/REF. JCL/YB/NP
85/295**OBJET : POLITIQUE
MARITIME****ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES**

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

Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé de la Mer,

Le Président et le Conseil d'Administration de l'IFSMA ont pris connaissance avec intérêt de votre lettre du 15 Avril 1985 répondant à l'exposé que nous vous avons fait du cas de mutinerie survenue à bord du car-ferry "SAINT GERMAIN".

Nous sommes pleinement convaincus que les lois et règlements régissant la Marine marchande française ont toujours été parmi les meilleurs au monde, et nous vous sommes reconnaissants de l'assurance que vous nous donnez que ceux-ci seront pleinement maintenus.

Notre principale préoccupation, dans le cas du Saint Germain, concerne les conséquences, pour l'avenir, de la décision de renoncer aux poursuites et de la promesse d'impunité qui a été faite aux mutins qui ont enfreint gravement les lois internationales et ont de plus mis en danger le navire et la sécurité des passagers et de l'équipage. La sauvegarde de l'autorité du capitaine est essentielle pour assurer le maintien au plus haut niveau des normes de sécurité du commerce maritime.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous faire connaître votre position sur cet aspect de l'affaire et nous apprécierions de recevoir votre assurance que dans l'avenir de tels actes ne seront plus tolérés.

Nous aimerions également être informés des actions envisagées par l'administration française pour les combattre et éviter l'éventualité de leur répétition ainsi que leur banalisation.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, l'assurance de notre soutien permanent à toutes actions tendant au maintien et à l'amélioration de la sécurité des navires et des gens de mer, et nous vous remercions de l'attention que vous voulez bien porter à ces questions.

Monsieur le Président
de la République
Palais de l'Elysée
rue du Faubourg Saint Honoré
75008 P A R I S

le 10 Juin 1985

Monsieur le Président,

Lors de la campagne présidentielle en 1981, la population maritime française avait accueilli avec soulagement les assurances que vous lui aviez données, dans l'hypothèse de votre élection, de la promotion d'une politique maritime nouvelle et dynamique. Ces engagements n'avaient pas le caractère d'une promesse électorale vague, mais ils avaient été détaillés de façon très poussée et très concrète dans un ouvrage intitulé "La mer retrouvée".

Le projet socialiste confortait notre association dans les ambitions maritimes qu'elle nourrissait pour la France, en tournant délibérément le dos à la politique d'abandon et de désintérêt menée par les pouvoirs publics depuis de nombreuses années.

Pour cette renaissance de notre marine civile, vous aviez formé un véritable ministère, avec à sa tête un authentique ministre à part entière. L'élan des premiers mois d'état de grâce a été rapidement coupé.

Un retournement s'est produit, symbolisé et marqué dans le temps par le remplacement d'un vrai ministère et d'un vrai ministre par un organisme subalterne aux destinées vagues confiées à un homme politique peu concerné par les choses de la mer, en dehors de sa circonscription électorale.

.../...

La politique destructrice de l'organisation maritime française a repris son cours avec une violence accrue. Le passage des navires de commerce français sous les pavillons de complaisance s'est accéléré, malgré toutes les promesses antérieures avec toutes les conséquences que cela implique, tant du point de vue de l'évasion fiscale que de la négation de la sécurité de l'emploi et de la protection sociale des marins français.

Le pourrissement des structures internes de l'organisation maritime est encouragé comme en témoigne l'inadmissible impunité accordée récemment aux auteurs d'une usurpation de commandement d'un ferry transmanche.

Les hauts responsables politiques de l'administration maritime ne font que reprendre le comportement de leurs prédécesseurs : ce qui n'était qu'un déclin avant 1981 devient une mise à mort.

Nous savons, Monsieur le Président, que l'immensité de vos tâches ne vous permet d'avoir qu'une vue globalisée des différents dossiers. Mais devant l'inertie - qui se teinte souvent d'arrogance - des autorités spécifiques, nous nous voyons dans l'obligation de vous alerter.

Nous vous conjurons de bien vouloir vous pencher PERSONNELLEMENT sur les problèmes de notre marine marchande.

Nous vous prions, Monsieur le Président, de bien vouloir accepter l'assurance de notre très haute considération.

Le Président,
Yves BROCHEC



AFFAIRES GUERET & YVONNOU

Deux jugements ont été rendus à la satisfaction de nos collègues :

- le premier concerne le commandant GUERET contre la TRUCKLINE et remonte à 1980. Condamnée une première fois, la TRUCKLINE a perdu en appel.

- le deuxième jugement concerne le commandant YVONNOU contre le commissaire de la République des Bouches du Rhône. Nous vous donnons lecture des considérations du Tribunal Administratif de Marseille. Elles sont riches en enseignement pour un capitaine.

« Considérant que le Commissaire de la République du département des Bouches-du-Rhône demande au Tribunal de condamner M. YVONNOU, capitaine du navire "Chaumont", à l'amende prévue par l'article L.323-1 du Code des Ports Maritimes pour avoir refusé d'exécuter l'ordre qui lui avait été donné le 4 juillet 1983 de libérer le poste 4 du port de Marseille-Fos ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier, et notamment du constat d'huissier dressé à cette même date par Me MICHON, que le navire a été dans l'impossibilité de quitter le quai pour rejoindre un mouillage en rade en raison d'une grève à laquelle participait l'ensemble des marins et qui, déclenchée sans préavis et au cours des opérations de déchargement, revêtait un caractère imprévisible ; qu'il est constant d'autre part, que ce conflit social qui a duré 20 jours, n'avait pas pour origine un dissentiment de l'équipage à l'encontre de la personne de M. YVONNOU et que ce dernier n'était pas habilité à satisfaire les revendications exprimées qui visaient la diminution des horaires de travail ; qu'enfin, l'intéressé, qui affirme sans être contredit, s'être vu refuser par la Direction des Affaires Maritimes l'autorisation de recourir à un équipage de remplacement apporte ainsi la preuve dans les circonstances de

l'espèce, qu'il a pris toutes dispositions utiles pour tenter de manoeuvrer son bâtiment ; que, compte tenu de l'ensemble de ces circonstances, il justifie d'une situation de force majeure de nature à entraîner sa relaxe des fins de la poursuite engagée contre lui ;

D E C I D E

Article 1er - Le déféré du Commissaire de la République du département des Bouches-du-Rhône est rejeté.

Article 2 - M. YVONNOU est relaxé des fins de la poursuite pour contravention de grande voirie.

Article 3 - Le présent jugement sera notifiée aux parties par les soins du Commissaire de la République du département des Bouches-du-Rhône conformément aux dispositions de l'article L.19 du Code des Tribunaux Administratifs.

IMPOTS DES CAPITAINES NAVIGANT A L'ETRANGER

Nous avons évoqué durant l'assemblée générale la situation des capitaines navigant à l'étranger. Pour notre ami ABELANET, il n'y a pas à payer d'impôts et, pour appuyer sa thèse, il nous envoie photocopie du J.O. du 12 Mars 1972, art. 22, § 3 :

"Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, les rémunérations afférentes à une activité exercée à bord d'un navire ou d'un aéronef en trafic international ne sont imposables que dans l'état contractant où l'entreprise a son domicile."

Pour l'instant, nous pouvons nous en tenir à ce texte, mais il n'est pas certain qu'il soit valable dans toutes les situations (ex. accords bilatéraux entre les états).

Le commandant BARTOU (25 rue Chardon de Courcelles 29200 BREST) aimerait une participation des membres de l'AFCAN pour l'aider dans ses recherches et lui expédier leurs observations sur les thonidés en remplissant l'imprimé joint à ce bulletin. Le commandant BARIOU est détaché au CEDRE.

Exposé présenté devant l'Assemblée Générale de l'ASSOCIATION FRANCAISE des CAPITAINES de NAVIRES (AFCAN) , le Lundi 13 Mai 1985 à PARIS sur le "BELEM".

Conférencier : Michel BOUGEARD , Capitaine au Long Cours .

Messieurs,

Etant donné l'ordre du jour chargé de cette Assemblée Générale, je vais essayer d'être bref dans mon exposé, tâche qui me sera facilitée par votre connaissance du problème dont je veux vous entretenir: L'insécurité sur Mer et le remède à y apporter. L'insécurité existe et nous marins nous la cotoyons chaque jour, les récents événements de mer nous indiquent qu'elle ne se ralentit pas et qu'elle devient même insupportable du fait de la nature dangereuse de certaines cargaisons transportées et surtout de leur volume. Tout accident peut déclencher l'apocalypse, nous en sommes conscients, le scénario catastrophe d'une collision impliquant un méthanier de 125 000 M3 et un hypertanker de 500 000 tonnes est du domaine du possible inadmissible ! Alors que faire pour minimiser les risques au maximum? PREVENTION est le maître mot, la panacée en cette matière n'existe pas. "Que celui qui veut naviguer sans danger n'aille jamais en pleine mer". Nous Professionnels de la Mer non seulement nous connaissons les problèmes mais nous avons aussi les solutions. L'AFCAN notre association a un rôle moteur dans cette affaire et doit oeuvrer dans ce sens en véhiculant les solutions proposées. Je me permets de vous en présenter une : La création d'un Corps Spécialisé de GARDE COTES.

Utopie, non, réalisme dicté par le bon sens marin s'appuyant sur une bonne et sérieuse connaissance du dossier sécurité de la Navigation et Protection du Littoral. Pour mieux vous faire prendre conscience de la nécessité de mettre sur pied une GARDE COTIERE, je vais faire un rapide retour en arrière:

Samedi 18 Mars 1967, à 16 noeuds, le "TORREY CANYON" s'éventre sur les SEVEN STONES cataclysme considéré à cette époque comme s'apparentant à un cataclysme naturel! Point de départ d'une ère nouvelle où tout événement de mer peut se transformer en catastrophe écologique. L'homme géniteur de ce gigantisme ne le maîtrise plus ou plutôt n'a pas su prendre les mesures draconniennes qui auraient du normalement accompagner la

mise en service de ces navires gros porteurs. Tout est sacrifié à la Rentabilité, la Sécurité en pâtit. Et voguent les Super tankers armés par des équipages souvent sous payés donc sous qualifiés. Et fleurissent les pavillons de complaisance. Cette évolution irréversible entraîne bon nombre de pays de vieille tradition maritime à abandonner le pavillon national pour la libre immatriculation, flottes marchandes transférées sous les couleurs du Libéria, Panama, Chypre, Bermudes, Bahamas et j'en passe... Paradis fiscaux pour les armateurs, enfers pour les équipages, sans oublier les menaces qu'ils font peser sur les océans.

De par leurs dimensions et leur fragilité ils bouleversent les acquis en matière de sécurité. Inconscience totale, comment admettre par exemple qu'au tout début des années 70 il n'y avait pas un seul remorqueur de par le monde capable de porter assistance à un supertanker en détresse dans le mauvais temps! Les premiers essais datent de 1978 soit 11 ans après le lancement du "MAGDALA" !

Transporter n'importe quoi n'importe comment, tel est devenu le transport maritime.

Après l'Angleterre et la France victimes de la pollution majeure du "TORREY CANYON", voici l'Afrique du Sud engluée dans le crude: Marées Noires au pays de l'Apartheid, drôle d'humour noir !

Boom pétrolier et fermeture du Canal de Suez font que le trafic maritime s'intensifie le long des côtes Sud Africaines, inhospitalières parmi toutes en hiver austral quand les trains de dépressions roulent sur le rail des Quarantièmes Rugissants.

Echouages, collisions, explosions, naufrages se succèdent. Les autorités tardent à réagir et à adopter les mesures suivantes qui ne sont pas sans rappeler celles prises par la France quelques années plus tard: interdiction aux navires transportant des cargaisons dangereuses de transiter à moins de 12 milles des côtes et mise en service en 1976 de deux puissants remorqueurs de 20 000 CV, le "JOHN ROSS" et le "WOLRAAD WOLTEMADE" basés au CAP et à DURBAN. Ces mesures alliées à la réouverture du Canal de Suez et à l'effondrement du trafic pétrolier pour cause de surcapacité de transport face à une diminution notable de la consommation, firent que les accidents devinrent plus rares sur la route du Cap.

En France aucune leçon ne fut tirée de l'exemple Sud Africain et ce malgré les similitudes existant entre les abords du Cap et d'Ouessant; conditions climatiques identiques et forte densité du trafic maritime .

Dès l'Ete 67 les côtes de Bretagne retrouvèrent leur propriété initiale, le naufrage du "TORREY CANYON" fut vite oublié. Même scénario en Janvier 1976 quand le guetteur sémaphorique du Créac'h découvrit en ouvrant ses volets, l'"OLYMPIC BRAVERY" gisant, blessé à mort sur les roches Ouessantines, à une encablure de la côte ! Déchainement des passions et une fois de plus immobilisme caractérisé des autorités concernées. Le flag ship de l'armada ONASSIS se brisa en deux 6 semaines après l'échouement sans qu'entre-temps les pouvoirs publics ne prennent la décision de vider ses soutes malgré "un temps de curé" inhabituel en pareille saison !

Le 25 Octobre de la même année, naufrage dramatique du "BOEHLEN" au cours d'une effroyable tempête, de nombreuses victimes et la chaussée de Sein est bitumée ! Le 15 Juillet 1977, de conseil, l'usage des couloirs de navigation devint obligatoire. Mis en place dès 1971 par l'IMCO dans les eaux resserrées à forte densité de trafic ils avaient l'énorme avantage de supprimer les habituelles foires d'empoigne existant dans les parages fréquentés. Durant l'Eté 77 la Marine Nationale surveilla avec un navire sur zone le rail d'Ouessant, mais de guerre lasse devant le nombre important de contrevenants, le Bateau rentra rapidement au port, laissant le soin aux guetteurs sémaphoriques d'effectuer la surveillance du lever au coucher du soleil et d'établir des statistiques!

Il est surprenant de noter que malgré l'avertissement sans trop de frais de l'Odysée de l'"OLYMPIC BRAVERY", aucune surveillance du secteur névralgique que représente le "virage" d'Ouessant n'était assurée la nuit! Si bien que le 16 Mars 1978 conformément à la réglementation, les sémaphores du Stiff, du Créac'h, de l'Aber-Wrach et de Molène cessèrent la veille à 18H30 au coucher du soleil, malgré le drame qui se jouait sous leurs yeux et qui allait être la Marée Noire du siècle !

Une bien curieuse façon d'appliquer le décret du 9 Mars 78 donnant aux préfets maritimes toute latitude pour agir en mer et intervenir dans le domaine de la navigation, prévention des accidents, ayant autorité de police administrative générale en mer.

Toujours est-il qu'à l'aube de ce 17 Mars 78, l'"AMOCO CADIZ" avait vomi ses 220 000 tonnes de crude sur les roches de Portsall ! Grand émoi dans l'opinion, manifestations à Brest, les jardins de la Préfecture Maritime envahis par les manifestants, vitres brisées au Cercle Naval! La Royale prend conscience de sa mauvaise image de marque malgré le spectaculaire hélitreuillage de nuit de l'équipage de l'"AMOCO CADIZ".

Réaction des Pouvoirs Publics: pressions sur l'OMI pour éloigner le Rail d'Ouessant ,affrètements de 3 puissants remorqueurs, surveillance continue du trafic maritime, navire sur zone en permanence et construction de la tour du Stiff et du CROSS de Corsen projet qui datait pourtant de 1976,vite oublié au fond d'un tiroir. Création du CEDRE, mise sur pied d'une équipe Evaluation- Intervention prête à être, hélitreuillée sur tout navire en difficulté.

Malgré cet arsenal de mesures qui représentent un sérieux "mieux" pour la Sécurité en mer et la protection du littoral, la série noire continue: GINO, TANIO, BANDEIRANTE PETER SIF, TURTLE, HYDO, CAVO CAMPANOS, NIAGARA etc

A chaque fortune de mer nous sommes confrontés à un problème nouveau à résoudre, conséquence inévitable de la politique du coup par coup suivi depuis Mars 78, et pour cause, le système mis en place ne faisant pas appel aux vrais professionnels de la Mer qui ont une bonne connaissance des problèmes posés et des moyens à mettre en oeuvre pour une meilleure efficacité au niveau de la prévention. Dernier exemple en date celui de ces trois navires partant en remorque à la casse en Janvier 84. Ouragan sur la Manche, les cables se rompent, le vracquier Norvégien "APPILA" ne verra jamais les démolisseurs mais les roches de l'île de Batz. Les deux autres porte-conteneurs, "EVER LEVEL" et "JARVIS BAY" sont mouillés in-extrémis par l'équipe d'intervention, hélitreuillée à grands risques sur ces navires désemparés. De la bel ouvrage sans aucun doute mais comment est-il possible de laisser pareils attelages appareiller avec des prévisions météo aussi mauvaises !

Toute cette analyse critique quelque peu indigeste pour vous convaincre des limites du système mis en place, pour le parfaire, une seule solution: Les députés de la Commission d'enquête parlementaire créée à la suite du naufrage de l'"AMOCO CADIZ" avaient très bien compris la situation puisqu'ils souhaitaient dans la recommandation n°37...à l'unanimité, la création d'un corps spécialisé de Garde Cotes chargé d'appliquer la réglementation relative à la prévention des accidents en mer et à la protection du littoral." Cette commission présidée par Mr GUERMEUR, estimait dans sa majorité que ce corps spécialisé devait être placé sous l'autorité du Ministère de la Défense. Aucune objection à priori, l'essentiel étant que cette GARDE COTIERE soit un service bien à part au sein de la Marine Nationale, un organisme paramilitaire armé par des professionnels motivés qui feront carrière dans ce corps, gage supplémentaire d'efficacité avec l'énorme avantage de pouvoir recruter à l'extérieur parmi les vrais professionnels

de la Mer issus de tous les horizons maritimes : marine marchande, pêche, pilotage hauturier .On ne peut pour assurer parfaitement cette mission de service public, se priver de la somme d'expérience acquise par ces marins de métier au fil des ans passés à la mer.

Avant de vous révéler ma vision de ce que pourrait être la Garde Cotes Française et de son insertion dans une EURO COAST GUARD, étudions les organismes existant de par le monde.

A tout seigneur, tout honneur: l' U.S COAST GUARD.

Un modèle du genre dont l'importance fait dire qu'elle est la sixième marine de guerre mondiale, son extraordinaire développement s'explique en grande partie par le fait qu'elle est plus ancienne que l'U.S NAVY et qu'aux USA existe une loi qui dit que les forces armées ne doivent pas intervenir dans les activités ayant pour but de faire respecter les lois domestiques des USA. Héritière du "REVENUE CUTTER SERVICE", fondé en 1790, cette Patache s'est transformée en COAST GUARD en Janvier 1915 par décision du Congrès et transférée en 1967 du ministère des Finances au Département des Transports. Mission particulière: préparation et entraînement au combat en vue de sa collaboration avec l'U.S NAVY ,mais celle qui fait sa renommée et qui est sa principale mission est le SEARCH and RESCUE dont dépend le système AMVER (Automated Mutual Assistance Vessel Rescue) bien connu des marins. Autres responsabilités:

- Exécution des lois de la mer et police de la navigation maritime.
- Contrôle des eaux territoriales, lutte contre la contrebande, surveillance des pêches.
- Armement et entretien des phares et balises, stations côtières.
- Contrôle de la construction navale: sécurité et navigabilité.
- Contrôle du pilotage, enquêtes sur les sinistres en mer.
- Patrouille internationale des glaces.
- Lutte contre la pollution et protection de l'environnement.
- Relevés météorologiques, océanographiques et hydrographiques.

Pour assurer toutes ces missions, avec un maximum d'efficacité, une flotte impressionnante de près de 250 navires de tous types dont 12 côtres de grande endurance, 2700 tonnes, filant 29 noeuds; une aviation comprenant 50 avions et une centaine d'hélicoptères. Notons à ce propos que l'USCG a passé commande avec BREGUET-DASSAULT et la SNIAS de 41 biréacteurs du type FALCON et de 90 hélicoptères DAUPHIN.

Pour l'entraînement de ses cadets elle dispose du 3 mats de 90m "EAGLE", ex allemand

lancé en 1936 et en service depuis 1946 à l'U.S COAST GUARD.

Son organisation est calquée sur celle de l'U.S NAVY, à sa tête un Full Admiral, quatre étoiles, assisté d'un état major dont le siège est à WASHINGTON dans le même immeuble que le "DEPARTMENT OF TRANSPORTATION" dont il dépend.

Avec une telle puissance et une parfaite organisation la GARDE COTES americaine est assurément ce que l'on pourrait appeler un exemple à suivre quelque peu inaccessibles pour les modestes budgets qui sont les nôtres à moins qu'un jour l'EUROPE ne réalise enfin l'intérêt qu'elle aurait d'unir les embryons de Garde Cotes déjà existantes de la Grande Bretagne à la Norvège.

Comment s'étonner de l'énorme influence prise par l'USCG sur les décisions de l'OMI Il y a déjà quelques années à la demande des Etats Unis, l'IMCO fit approuver un nouveau code de dispositions intéressant la lutte contre l'incendie à bord des paquebots. Sans attendre que l'amendement soit ratifié par d'autres nations, les Etats Unis édictèrent une loi obligeant tous les navires embarquant des passagers dans les ports américains à se conformer au règlement des services des COAST GUARDS. Les armateurs s'émurent mais cédèrent, faute de quoi ils auraient du retirer leurs navires des lignes intéressées. Le trafic passager des ports américains est si important que le règlement proné par le service des COAST GUARDS fut en fait appliqué à l'échelle mondiale.

Politique unilatérale que l'on retrouve par la suite concernant les pétroliers, obligeant les supertankers escalant aux USA à avoir le lavage au crude, l'inertage de leurs citernes et des ballasts séparés. Trois mesures qui vont toujours dans le sens d'une recherche systématique de prévention des accidents. SEMPER PARATUS est sa devise.

Ne quittons pas le continent américain sans examiner la GARDE COTIERE Canadienne. Sa particularité est qu'à la différence de l'US COAST GUARD et des organismes similaires étrangers, les bâtiments et aéronefs de la Garde Cotes du Canada ne sont pas armés.

Déglacage et patrouille internationale des glaces est une de ses missions majeures en plus des missions traditionnelles d'une GARDE COTES.

Une flotte forte de 160 navires allant du brise glace lourd à l'aéroglysseur, une trentaine d'hélicoptères, font d'elle la troisième Garde Côtes du monde. Elle dispose d'un personnel de 6500 hommes et femmes dont 2500 navigants (hommes et femmes) formés au collège de SYDNEY en Nouvelle Ecosse ,

Voilà brièvement résumé ce corps spécialisé qui fait partie intégrante de l'Administration Canadienne du Transport Maritime, dirigé par un commissaire en poste à OTTAWA.

Avant de conclure sur ce chapitre étudions la Garde Cotes nipponnes numéro 2 par son importance dans le classement mondial. A l'instar de l'USCG elle dépend en temps de paix du ministère des Transports. L'Agence de Sécurité Maritime est armée par 11 000 hommes environ , comprend une flotte importante d'avisos dont 5 de 3700 tonnes filant 22 noeuds, de patrouilleurs, vedettes ,navires hydrographes, baliseurs et 50 aéronefs dont 20 avions de patrouille et une trentaine d'hélicoptères.

Ce besoin d'avoir une GARDE COTIERE a été perçu par de nombreux autres pays, l'exemple américain a fait école puisqu'il fait autorité dans le domaine de la Sécurité, c'est ainsi qu'un embryon de GARDE COTES existe en IRAN, aux PHILIPPINES, en ARABIE, ARGENTINE CHILI, PEROU, COREE DU SUD, EGYPTE, FINLANDE, GRANDE BRETAGNE et surtout en NORVEGE: Créée en 1976 elle comprend quelques grosses unités notamment 3 côtres de 2200 tonnes, 22 noeuds possédant un hélicoptère LYNX embarqué. De nombreux patrouilleurs et une flottille d'aéronefs, 3 ORION et 6 LYNX assurent la surveillance des pêches, la zone économique des 200 milles et la protection des installations pétrolières off-shore.

Ce service des Garde Cotes norvégiennes ,KYSTVAKT, est intéressant à plus d'un titre, notamment parcequ'il dépend de la Marine Royale Norvégienne, solution vers laquelle il faudrait s'orienter en France.

Il est paradoxal de constater que les deux pays les plus exposés aux accidents de mer et qui ont le plus souffert des pollutions sont ceux qui s'obstinent à refuser le plus la création d'une GARDE COTIERE: L'Afrique du Sud et la France !

L'élargissement à 12 partenaires de la Communauté Européenne va peut-être précipiter les choses et promouvoir cette idée en l'ancrant dans la réalité: Une EURO COAST GUARD est une nécessité, elle se fera grâce à la Pêche! La toute récente décision de l'Europe des 10 d'admettre en son sein l'Espagne et le Portugal a démontré le besoin urgent de se doter d'un corps de controle communautaire pour la surveillance des pêches. Son financement serait en partie assuré par les 12 partenaires donc impossibilité de mélanger leurs participations à un budget militaire. Par exemple en France, les crédits alloués par le Gouvernement à la Royale pour assurer sa nouvelle mission de Service Public et notamment la surveillance

des Pêche avec la "STERNE", l'"ALBATROS" et les 10 patrouilleurs P400, devront faire l'objet d'un budget bien à part desqu'ils seront mélangés avec l'aide Européenne. Et ceci pour cause de transparence, pour que certains esprits chagrins ne puissent pas mettre en doute le bon emploi des Ecus Européens qui pourraient être utilisés à des fins militaires! Si la séparation des biens s'effectue comme il est souhaitable, nous aurons alors un embryon de Garde Côtes, qu'il suffira de faire grandir, c'est une question de volonté et non pas de moyens.

L'Europe Bleue ce n'est pas seulement les calculs des quotas de captures autorisés pour le hareng ou le merlu mais aussi la sécurité de la navigation sur les mers communautaires et la protection du littoral. N'oublions pas que la façade maritime à surveiller et contrôler s'étendra de la Baltique à la Mer Noire, comprenant non seulement d'immenses zones de pêche mais aussi le plus grand nombre de ports qui soit au monde sans compter les détroits où l'on trouve les plus fortes concentrations de navires. L'Insécurité sur mer qui en découle est intolérable, il faut renforcer l'aide à la navigation pour assurer le bon cheminement des cargaisons le long des côtes. PREVENTION doit être le maître mot de l'action à mener sur mer, lois répressives si besoin est dans une politique de décisions unilatérales pour bouter hors de nos eaux toutes ces vieilles bailles, véritables défis aux lois humanitaires et aux règles élémentaires de la Sécurité sur Mer. La France ne peut s'y employer seule ou risquerait de voir s'établir un détournement de trafic préjudiciable vers d'autres ports Européens plus complaisants.

La solution est donc à l'échelle européenne, une EURO COAST GUARD aurait les moyens de pression suffisants pour influencer l'OMI dans ses décisions, pour entreprendre des recherches dans le domaine de la sécurité et de l'aide à apporter aux navigateurs, l'exemple de la GARDE COTES des Etats Unis est là pour nous le rappeler.

Autre aspect non négligeable de la création d'un corps spécialisé de Garde Cotes sont les retombées bénéfiques sur la construction navale et sur l'emploi. Un sacré ballon d'oxygène pour nos chantiers auxquels serait confiée la construction de patrouilleurs, navires d'assistance, avisos de 2000 tonnes, sans compter les commandes d'aéronefs: avions de patrouille, hélicoptères etc.

De plus à la veille du grand naufrage de notre Marine Marchande il importe de sauver tous ces marins dont on ne peut se priver de l'expérience d'homme de mer accompli.

Ils sont des centaines au chômage, nos jeunes officiers trouvent difficilement un embarquement en sortant des écoles d'Hydrographie dont les brevets ne sont reconnus qu'en France et aux BAHAMAS...

Dans un premier temps il faut donc créer une GARDE COTIERE FRANCAISE pour réussir ultérieurement sa parfaite fusion avec une EURO COAST GUARD plus puissante et plus crédible et performante pour les raisons énoncées plus haut. Dans l'immédiat création au sein de la Marine Nationale, d'un corps spécialisé de GARDE COTES qui aura pour tâches essentielles:

- Recherche et sauvetage en mer
- Exécution des lois de la Mer et police de navigation maritime.
- Lutte contre la pollution et protection du Littoral.
- Surveillance cotière, stations Radio, sémaphores, aides à la navigation.
- Surveillance et assistance aux pêches.
- Pilotage hauturier.
- Laboratoires de recherche de lutte contre la pollution et aides nouvelles à la navigation.
- Sécurité de la navigation de plaisance.
- Surveillance de l'état de navigabilité des navires.

Cette première étape ne constitue pas un grand chambardement mais soyons réalistes elle ne se fera pas sans heurts puisqu'elle implique la fusion des personnels et moyens de diverses administrations concernées: C.R.O.S.S, Centres de Sécurité de la Navigation Maritime des Affaires Maritimes, CEDRE, SNSM, Pilotes Hauturiers, Guetteurs sémaphoriques, Phares et Balises, Stations Côtieres PTT, sans oublier les personnels nécessaires pour armer la flotte de bâtiments et d'aéronefs pour que la GARDE COTIERE puisse assurer convenablement sa mission.

En gardant un lien étroit avec la Marine Nationale on diminue le coût d'exploitation de ce corps spécialisé, en profitant de l'infrastructure des arsenaux et de la logistique existante. La GARDE COTIERE FRANCAISE ressemblerait alors au KYSTVAKT norvégien.

Si l'homme de la rue comprend facilement que sur les routes de France ce n'est pas l'Armée de terre qui s'occupe de la Sécurité Routière mais la Gendarmerie, il est tout à fait normal qu'il en soit de même sur Mer et qu'une GARDE COTIERE regroupe tous les services déjà existant mais éparpillés dans différentes administrations et ceci dans un souci d'une plus grande efficacité de l'ensemble.

d'autorisation prévus par la loi du 8 Juin 1893, soit les rapports de maladies, blessures ou décès des participants à la caisse nationale de prévoyance des marins français ;

3° de tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

. Complicité d'usurpation de commandement : art. 45

ART. 45 - (1) EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A SIX MOIS, TOUT CAPITAINE QUI FAVORISE PAR SON COMPORTEMENT L'USURPATION DE L'EXERCICE DU COMMANDEMENT A SON BORD. LA MEME PEINE D'EMPRISONNEMENT, A LAQUELLE IL PEUT ETRE JOINT UNE AMENDE DE 100 A 2000 FRANCS (1 à 20 F) EST PRONONCEE CONTRE TOUTE PERSONNE QUI A PRIS INDUMENT LE COMMANDEMENT D'UN NAVIRE ET CONTRE L'ARMATEUR QUI SERAIT SON COMPLICE.

. Ivresse : art. 56

ART. 56 - EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS OU SIX MOIS TOUT CAPITAINE QUI S'EST TROUVE EN ETAT D'IVRESSE A BORD DE SON NAVIRE, ET TOUT OFFICIER, MAITRE OU HOMME D'EQUIPAGE QUI S'ENIVRE HABITUELLEMENT OU QUI S'EST TROUVE EN ETAT D'IVRESSE PENDANT LE QUART. LE DOUBLE DE LA PEINE EST PRONONCE CONTRE TOUT CAPITAINE QUI S'ENIVRE HABITUELLEMENT SANS PREJUDICE DES MESURES DISCIPLINAIRES PREVUES A L'ARTICLE 23 DE LA PRESENTE LOI.

B - Infractions relatives à la sécurité en mer

I - Infractions relatives à la police de la navigation (et spécifiques au commandant)

. Refus de se charger d'un dossier d'enquête ou du transport d'un prévenu : art. 64

ART. 64 (3) - TOUT CAPITAINE REQUIS PAR L'AUTORITE COMPETENTE, COMME IL EST DIT AUX ARTICLES 30 & 31, QUI, SANS MOTIF LEGITIME, REFUSE DE SE CHARGER DU DOSSIER DE L'ENQUETE OU DES PIECES A CONVICTION OU D'ASSURER LE TRANSPORT D'UN PREvenu DANS LES CONDITIONS PREVUES A L'ARTICLE 31, OU QUI NE LIVRE PAS LE PREvenu OU LE DOSSIER CONFIE A SES SOINS A L'AUTORITE MARITIME DESIGNEE POUR LES RECEVOIR, EST PUNI D'UNE AMENDE DE 100 A 2000 FR (1 à 20 F) SANS PREJUDICE S'IL Y A LIEU, EN

CAS D'EVASION OU DE COMPLICITÉ D'EVASION, DE L'APPLICATION AUX PERSONNES EMBARQUEES ET AU PREvenu DES DISPOSITIONS DES ARTICLES 237 A 243 DU CODE PENAL.

. Refus de rapatriement : art. 65

ART. 65 - EST PUNI DE LA PEINE PREVUE A L'ARTICLE 64, TOUT CAPITAINE QUI, SANS MOTIF LEGITIME, REFUSE DE DEFERER A LA REQUISITION DE L'ADMINISTRATEUR DES AFFAIRES MARITIMES (1) POUR RAPATRIER DES FRANCAIS, SOIT DANS LA METROPOLE, SOIT DANS UN TERRITOIRE D'OUTRE MER.

. Refus d'obéir à l'appel, d'un bâtiment de guerre : art. 66

ART. 66 - TOUT CAPITAINE QUI, EN MER, N'OBEIT PAS A L'APPEL D'UN BATIMENT DE GUERRE FRANCAIS ET LE CONTRAINT A FAIRE USAGE DE LA FORCE, EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX MOIS A DEUX ANS.

. Défaut de traitement d'un homme d'équipage ou d'un passager laissé à terre blessé ou malade : art. 67

ART. 67 - (1) TOUT CAPITAINE QUI, AYANT LAISSE A TERRE, DANS UN PORT OU N'EXISTE AUCUNE AUTORITE FRANCAISE, UN OFFICIER, UN MAITRE OU UN HOMME D'EQUIPAGE MALADE OU BLESSE, NE LUI PROCURE PAS LES MOYENS D'ASSURER SON TRAITEMENT ET SON RAPATRIEMENT, EST PUNI D'UNE AMENDE DE 50 A 1000 FR (0,50 à 10 F) ET D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A DEUX MOIS, OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT. LA MEME PEINE EST EN COURUE PAR LE CAPITAINE QUI, AYANT LAISSE A TERRE, AVANT QU'IL AIT ATTEINT SON LIEU DE DESTINATION, UN PASSAGER MALADE OU BLESSE, NE DONNE PAS AVIS DE CETTE MESURE A L'AUTORITE CONSULAIRE DU PAYS AUQUEL APPARTIENT LE PASSAGER DEBARQUE OU, A DEFAUT, A L'AUTORITE LOCALE.

. Infractions relatives aux règles sur les marques extérieures d'identité du navire : art. 78

ART. 78 (1) - TOUT CAPITAINE QUI NE SE CONFORME PAS AUX DISPOSITIONS FIXEES PAR DECRET SUR LES MARQUES EXTERIEURES D'IDENTITE DES NAVIRES OU QUI EFFACE, ALTERE, COUVRE OU MASQUE LESDITES MARQUES, EST PUNI D'UNE AMENDE DE 16 A 1000 FRANCS (0,16 à 10 F).

. Infractions relatives au rôle d'équipage : art. 72 et art. 76

ART. 72 - TOUT CAPITAINE QUI EMBARQUE OU DEBARQUE UNE PERSONNE DE L'EQUIPAGE SANS FAIRE MENTIONNER CET EMBARQUEMENT OU CE DEBARQUEMENT SUR LE ROLE D'EQUIPAGE PAR L'AUTORITE MARITIME EST PUNI, POUR CHAQUE PERSONNE IRREGULIEREMENT EMBARQUEE OU DEBARQUEE D'UNE AMENDE DE 50 A 300 F (0,50 à 3 F) SI LE BATIMENT A UNE JAUGE BRUTE DEPASSANT 25 TONNEAUX, DE 16 A 50 F. (0,16 à 0,50 F) DANS LE CAS CONTRAIRE.

ART. 76 - TOUT CAPITAINE QUI, HORS LE CAS D'EMPECHEMENT LEGITIME, NE DEPOSE PAS SON ROLE D'EQUIPAGE ET SON LIVRE DE DISCIPLINE AU BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES OU A LA CHANCELLERIE DU CONSULAT, SOIT DANS LES 24 H DE SON ARRIVEE DANS UN PORT FRANCAIS OU DANS UN PORT ETRANGER OU RESIDE UN CONSUL GENERAL, UN CONSUL OU UN VICE CONSUL DE FRANCE LORSQUE LE BATIMENT DOIT SEJOURNER PLUS DE 24 H DANS LE PORT (JOURS FERIES EXCLUS) SOIT DES SON ARRIVEE, SI LE BATIMENT DOIT SEJOURNER MOINS DE 24 H DANS LE PORT, EST PUNI D'UNE AMENDE DE 16 A 300 F (0,16 A 3 F).

. Infractions relatives aux risques créés par la conduite du navire (l'ensemble des règles relatives à la circulation maritime n'est pas prévu au CDPMM (code disciplinaire et pénal de la marine marchande) mais fait l'objet de multiples textes)

a) infractions indépendantes de tout accident : art. 80

ART. 80 (1) - EST PUNI DE SIX JOURS A TROIS MOIS D'EMPRISONNEMENT ET D'UNE AMENDE DE 16 A 100 F (0,16 à 1 F) OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT, TOUT CAPITAINE OU CHEF DE QUART QUI SE REND COUPABLE D'UNE INFRACTION AUX REGLES PRESCRITES PAR LES REGLEMENTS MARITIMES, SOIT SUR LES FEUX A ALLUMER LA NUIT ET LES SIGNAUX A FAIRE EN TEMPS DE BRUME, SOIT SUR LA ROUTE A SUIVRE, SOIT SUR LES MANOEUVRES A EXECUTER EN CAS DE RENCONTRE D'UN BATIMENT. EST PUNI DE LA MEME PEINE, TOUT PILOTE QUI SE REND COUPABLE D'UNE INFRACTION AUX REGLES SUR LA ROUTE A SUIVRE.

b) infractions en cas d'accident :

. Négligence : art. 81

ART. 81 (1) - SI L'UNE DES INFRACTIONS PREVUES

A L'ART. 80 OU TOUT AUTRE FAIT DE NEGLIGENCE IMPUTABLE AU CAPITAINE, CHEF DE QUART OU PILOTE, A OCCASIONNE POUR LE NAVIRE OU POUR TOUT AUTRE NAVIRE, SOIT UN ABORDAGE, SOIT UN ECHOUEMENT OU UN AUTRE CHOC CONTRE UN OBSTACLE VISIBLE OU CONNU, SOIT UNE AVARIE GRAVE DU NAVIRE OU DE SA CARGAISON, LE COUPABLE EST PUNI DE SIX JOURS A TROIS MOIS D'EMPRISONNEMENT OU D'UNE AMENDE DE 16 A 500 F (0,16 à 5 F) OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT.

SI L'INFRACTION A EU POUR CONSEQUENCE LA PERTE OU L'INNAVIGABILITE ABSOLUE D'UN NAVIRE OU LA PERTE D'UNE CARGAISON OU SI ELLE A ENTRAINE SOIT DES BLESSURES GRAVES, SOIT LA MORT POUR UNE OU PLUSIEURS PERSONNES, LE COUPABLE EST PUNI DE TROIS MOIS A DEUX ANS D'EMPRISONNEMENT ET D'UNE AMENDE DE 50 A 600 F (0,50 à 6 F) OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT.

. Défaut d'assistance en cas d'accident et en cas de danger : art. 83 ET 85

ART. 83 (1) - EST PUNI D'UNE AMENDE DE 200 A 3000 FR (2 à 30 F) ET D'UN EMPRISONNEMENT D'UN MOIS A DEUX ANS OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT, TOUT CAPITAINE QUI, APRES ABORDAGE ET AUTANT QU'IL PEUT LE FAIRE SANS DANGER POUR SON NAVIRE, SON EQUIPAGE ET SES PASSAGERS, NEGLIGE D'EMPLOYER TOUS LES MOYENS DONT IL DISPOSE POUR SAUVER DU DANGER CREE PAR L'ABORDAGE L'AUTRE BATIMENT, SON EQUIPAGE ET SES PASSAGERS. EST PUNI DE LA MEME PEINE LE CAPITAINE QUI, HORS LE CAS DE FORCE MAJEURE, S'ELOIGNE DU LIEU DU SINISTRE AVANT DE S'ETRE ASSURE QU'UNE PLUS LONGUE ASSISTANCE EST INUTILE A L'AUTRE BATIMENT A SON EQUIPAGE ET A SES PASSAGERS ET QUE CE BATIMENT A SOMBRE, AVANT D'AVOIR FAIT TOUS SES EFFORTS POUR RECUEILLIR LES NAUFRAGES. SI UNE OU PLUSIEURS PERSONNES ONT PERI PAR SUITE DE LA NON EXECUTION DES OBLIGATIONS VISEES AU PRESENT §, LA PEINE PEUT ETRE PORTEE AU DOUBLE. APRES UN ABORDAGE, LE CAPITAINE DE CHACUN DES NAVIRES ABORDES QUI, S'IL LE PEUT SANS DANGER POUR SON NAVIRE, SON EQUIPAGE ET SES PASSAGERS, NE FAIT PAS CONNAITRE AU CAPITAINE DE L'AUTRE NAVIRE LES NOMS DE SON PROPRE NAVIRE, DES PORTS D'ATTACHE, DE DEPART ET DE DESTINATION DE CELUI-CI, EST PUNI D'UNE AMENDE DE 50 A 500 F (0,50 à 5 F) ET D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A TROIS MOIS, OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT

ART. 85 (1) - TOUT CAPITAINE QUI, ALORS QU'IL PEUT LE FAIRE SANS DANGER SERIEUX POUR SON

NAVIRE, SON EQUIPAGE OU SES PASSAGERS, NE PRETE PAS ASSISTANCE A TOUTE PERSONNE, MEME ENNEMIE, TROUVEE EN MER EN DANGER DE SE PERDRE, EST PUNI D'UNE AMENDE DE 50 A 3000 F (0,50 à 30 F) ou D'UN EMPRISONNEMENT D'UN MOIS A DEUX ANS, OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT.

. Abandon : art. 84

ART. 84 - EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A SIX MOIS, TOUT CAPITAINE QUI, EN CAS DE DANGER, ABANDONNE SON NAVIRE PENDANT LE VOYAGE SANS L'AVIS DES OFFICIERS ET PRINCIPAUX DE L'EQUIPAGE.

EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT D'UN OU DEUX ANS TOUT CAPITAINE QUI, EN CAS DE DANGER ET AVANT D'ABANDONNER SON NAVIRE, NEGLIGE D'ORGANISER LE SAUVETAGE DE L'EQUIPAGE ET DES PASSAGERS ET DE SAUVER LES PAPIERS DE BORD, LES DEPECHEES POSTALES ET LES MARCHANDISES LES PLUS PRECIEUSES DE LA CARGAISON.

EST PUNI DE LA PEINE PORTEE AU § PRECEDENT, LE CAPITAINE QUI, FORCE D'ABANDONNER SON NAVIRE, NE RESTE PAS A BORD LE DERNIER.

2ème PARTIE : LE CAPITAINE, SOURCE D'INCRIMINATION

Protection du capitaine

A - Infractions relevant de l'organisation du travail

a) Absence irrégulière : art. 39

ART. 39 - EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A SIX MOIS, TOUT OFFICIER, MAITRE OU HOMME D'EQUIPAGE QUI, DANS UN PORT METROPOLITAIN, SE REND COUPABLE D'ABSENCE IRREGULIERE A BORD, LORSQU'IL EST AFFECTE A UN POSTE DE GARDE OU DE SECURITE.

L'ADMINISTRATEUR DES AFFAIRES MARITIMES (1), EN FORMULANT L'AVIS PREVU A L'ARTICLE 36 (§2) CI-DESSUS, DOIT INDIQUER LES MOTIFS POUR LESQUELS LE POSTE AUQUEL ETAIT AFFECTE LE MARIN CONSTITUAIT UN POSTE DE GARDE OU DE SECURITE. LORSQUE LE CONTRAT D'ENGAGEMENT A ETE CONCLU A DUREE DETERMINEE OU INDETERMINEE ET QUE LE DELAI DE PREAVIS EST EXPIRE, LE MARIN DOIT ETRE RELEVE DU POSTE QU'IL OCCUPE DE MANIERE A POUVOIR QUITTER LIBREMENT LE BORD. LE CAPITAINE QUI AURA NEGLIGE DE LE RELEVER EST PUNI DES PEINES PREVUES PAR LE § 1er de l'article 42 CI-APRES, ET IL EN EST DE MEME, QUELLE QUE SOIT LA FORME DU CONTRAT D'ENGAGEMENT, DANS LE CAS PREVU PAR L'ARTICLE 98

§ 2 DU CODE DU TRAVAIL MARITIME.

EST PUNI DE LA PEINE PREVUE AU § 1ER DU PRESENT ARTICLE, TOUT OFFICIER, MAITRE OU HOMME D'EQUIPAGE QUI SE REND COUPABLE D'ABSENCE IRREGULIERE DU BORD, SOIT DANS UN PORT METROPOLITAIN, APRES LA REPRISE DU SERVICE PAR QUARTS EN VUE DE L'APPAREILLAGE, SOIT DANS TOUT AUTRE PORT, LORSQU'IL EST DE SERVICE OU QUE SON ABSENCE, SE PRODUISANT ALORS QU'IL N'ETAIT PAS DE SERVICE, A EU POUR CONSEQUENCE DE L'EMPECHER DE REPRENDRE SON SERVICE EN TEMPS UTILE.

b) Grève, fait excusable ?

B - Infractions relatives à la police intérieure

ART. 56 - EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A SIX MOIS, TOUT CAPITAINE QUI S'EST TROUVE EN ETAT D'IVRESSE A BORD DE SON NAVIRE, ET TOUT OFFICIER, MAITRE OU HOMME D'EQUIPAGE QUI S'ENIVRE HABITUELLEMENT OU QUI S'EST TROUVE EN ETAT D'IVRESSE PENDANT LE QUART. LE DOUBLE DE LA PEINE EST PRONONCE CONTRE TOUT CAPITAINE QUI S'ENIVRE HABITUELLEMENT SANS PREJUDICE DES MESURES DISCIPLINAIRES PREVUES A L'ARTICLE 23 DE LA PRESENTE LOI.

ART. 57 - (2) EST PUNI D'UNE AMENDE DE 50 A 500 F (0,50 à 50 F) ET D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A SIX MOIS, OU DE L'UNE DE CES DEUX PEINES SEULEMENT, TOUT OFFICIER, MAITRE OU HOMME D'EQUIPAGE QUI SE REND COUPABLE PAR PAROLE, GESTE OU MENACE ENVERS UN SUPERIEUR.

ART. 58 - EST PUNI DES PEINES PREVUES A L'ARTICLE 230 DU CODE PENAL, TOUTE PERSONNE EMBARQUEE QUI SE REND COUPABLE DE VOIES DE FAIT CONTRE LE CAPITAINE, SANS QU'IL EN SOIT RESULTE UN INCAPACITE DE TRAVAIL DE PLUS DE 20 JOURS. SI LES VOIES DE FAIT ONT OCCASIONNE UNE INCAPACITE DE TRAVAIL DE PLUS DE 20 JOURS, LE COUPABLE EST PUNI CONFORMEMENT AUX ARTICLES 309 ET SUIVANTS DU CODE PENAL.

ART. 59 - EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A SIX MOIS, TOUT HOMME D'EQUIPAGE QUI, SOIT EN MER, SOIT DANS UN PORT METROPOLITAIN, A, APRES UNE SOMMATION FORMELLE DU CAPITAINE OU D'UN OFFICIER SPECIALEMENT DESIGNE A CET EFFET PAR LE CAPITAINE, REFUSE D'OBEIR OU RESISTE A UN ORDRE CONCERNANT LE SERVICE.

EST PUNI D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX JOURS A TROIS MOIS, TOUT HOMME D'EQUIPAGE QUI, DANS UN PORT

METROPOLITAIN A, APRES UNE SOMMATION FORMELLE DU CAPITAINE OU D'UN OFFICIER SPECIALEMENT DESIGNE A CET EFFET PAR LE CAPITAINE, REFUSE D'OBEIR OU RESISTE A UN ORDRE CONCERNANT LE SERVICE, DONNE POUR ASSURER LA GARDE OU LA SECURITE DU NAVIRE ET LORSQUE LA NON EXECUTION DE CET ORDRE EST DE NATURE A ENTRAINDER DES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES.

SI LE COUPABLE EST UN OFFICIER, OU MAITRE, LES PEINES PREVUES AUX 2 § PRECEDENTS SONT PORTES AU DOUBLE.

ART. 60 - LES PERSONNES EMBARQUEES QUI, COLLECTIVEMENT ET ETANT ARMEES OU NON, SE LIVRENT A DES VIOLENCES A BORD OU SE SOULEVENT CONTRE L'AUTORITE DU CAPITAINE ET REFUSENT APRES UNE SOMMATION FORMELLE DE RENTRER DANS L'ORDRE SONT PUNIES : LES OFFICIERES OU MAITRES, DE LA RECLUSION CRIMINELLE A TEMPS DE DIX A VINGT ANS, ET LES AUTRES PERSONNES EMBARQUEES DE LA RECLUSION CRIMINELLE A TEMPS DE CINQ A DIX ANS. TOUTEFOIS, LES PERSONNES EMBARQUEES QUI NE REMPLISSENT PAS A BORD UN EMPLOI SALARIE SONT PUNIS COMME LES OFFICIERES OU MAITRES SI ELLES ONT ETE LES INSTIGATRICES DE LA RESISTANCE.

DANS LES CAS PREVUS CI-DESSUS, LA RESISTANCE DU CAPITAINE ET DES PERSONNES QUI LUI SONT RESTEES FIDELES EST CONSIDERE COMME UN ACTE DE LEGITIME DEFENSE.

ART. 61 - TOUTE PERSONNE IMPLIQUEE DANS UN COM-
PLOT OU DANS UN ATTENTAT CONTRE LA SURETE, LA LI-
BERTE OU L'AUTORITE DU CAPITAINE EST PUNIE : LES
OFFICIERES OU MAITRES DE LA PEINE DE LA RECLUSION
A TEMPS DE DIX A VINGT ANS ET LES AUTRES PERSONNES
EMBARQUEES DE LA PEINE DE RECLUSION CRIMINELLE A
TEMPS DE CINQ A DIX ANS.

IL Y A COMLOT DES QUE LA RESOLUTION D'AGIR EST
CONCERTEE ENTRE 2 OU PLUSIEURS PERSONNES EMBAR-
QUEES A BORD D'UN NAVIRE.

ART. 62 - LA TROISIEME FAUTE GRAVE ET LES FAUTES
GRAVES SUBSEQUENTES CONTRE LA DISCIPLINE, COMMISES
AU COURS DU MEME EMBARQUEMENT SONT CONSIDEREES
COMME DELIT ET PUNIES D'UN EMPRISONNEMENT DE SIX
JOURS A SIX MOIS.

TOUTEFOIS LORSQUE LA NATURE DE LA FAUTE ET LES CIR-
CONSTANCES QUI L'ONT ACCOMPAGNEE NE PARAISSENT PAS
SUFFISANTES A L'ADMINISTRATEUR DES AFFAIRES MARI-
TIMES POUR LUI PERMETTRE DE SAISIR LE PRESIDENT DE
LA REPUBLIQUE, IL PEUT CONSERVER A L'INFRACTION SON
CARACTERE DE FAUTE ET LUI APPLIQUER LES PUNITIONS
PREVUES PAR L'ARTICLE 15 CI-DESSUS.

ELECTION DU BUREAU

Sept nouveaux candidats s'étant présentés et compte tenu des démissions (commandants ADAM, DEBAYLE, FREBOURG et GUILLEMIN), le Bureau se compose des com-
mandants

d'AULNOIS, BILHAUT, BOUDIERE, BOUGEARD,
BROCHEC, BRUN, CARON, CHENNEVIERE, COLIN,
GOURMELON, HUYARD, LALITTE, LE COZ, LE GALL,
LE GALLOU, MARY, MASSEIN, MAUFFRET, NICOLAS,
PESTOURIE, PINCZON DU SEL, POLLET, RIBETTE,
RUYSSSEN, SACONNEY, STEPHANY, THEBAUT

COMPOSITION DU CONSEIL d'ADMINISTRATION

Président	Yves BROCHEC
Vice-présidents	François GOURMELON, Paul MASSEIN, Jean THEBAUT
Secrétaire Général	Pierre STEPHANY
Secrétaires gé- néraux adjoints	Michel CARON, J. CHENNEVIERE, Jean HUYARD, J.C. LALITTE, Yvon NICOLAS
Trésorier	Yves BOUDIERE
Trésorier adjoint	André MAUFFRET
Conseillers	Jacques d'AULNOIS, Michel BILHAUT, Michel BOUGEARD, Robert BRUN Claude COLIN, J.P. LE COZ, LE GALL, André LE GALLOU, F. MARY, Michel PESTOURIE, J.Y. PINCZON DU SEL, J.P. POLLET, Gilles RIBETTE, J. RUYSSSEN, Michel SACONNEY

DIVERS

. Les commandants LALITTE et NICOLAS vont se
charger de faire reconnaître l'AFCAN "d'utilité publique".

. Le courrier destiné à la région de Nantes, doit
être adressé au commandant GODIN en 4 exemplaires

. Une commission sur le fonctionnement des régions
et de l'AFCAN regroupe les commandants BOUGEARD, LE COZ,
MARTEEL, PELICOT, POURTEAU, SACONNEY, SALVY et YVONNOU.

. Le courrier destiné à la région de Marseille doit
être adressé au commandant PELLICOT, 353 rue Paradis
13008 MARSEILLE

. Additif au dernier annuaire :

Nouveaux adhérents :

Joseph JONCOUR, 59 rue Jean Tanguy 29100 DOUARNENEZ
(98/74 09 95) SURF à Marseille

Jean LECUYER, 6 rue des Terriers 26110 NYONS, C.R.

Modification d'adresse :

Bertrand APPERRY, 16 Allée des Primevères
SAINT JOUAN DES GUERETS 35430 CHATEAUNEUF
d'Ile & Vilaine (99/81 42 89)

Gilles BLAISOT, Lève Rames, av. Henri Becquerel
44490 LE CROISIC

André LE GALLOU, Cour sans nom, rue des Hauts
Pavés 44000 NANTES

Jean ROUDEIX, 3 rue du Palais de Justice
33340 L'ESPARRE

Adhérents à réintégrer :

J. GUILLEMIN, 22 rue du Cdt Bicheray 76600 LE HAVRE

Roger LE FRANC, 3 rue Carnot 56000 VANNES

Louis QUEMENER, 30 rue Dicquemare 76600 LE HAVRE

Guillaume SANQUER, Prat Parin 29224 LOGONNA DAULAS

. L'assistance juridique de l'AFCAN est toujours assurée par la D A S et le commandant BUSIAU (L'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC, 96/55 87 45) est chargé de la liaison entre les adhérents et le Cabinet Audrain Herviou.

LE REPONDEUR TELEPHONIQUE EST A LA
DISPOSITION DE TOUS LES ADHERENTS,

24 H/24

a u

771 21 55

Secrétaire Général :

Commandant Pierre STEPHANY, 47 Allée des Haras
92420 VAUCRESSON (Tél. 741 38 05)

Représentants de Régions

- . BORDEAUX : Ct PLANTY, 32 rue Famatina (08 33 29)
- . BREST : Ct LANGLAIS, 7 rue du Dr LeNoble (98/44 56 7)
- . LE HAVRE : Ct HUYARD, 15 rue Mougeot (35/46 21 42)
- . MEDITERRANEE : Ct MASSEIN, 16 rue Roches Blanches
Le Brusac 83140 SIX FOURS
- . MORBIHAN, Ct MORIO, 10 Résidence les Venetes
Couleau 56000 VANNES (97/63 27 5)
- . NANTES : Ct GODIN, 50 rue A. Briand 85100 LES
SABLES D'OLONNE (51/95 93 02)
- . NORD : Ct FOURNIER ou RAOULT, Maison des Gens
de mer, Quai du Risban, 59240 DUNKERQUE
- . PAIMPOL : Ct BUSIAU, L'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC
(96/55 87 45)
- . SAINT MALO, Ct APPERRY, 16 Allée des Primevères
35430 CHATEAUNEUF D'ILE & VILAINNE
(99/81 42 89)

Le seul périodique de qualité, maintenant un lien entre les officiers en activité ou en retraite, est "JEUNE MARINE". Cette revue que nous devons à des collègues bénévoles a besoin de l'aide de tous. Adhérez en souscrivant un abonnement à

JEUNE MARINE - BP 599 LE HAVRE CEDEX 76058

Officiers : 135 F

Soutien : 160 F



Après l'assemblée générale sur le Belem
le commandant BROCHEC, faute de remplaçant,
est encore à la barre de l'AFCAN pour 1 an,
ci-dessus avec quelques membres du Bureau
et le commandant RANDIER du BELEM.

BULLETIN D'ADHESION

NOM.....
PRENOMS
DATE DE NAISSANCE
DOMICILE

TELEPHONE
C°

A.....

Signature

Les cotisations pour l'année 1985
sont fixées à :

. navigants	1 000 FR
. sédentaires	750 FR
. retraités	150 FR

La cotisation des navigants comprend l'adhésion à l'assurance juridique auprès de la D A S pour la défense du capitaine dans le monde entier.

Les réglemment sont à adresser à

A F C A N - Secrétariat général
11 avenue du Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD
