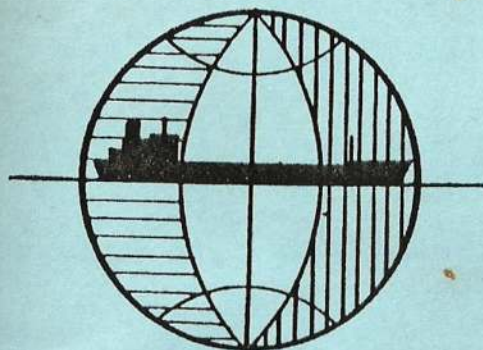


UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 47.71.21.55

AFCAN INFORMATION

ASSEMBLEE GENERALE — JUN 1986

AFCAN INFORMATIONS

ASSEMBLEE GENERALE

JUIN 1986

S _ O _ M _ M _ A _ I _ R _ E
- ^ - ^ - ^ - ^ - ^ - ^ - ^ - ^ - ^ - ^

- . RAPPORT MORAL DU PRESIDENT (annexe 1)
- . RAPPORT FINANCIER DU TRESORIER (annexe 2)
- . CONTRATS D'ENGAGEMENT SOUS PAVILLON ETRANGER (annexe 3)
- . ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA A OSLO (annexe 4)
- . ELECTIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION & DU BUREAU
- . ELUS ET REPRESENTANTS LOCAUX
- . MOTION ADRESSEE A MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE
- . PHARE GEANT D'OUESSANT (annexe 5)
- . REPRESENTANTS AFCAN DANS LES PORTS FRANCAIS (annexe 6)
- . RENCONTRE AVEC LE SECRETAIRE D'ETAT A LA MER
- . 52ème SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME A L'OMI (A. 7)
- . HISTORIQUE DES AFFAIRES DONT S'EST OCCUPEE L'AFCAN (A. 8)
- . MINITEL
- . DIVERS

- ^ - ^ - ^ - ^ - ^ - ^ -

L'Assemblée Générale s'est tenue cette année au Havre, les 14 et 15 Mai.

Etaient présents :
les commandants ALLARD, BARBANCON, BORDENAVE, BOUDIERE, BROCHEC, BUSIAU, CARON, CHARLOT, CHAPELAY, CHENNEVIÈRE, DHUEZ, DUPONT DANICAN, FROC, GALLIS, GODIN, GOURMELON, GUILLOU, HOCHET, HUYARD, LALITTE, LANGLAIS, LE CALVEZ, LE COZ, LE GALLOU, MAHE, MARTELL, MARTIN, MARY, MASSEIN, MERE, POLLET, RECHER, RUYSSSEN, SACONNEY, STEPHANY, TACHON, THIBAUT, TROCHERIS, VAN DE VELDE, YVONNOU.

Excusés :
les commandants PLANTY et Y. LE GALL

Invitée :
Maitre HILLION-BARBANCON

RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

L'assemblée s'est ouverte sur le rapport moral du Président BROCHEC (en annexe I) qui a vivement regretté de n'avoir pu encore rencontrer Ambroise GUELLEC à Paris. En effet, malgré plusieurs tentatives, le Secrétaire d'Etat à la mer, bien que "considérant la compétence des capitaines comme une part essentielle du patrimoine français", a estimé qu'ils pouvaient fort bien rencontrer ses proches collaborateurs qui lui retransmettraient leurs préoccupations. Néanmoins, une entrevue devrait avoir lieu à Pouldreuzic le 17 Mai.

RAPPORT FINANCIER DU TRESORIER

Le commandant BOUDIERE a présenté la situation financière de l'AFCAN avec un bilan de l'année écoulée et ses prévisions pour les mois à venir (annexe 2). Il a rappelé qu'environ 150 adhérents n'étaient pas à jour de leur dernière cotisation et que, parmi ceux-ci, les membres actifs ne pouvaient dans ce cas bénéficier de l'aide juridique de l'AFCAN.

LES CONTRATS D'ENGAGEMENT DES MARINS, SOUS PAVILLON ETRANGER

Exposé de Maitre HILLION-BARBANCON sur les contrats d'engagement actuellement proposés aux marins contraints soit de naviguer à l'étranger sous pavillon de complaisance soit de se retrouver au chômage. Cette situation devrait aboutir à "un statut international" du marin, lui assurant une protection sociale à l'étranger.

annexe 3 -

Maitre HILLION espérant terminer prochainement sa thèse sur "le statut du capitaine", souhaiterait recevoir, soit des nouveaux adhérents, soit de ceux qui n'ont pas encore eu la possibilité de le faire, une réponse au questionnaire qu'elle avait élaboré au début de ses travaux et que vous retrouverez en annexe 9.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'IFSMA A OSLO

L'AFCAN, représentée par les commandants HUYARD et TROCHERIS et accompagnée du commandant CHENNEVIÈRE, second vice-président à l'IFSMA, a proposé deux études préparées par le commandant BOUGEARD :

- utilisation des transpondeurs
- coast-guard européenne

Le commandant HUYARD a exposé les différents sujets traités à cette assemblée par les autres délégations dont le compte-rendu figure en annexe 4. La plupart des dossiers complets peuvent être consultés au secrétariat général.

La séance de clôture a donné lieu à une très agréable réception réunissant environ deux cents convives dans le magnifique immeuble de l'association norvégienne. La prochaine réunion se tiendra à Londres, les 28 et 29 Mai 1987.

Quant à celle de 1988, elle aura sans doute lieu en France, au Havre.

ELECTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A remplacer :

- . le commandant MAUFFRET, décédé
- . le tiers sortant (conseillers élus en 1983) : commandants BILHAUD, BOUDIERE, BRUN, CARON, LALITTE, LE GALL, MASSEIN, POLLET, SACONNEY
- . les commandants COLIN, NICOLAS et PESTOURIE, dont les postes sont considérés par l'assemblée générale comme vacants au sens de l'article 6 du Règlement Intérieur

Candidats :

- . le tiers sortant, à l'exception du Cdt BRUN, non rééligible
- . les commandants ALLARD, LEYDIER, POURTEAU, THIBAUT, TROCHERIS et YVONNOU

Elus :

les commandants ALLARD, d'AULNOY, BOUDIERE, BOUGEARD, BROCHEC, CARON, CHENNEVIERE, GOURMELON, HUYARD, LALITTE, J.P. LE COZ, Y. LE GALL, LE GALLOU, LEYDIER, MARY, MASSEIN, PINCZON DU SEL, POLLET, POURTEAU, RIBETTE, RUYSSSEN, SACONNEY, STEPHANY, THEBAUT, THIBAUT, TROCHERIS, YVONNOU.

ELECTION DU BUREAU

Le Conseil d'administration se réunit pour élire le Bureau :

- . Président : commandant BROCHEC
- . Vice-Présidents : GOURMELON, MASSEIN, TROCHERIS
- . Secrétaire général : STEPHANY
- . Trésorier : BOUDIERE
- . Secrétaires généraux adjoints : CARON, CHENNEVIERE, HUYARD, LALITTE, THEBAUT

ELUS ET REPRESENTANTS LOCAUX

Il paraît nécessaire que les membres de l'association informent leurs députés et conseillers régionaux de la situation difficile de la Marine Marchande française. Certains parfois sont mal renseignés, voire sciemment désinformés. On a même tenté de leur faire croire que le passage de la flotte sous pavillon de complaisance relancerait l'acquisition de navires et l'emploi, sans toutefois leur préciser que ces emplois seraient pour des marins étrangers de pays sous-développés et non pour des français.

Nous tenons particulièrement à remercier deux parlementaires qui se sont toujours dépensés pour la survie de la Marine Marchande française

Monsieur Marc LAURIOL par sa parfaite connaissance juridique et économique du monde maritime

Monsieur André DUROMEY, député-maire de la ville du Havre, très au courant des difficultés de la flotte française et de la vie d'un grand port.

MOTION ADRESSEE A MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE

Le manque de mesures concrètes et appropriées du Gouvernement pour enrayer la fuite des navires sous pavillon de complaisance et pour mener une véritable politique de la mer, a incité les commandants présents à l'assemblée générale à adresser à Monsieur le Premier Ministre une motion dont le texte est le suivant :

"Compte tenu de la déclaration que vous avez faite le 7 Mars 1986, à Saint Brieuc, en période de campagne électorale

Citation : Constituer un Ministère de la Mer, léger mais dynamique qui travaillerait en concertation avec tous les professionnels... La France a trop longtemps tourné le dos à ses activités maritimes... Nous n'exploitons pas les chances qui sont les nôtres. Fin de citation.

L'Association Française des Capitaines de Navires, réunie en assemblée générale au Havre

- . Manifeste sa déception de l'absence de création d'un authentique ministère de la mer
- . Désire connaître les mesures concrètes qui seront prises par le Premier Ministre, en liaison avec le Secrétariat d'Etat à la mer
- . Demande à être associée aux études en cours et en projet dans un véritable dialogue
- . Demande à être considérée comme un partenaire représentatif pour les problèmes techniques, sociaux, économiques et politiques posés par la Marine Marchande."

Le Président,
Commandant Y. BROCHEC

PHARE GEANT D'OUESSANT

La presse havraise ayant consacré différents

articles à l'abandon du projet de phare géant d'Ouessant, les représentants de cette région, dans le but de rectifier certaines inexactitudes, ont tenu à dresser un historique de ce dispositif proposé en 1980. Ce texte que vous trouverez en Annexe 5 sera adressé à la presse.

REPRESENTANTS AFCAN DANS LES PORTS FRANCAIS

Pour faciliter les démarches dans les ports français de commandants en difficultés avec les autorités, une liste de représentants sera diffusée à tous les membres de l'IFSMA (Annexe 6).

RENCONTRE AVEC LE SECRETAIRE D'ETAT A LA MER

Le samedi 17 Mai, le Président BROCHEC ainsi que les commandants GOURMELON - BARIOU et BOUGEARD ont été reçus par le Secrétaire d'Etat à la mer qui se trouvait dans sa circonscription de Pouldreuzic. Il ressort de cet entretien que nous pouvons espérer être associés aux études en cours sur l'avenir de la profession ainsi que sur certains problèmes techniques. Effectivement, le 22 Mai, une rencontre nous était proposée cette fois à Paris par le Secrétariat d'Etat et a été reportée en raison de l'indisponibilité actuelle du Président Brochec.

CINQUANTE DEUXIEME SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME DE L'OMI

Cette session s'est tenue à Londres du 27 Janvier au 5 Février derniers. L'AFCAN y était représentée par le commandant TROCHERIS dont vous trouverez le compte-rendu en Annexe 7.

HISTORIQUE DES AFFAIRES DONT S'EST OCCUPEE L'AFCAN

Le commandant BUSIAU a résumé les différentes affaires (infractions aux règles de circulation, pollution, suites de grève, abordages, litiges avec l'équipage, licenciements abusifs...) dont l'AFCAN a eu à s'occuper depuis sa création et pour lesquelles il a souvent pris les premiers contacts et assuré le suivi auprès de notre Cabinet juridique (Annexe 8).

MINITEL

L'assemblée générale a décidé que la liste des adhérents consultable par Minitel ne comporterait pas de numéro de téléphone. Par contre, ce renseignement pourra être obtenu dans le nouvel annuaire AFCAN qui vous sera adressé en même temps que ce bulletin.

Pour obtenir l'AFCAN sur Minitel, composer le n° 36 15 91 77, taper ASPAR puis FATR. Indiquer le n° correspondant à l'AFCAN (13) et choisir les services proposés : présentation, calendrier, annuaire, journal, petites annonces.

L'annuaire sera informatisé au fur et à mesure que nous parviendront les fiches de renseignements que nous vous avons adressées précédemment et dont il manque encore les 2/3.

D I V E R S

. Selon un petit sondage effectué parmi nos adhérents, il apparaît que le courrier affranchi à 1,80 F arrive en même temps que celui affranchi à 2,20 F. Le premier tarif sera donc choisi d'une façon générale, sauf pour envoi particulièrement urgent.

. Les cravates AFCAN devraient nous être prochainement livrées.

. En raison de la préparation de l'assemblée générale, les compte-rendus de régions du mois de mai n'avaient pu être diffusés à tous les adhérents. Néanmoins, pour que l'information circule au maximum, nous les joignons à ceux de juin, en fin de ce bulletin.

. Nous vous rappelons que :

- le commandant BUSIAU, l'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC, Tél. 96 55 87 45 assure la liaison entre la DAS (assistance juridique de l'AFCAN) et les adhérents
- le répondeur téléphonique au 47 71 21 55 est à votre disposition 24H/24.

Derniers adhérents inscrits depuis l'Assemblée générale :
Jacques FARUEL (Concarneau) François HANGARD (Neuilly s/Seine)
Guy DEROITEAU (Andernos) Marcel RIO (Cormeilles en Paris)
Jean Marc THILY (Offranville) J.C. GOUJON (Saint Malo)
Jacques HEUDIER (Rouen) Christian BLANCHARD (Quimperlé)

A N N E X E I

RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

Mes Chers collègues et amis,

L'année dernière nous avons tenu notre assemblée générale sur le BELEM, avant son départ du Quai Branly à Paris. Ce témoin des heures prestigieuses de la navigation à voile a retrouvé une nouvelle jeunesse grâce au travail et à l'enthousiasme de passionnés de la mer, attachés aux traditions d'un grand pays maritime et désireux de faire connaître et aimer la mer. Sans doute dans les heures sombres que traverse notre Marine marchande, y avons-nous vu un symbole d'espoir car, ne pouvant admettre le déclin, puis le sabordage délibéré de notre flotte de commerce, nous espérions, naïvement peut-être, qu'un sursaut collectif allait inverser la tendance.

Nous avons attendu des auteurs de "La mer retrouvée", qui pourtant n'avaient pas lésiné sur les promesses, qu'une POLITIQUE GLOBALE soit mise en place. Or, depuis 1983, la Marine marchande française est entrée dans la voie de la liquidation dans l'indifférence générale du Gouvernement, du monde politique et du pays. Fin 1985, est sorti d'un chapeau d'illusionniste la nomination d'un "Monsieur marine marchande" qui avait mission d'ausculter le transport maritime pour déceler la gravité du mal et suggérer la potion la plus appropriée pour redonner au mourant force et vigueur ou le coup de grâce. La parution de ce rapport, en Février 1986 au terme d'une longue attente, a secoué la profession mais nous a conforté dans l'analyse que l'AFCAN avait déjà faite et adressée en Octobre 1985 au Journal de la Marine Marchande pour être publiée dans le numéro du 23 Janvier 1986 et dans le supplément du 13 Février.

On pouvait enfin penser que l'échéance électorale allait provoquer une prise de conscience nationale salutaire et que les responsables politiques, conscients maintenant des vérités contenues dans le rapport Lathière pour doter la France d'une flotte de commerce INDISPENSABLE à la bonne tenue de son commerce extérieur, allaient voler au secours de ce secteur sinistré. Allons donc... Qui s'intéresse encore en France à la Marine Marchande et à la corporation maritime ? La famille maritime est au poste d'abandon mais aucune bouée ne lui est lancée, au contraire, on lui donne plutôt des coups d'aviron pour qu'elle coule plus vite.

Dans quelle langue faudra-t-il donc crier pour que les Pouvoirs publics entendent sans intermédiaires les cris désespérés des marins ?

Lors de son passage à Saint Briec, le 7 Mars dernier, Jacques CHIRAC, recevant une délégation de marins comprenant plusieurs membres de l'AFCAN dont votre Président, nous avait assuré "de constituer un Ministère de la mer, léger mais dynamique, qui travaillerait en concertation avec tous les professionnels" "La France, avait-il ajouté, a trop longtemps tourné le dos à ses activités maritimes. Nous n'exploitons pas les chances qui sont les nôtres." La composition du nouveau Gouvernement ne comportant pas de Ministère de la mer mais simplement un Secrétariat d'état comme avant, nous a profondément déçus. Les promesses de Saint Briec n'étaient-elles donc que des paroles de circonstances qu'on se dépêche d'oublier.

Jusqu'à maintenant nous n'avons pu obtenir d'entrevue personnelle avec Ambroise Guellec, ingénieur agronome de formation et ingénieur du Génie rural qui est en charge des problèmes de la mer. Nous avons décliné sa proposition de nous renvoyer à l'un de ses collaborateurs, alors qu'il avait déjà reçu armateurs et syndicats. Nous pensions que les capitaines étaient bien placés pour servir de trait d'union entre les uns et les autres. Monsieur Guellec m'a fait savoir qu'il nous recevra le samedi 17 Mai à Pouldreuzic où je compte me faire accompagner de F. Gourmelon et de Bariou. Nous ne manquerons pas de vous tenir informés.

Monsieur Lathière, dans les dernières lignes de son rapport, constate amèrement "qu'il faudrait ... un nouveau Colbert, mais à condition qu'il reçoive, à travers un Ministère de la mer ou toute autre formule, des pouvoirs étendus. Et que le Premier Ministre puisse lui dire ce que disait le Roi à son Ministre de la mer "Je vous ordonne de faire ce que vous voudrez", mais il faudrait aussi du sang neuf et un peu plus de volonté de se battre". Nous sommes bien d'accord et l'AFCAN est prête à apporter un peu de ce sang neuf et de cette volonté de se battre en secouant les habitudes et les mentalités. Ce rapport qui distribue allégrement les mauvais points a au moins le mérite d'exister et de servir de base à la mise en place d'un redressement auquel doivent être associés tous les professionnels et non plus seulement les partenaires habituels, armateurs et syndicats qui, trop longtemps, se sont livrés à des affrontements de pouvoirs au service d'idéologies concurrentes au lieu de chercher à résoudre des problèmes concrets au mieux des intérêts de la Marine Marchande.

Il est grand temps de laisser de côté le monopole syndical pour permettre aux associations de s'exprimer à haut niveau car elles ont aussi beaucoup de choses à dire et des propositions intéressantes à faire.

Nous avons été contactés par plusieurs associations maritimes, A.C.O.M.M. - A.C.C. - MAILLON et quelques autres, inquiètes de la liquidation de notre flotte de commerce et de ses répercussions au plan humain, économique et industriel ainsi qu'au plan de la sécurité de la navigation afin de voir s'il était possible de prendre - sur certains sujets - des positions communes. Bien que nos statuts et nos buts soient bien précis et que nous soyons une association de fonction et non de brevets, je souhaiterais que vous réfléchissiez à ces problèmes.

Depuis la dernière assemblée générale, la situation de notre flotte de commerce n'a fait qu'empirer. Si nous avons sous pavillon français
504 navires en janvier 1975

plus que 336 au 1er Janvier 1985 et
292 au 1er Janvier 1986 nous n'en avions

ce qui nous met au 13ème rang, dépassé par Chypre et Hong Kong, et bientôt par Singapour et la Corée du Sud. Les transferts de navires continuent sans attendre l'entrée en service éventuelle d'un pavillon "bis" français, et la semaine dernière c'est le PENAVAL de la SNCO qui est passé sous pavillon mauricien, après le PENMEN et beaucoup d'autres de la SFTP, de l'UIM, des Chargeurs, de la Delmas, etc...

Quant aux effectifs, ils fondent à vue d'oeil :

1er Janvier 1975	27 740
" 1985	18 680
" 1986	16 810

Les pertes d'emploi pour 1986 sont estimées entre 1600 et 2000. Quant au nombre de demandeurs d'emploi s'ils avaient diminué en 1985 - à cause de départs en pré-retraite et de cessations anticipées d'activité, on enregistrait à nouveau plus de 1500 demandes au 1er Mars 1986.

Jamais, depuis 1930, notre Marine Marchande et nos marins n'avaient connu un tel désastre. Le secteur le plus touché après celui du pétrole est celui du vrac sec. La flotte pétrolière comptait 75 navires en 1978 pour 15,2 millions de tonnes et n'en compte plus que 18 pour 3,5 millions de tonnes avec une perte de 4000 emplois.

Y a-t-il encore un avenir quelconque pour le pavillon français ? c'est une question fondamentale. Le rapport LATHIERE met pourtant en évidence l'IMPORTANCE ECONOMIQUE DU TRANSPORT MARITIME pour la France, puisque 60 % en volume de notre commerce extérieur sont transportés par mer et qu'une puissance maritime comme la France doit conserver une flotte marchande suffisante sous peine de perdre l'indépendance et la liberté.

Personne ne peut évaluer les effets de sa disparition sur la vie économique du pays, sur le savoir-faire technologique, ni imaginer les drames sociaux et humains que cela va entraîner. La bonne santé de la France dépend de ses échanges extérieurs par voie maritime et la flotte de commerce contribue à faire rentrer des devises :

16 milliards en 1984
12 milliards en 1985

ce n'est pas négligeable.

En fait, "Le transport maritime va bien, ironise Monsieur François ROZAN chez WORMS, CE SONT LES ARMATEURS QUI VONT MAL"...

La crise provient, c'est évident, d'une surcapacité à l'échelle internationale. Bien sûr la mer est libre mais cette liberté là, ressemble plutôt à l'anarchie. Rien n'est plus ouvert à la tempête qu'un univers maritime.

Claude ABRAHAM assure que "Les champions de la déréglementation sont les armateurs. N'importe qui peut ouvrir n'importe quelle ligne à n'importe quel moment sous n'importe quel pavillon et avec n'importe quel équipage, sans avoir rien à demander à personne." Dans l'avenir on peut espérer que ce ne sera plus le cas. En effet UNE CONVENTION INTERNATIONALE sur les conditions d'immatriculation des navires est depuis le 1er Mai soumise à la signature des états. D'après le représentant français à la conférence de l'ONU, elle constitue une innovation dans le domaine maritime. Elle porte sur trois points essentiels :

. le lien réel entre un navire et l'état dont il portera le pavillon

. le respect des normes internationales en ce qui concerne le recrutement des marins et la sécurité en mer

. la création dans les pays signataires d'une administration compétente.

Mettra-t-on fin, par ces mesures, aux mauvaises habitudes pratiquées sous certains pavillons, rien n'est moins sûr ; d'après les représentants d'I.T.F., ne serait-ce que parce que le rôle des états du pavillon ne garantit pas la solvabilité des propriétaires de navires, et définir même qui est l'armateur-propriétaire n'est pas une mince affaire. Par exemple, prenons le cas d'une compagnie qui possède et exploite une flotte de navires de commerce sous son pavillon national, mais c'est aussi très souvent une compagnie libérienne, panaméenne, de Hong-Kong ou d'autre nationalité de "libre immatriculation" sans capital, sans actionnaires connus, qui est réputée posséder un unique navire dont l'exploitation est assurée par le propriétaire réel d'une flotte complète, lequel se prétend "agent ou courtier" non responsable.

Quelques affaires retentissantes dans le passé ont montré les risques encourus par les tiers, clients, fournisseurs ou prestataires de service, sans compter les équipages.

Armer un navire au Havre ou à Marseille, c'est se préparer à affronter tous azimuts des navires battant pavillon grec, libérien, panaméen, Bahamas, mauricien, chinois, vanuatu, etc...

L'ennui est que tout ce monde là ne se trouve pas sur un pied d'égalité. Il y a les tricheurs. Ainsi, voit-on des pays très libéraux arroser leurs armements de subventions : 323 millions de dollars versés en 1984 aux armements américains. U.S. Lines n'aurait jamais commandé ses 12 porte-conteneurs géants sans l'assurance de toucher en subventions le tiers de cet investissement. D'autres pays trichent en n'appliquant pas les accords. Au moment où la France a dénoncé l'accord FRANCE-U.R.S.S. le rapport atteignait 92 - 8 au profit des navires soviétiques. Sans parler des mesures discriminatoires prises par plusieurs pays à l'égard des navires français. Il y a les pavillons aux coûts très élevés et d'autres très bon marché. Le surcoût des français est estimé au vrac sec entre 2000 \$ et 3000 \$/jour, non à cause du salaire du marin français qui se situe - par rapport aux salaires européens - en 6ème position pour les officiers et en 8ème position pour l'équipage, mais à cause des charges sociales qui sont de loin les plus élevées. Un marin français revient à 272 F de dépenses réelles pour 100 F de salaire direct ; seuls les Belges coûtent plus chers. A la limite, on aurait parfois envie de dire que même en navigant pour rien, notre flotte ne serait encore pas compétitive.

Il faut savoir que dans le coût du pavillon sont comptabilisés non seulement les charges d'équipage, mais aussi la taxe professionnelle, les approvisionnements, les assurances les frais généraux, etc... les frais de déplacement à l'étranger des commissions de visite...

Les comparaisons faites par M. LATHIERE dans son rapport entre des navires identiques sous pavillon français et sous pavillon étranger font apparaître un surcoût de 27000 F/jour pour deux navires du groupe WORMS et de 31000 F/jour pour un navire C.G.M., passé ensuite sous pavillon allemand (l'état-major allemand, marins des Iles Gilbert). Certains voudraient nous culpabiliser en faisant croire que le marin français est seul responsable du désastre de notre flotte de commerce. Il ne faudrait tout de même pas exagérer. Même si la rigidité et l'intransigeance de certains syndicats ont pu nuire au processus de modernisation, les erreurs de gestion, le manque d'audace commerciale, les mauvais choix ainsi que le manque de volonté politique ont bien plus contribué au naufrage actuel. LATHIERE ne note-t-il pas qu'il "ne suffit pas à présent de supprimer le surcoût du marin français pour rétablir la compétitivité des armements". Le mal est plus profond.

Pour sauver leur fonds de commerce, certains armateurs français ont passé quelques navires, tout au moins ceux qu'ils considèrent les moins rentables, sous pavillon étranger. En fait, dans les conditions économiques actuelles, ils sont sans doute contraints de se séparer de navires qui ne sont plus exploitables sous pavillon national. En les vendant ailleurs qu'à la ferraille, ils risquent de les voir augmenter le nombre de navires qui vont leur faire une concurrence effrénée. Cela s'est déjà produit en G. B. en Norvège, en R.F.A. en Grèce, aux Etats-Unis et on peut le comprendre. Ce que l'on comprend moins, c'est la précipitation avec laquelle certains armateurs ont voulu mettre en place et imposer à leurs navigants "pour préserver l'emploi d'officiers et de marins" un régime de "statut international". De même que l'on comprend mal l'attaque violente et incessante contre l'ENIM dont le directeur actuel, Monsieur JOHANNET, considère la gestion comme saine et soutenant avantageusement la comparaison avec la sécurité sociale.

La parution dans le "Marin" d'une étude faite par Maître BARBANCON-HILLION sur le "statut international proposé" avait provoqué l'ire de certains dirigeants de la SFTM. S'il s'avère indispensable à certains de nos collègues d'avoir à naviger sous pavillon étranger, nous voulions étudier les contrats proposés afin de mettre en garde ces collègues contre les zones d'ombre éventuelles. L'étude faite par le commandant CARON n'avait pas non plus d'autre but que celui d'informer.

Nous voudrions que l'administration étudie un statut du marin expatrié et que soit abolie la restriction qui limitait à 5 ans la durée possible du détachement à terre ou à l'étranger pour que le marin puisse continuer à bénéficier de l'ENIM.

Nous ne comprenons pas que cette question capitale n'ait pas été étudiée antérieurement aux transferts de navires. Les problèmes de couverture sociale et de retraite des marins méritent sûrement une remise à jour, mais que ce soit dans la concertation et le dialogue.

Il faut que les jeunes sachent qu'en s'engageant dans la profession leurs carrières seront différentes de celles de leurs aînés et qu'ils feront une partie de leurs activités sur des navires étrangers, contrôlés ou non par des armements français. Le système de retraite par capitalisation ne peut concerner que ceux qui vont entrer dans la profession. Pour ceux qui y sont déjà, il est trop tard pour vouloir leur imposer un autre système, surtout s'ils ont plus de 40 ans.

D'autre part, est-il souhaitable de geler provisoirement les admissions dans les écoles de la Marine Marchande comme le souhaite certains. Je pense que ce serait une lourde erreur d'arrêter pour quelques années la formation d'officiers et de marins compétents.

La formation d'un cadre navigant demande, actuellement, plus de dix ans (niveau I et presque autant au niveau II) en raison de l'alternance des cours théoriques et des périodes d'embarquement. Cette situation ne vous paraît-elle pas particulièrement inadaptée ? La mise en service de simulateurs de passerelle, de conduite de navires pourrait, peut-être, par des stages appropriés contribuer à réduire le coût et la longueur des embarquements, tout en augmentant leur efficacité comme cela se fait déjà dans certains pays voisins, R.F.A. par exemple. D'autre part il existe des cas typiques où des intérêts français importants ont été sacrifiés en raison de l'insuffisance de nos responsables en anglais. Personne ne peut mettre en doute le rôle capital que joue la formation professionnelle dans l'avenir des jeunes et dans celui du pays. Dans le domaine maritime, il ne faudrait pas perdre de vue le développement prodigieux des sciences et techniques. Nombre d'élèves à la fin de leur troisième année de polyvalence éprouvent d'insurmontables difficultés pour terminer leur cycle scolaire et obtenir leur brevet par manque d'embarquement sur des navires français. C'est une situation dramatique. Le C.C.A.F. lors de sa dernière assemblée générale annuelle n'a pas manqué de rappeler ses réflexions sur l'état et le devenir de la Marine Marchande française et la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie pour assurer la survie des armements et la nécessité de bien cerner les enjeux du défi. "Les armateurs ont la volonté d'assurer la survie financière de leurs entreprises, de poursuivre leurs efforts d'adaptation et de renforcer le dialogue social". Le délégué général remarque que, faute de politique maritime, la situation s'est aggravée face à des Pouvoirs Publics passifs. D'où la nécessité pour l'état de s'engager au plus vite à définir un cap, une option qu'elle soit de retrait, de maintien ou de développement. Dans l'exposé de Monsieur Patrick GAUTRAT, j'ai relevé, entre autres, ce passage

"Une flotte française limitée à quelques secteurs de souveraineté et dans la mesure où les exigences de Bruxelles n'entament pas trop les rares dispositions de soutien au pavillon qui demeurent, se situerait avant la fin de cette décennie entre 145 navires (5,4 millions de T.P.L.) et plus probablement 70 navires (1,2 millions de T.P.L.) avec la quasi disparition du secteur pétrolier dans le cas où seraient abolies les dispositions de la loi de 1928. Dans la seconde hypothèse, le personnel navigant ne dépasserait pas 4 000 personnes environ pour un peu plus de 2000 sédentaires. Le coût social pour la collectivité d'un tel retrait pourrait être supérieur à 2,2 milliards par an. Telle est la réalité de demain et non d'après demain".

Ce coût d'un retrait accéléré serait énorme car il intègre des aspects quantifiables, fiscaux ou de contribution au système de protection sociale, mais aussi d'autres aspects où l'on ne peut s'aventurer sans risques d'erreurs, et qui concernent

les ports, les participants à la chaîne des transports que sont les chargeurs, les affrêteurs, les courtiers, les consignataires, les assureurs, la réparation navale, les centres de décisions, les participations aux conférences...

Fait également partie du transport maritime, le déplacement des marchandises mais aussi leur conditionnement, leur stockage. Les ports sont, par définition, le point de passage des échanges maritimes dont il est nécessaire d'assurer la fiabilité et la promotion. Chacun doit savoir qu'un détournement de trafic au profit de ports étrangers est une sortie de devises. Imaginez-vous la Haute Normandie sans le Havre ? Tout transport chargé par nos armements constitue une exportation et donc une rentrée de devises. Alors me direz-vous, qui peut nous expliquer :

. Pourquoi il y a quelques mois, l'Ambassade de France aux Etats-Unis s'est adressée à un affrêteur américain pour faire effectuer un transport de missiles destinés à la D.C.A.N. de Brest ou de Cherbourg par un caboteur danois de 90 m, le "Vibeke Clipper" ; transport qui, à cause d'une tempête en Atlantique, faillit mal tourner ?

. Pourquoi nos diplomates en poste à l'étranger préfèrent-ils parfois déménager par des navires soviétiques ?

. Pourquoi 70 locomotives à destination de l'IRAK ont-elles été chargées à Port la Nouvelle sur un navire allemand ?

. Pourquoi tel chantier naval vendéen fait-il transporter ses bateaux de plaisance au Canada par un navire belge ?

. Pourquoi l'aide au Tiers Monde récoltée par des écoliers a-t-elle été embarquée à Rouen sur un navire allemand, en présence d'officiels français ?

. Pourquoi lors de l'opération MANTA, c'est in extremis que le matériel militaire lourd a été acheminé par des navires français ?

Pourquoi, pourquoi ? les exemples sont multiples, même lorsqu'ils mettent en cause l'Etat.

Est-ce en raison d'un manque d'informations entre les différents partenaires. Pourquoi ne pas imaginer lors de prochaines manœuvres interalliées nos navires de guerre ravitaillés à la mer par un pétrolier soviétique affrété ?

Dans son rapport, les sentiments de M. LATHIERE vont à une politique de reconquête mais, si demain des dispositions ne sont pas prises par les Pouvoirs Publics, le processus sera irréversible et la Marine Marchande disparaîtra dans sa quasi totalité. D'autres mesures seront à prendre à moyen terme. L'aide nécessaire à la Marine Marchande, après tout, n'est pas excessive, puisque M. LATHIERE la chiffre à 2,5 milliards sur deux ans, ce qui est infime en comparaison de l'aide accordée à l'agriculture, aux chantiers navals, à la Régie Renault, etc... infime en tout cas en comparaison de ce que serait la charge sur le contribuable en cas de renoncement (je le rappelle : 2,2 milliards par an d'après les calculs du C.C.A.F.). En tout cas, cette aide doit procéder d'une politique à long terme dont la responsabilité incombe au Gouvernement. C'est curieux de voir l'Europe découvrir les vertus du libéralisme au moment où le reste du monde fait du protectionnisme. Les Japonais, par exemple, considèrent que leur Marine Marchande est beaucoup trop "stratégique" en matière d'indépendance économique pour la laisser aller au gré des lois du marché international. Leurs armateurs bénéficient de contrats à long terme qui permettent l'amortissement de leurs navires sur 10 ans. Il convient aussi d'alléger très rapidement les charges sociales. M. François ROZAN disait dernièrement à Nantes que le "whisky et le tabac étaient à bord détaxés - pourquoi les marins ne le seraient-ils pas ?" Pourquoi en effet ne seraient-ils pas exonérés de certaines taxes et impositions. La question mérite une étude sérieuse de la part des Pouvoirs Publics. Le navire qui est tourné vers l'exportation doit, à notre avis, être considéré comme une "zone franche". Ceci à condition que pour le marin ce ne soit pas une régression sociale.

Nous sommes depuis longtemps persuadés de la nécessité d'aménager l'organisation du travail à bord et de mieux utiliser la polyvalence, mais nous estimons que les navigans français doivent être considérés comme des citoyens français à part entière et non comme des travailleurs philippins, maldiviens ou autres. M. LATHIERE propose de faire armer certains navires sous un pavillon français "bis" - Kerguelen ou autres - Ceci entraînerait un certain panachage de l'équipage et poserait sans doute quelques douloureux problèmes bien qu'existant à la pêche tropicale. Si cette solution peut nous permettre de garder 500 navires, avec une certaine mixité au lieu de 70 qui seraient plutôt 50 d'ailleurs

avec de purs marins français, il faut être réaliste et s'incliner devant les faits.

Quelle doit-être notre attitude devant ce problème ? Faut-il défendre uniquement la fonction ou manifester notre solidarité avec l'ensemble de la profession. J'ai bien peur que s'il ne reste plus que des capitaines, on ne vienne rapidement à les trouver trop chers et à les remplacer par des capitaines polonais, égyptiens, coréens ou autres. En matière de sécurité il convient de se battre pour que les règles internationales se rapprochent le plus possible de la législation française. Lors des derniers naufrages, SNEKKAR ARTIC par exemple, il a été, une fois de plus vérifié que seuls ont été sauvés les marins qui ont su ou pu enfilier leur combinaison de survie. Le prix de la vie humaine n'a malheureusement pas le même prix partout. Face à la crise, le monde occidental doit réagir par un renouvellement de créativité technique. On compte actuellement 6 programmes visant à la réalisation du navire de demain :

- 1 programme ouest-allemand qui a déjà abouti à la sortie du NORASIA-SEMANTHA et du NORASIA SUSAN
- 2 programmes japonais
- 1 programme norvégien
- 1 projet britannique
- 1 projet français associant ALSTHOM ATLANTIQUE/Les Chantiers du Havre/la C.G.M./la NCHP/la Delmas.

Tous ces projets tenteront de faire contre-poids aux pratiques des pavillons à bon marché. Les avancées technologiques sont aussi une arme et il ne fait pas de doute que le marin de l'avenir sera aussi un technicien de haute qualification.

Tous ces projets ont en commun :

- . l'économie de combustible
- . la réduction du personnel. Les projets japonais et britanniques prévoient des effectifs de 9/10 et le projet français de 8/9. Ceci ne sera pas sans poser le problème des relations humaines. A noter que des navires construits il y a sept ans pour être armés par une trentaine d'hommes le sont aujourd'hui par 17 ou 18.
- . l'accroissement de la productivité en exploitation
- . l'amélioration de la sécurité. Le NORASIA SEMANTHA a des canots à chute libre installés sur des rampes à l'arrière. Le navire de demain doit être construit dans un matériau fiable, à usure faible, et dont les révisions à terre seront basées sur des changements de pièces et non des réparations, avoir une nouvelle conception de coque et un meilleur rendement de l'hélice.

Les alarmes dont le rôle est d'entraîner à une réaction rapide doivent être bien étudiées ainsi que le problème de l'éclairage de la passerelle et de son accès afin que l'officier de quart ne soit pas aveugle pendant une bonne partie de celui-ci en raison même de la physiologie de l'œil.

Excusez-moi si ce tableau a pu vous paraître long mais il me semblait indispensable car l'action de l'AFCANest indissociable de la situation de la Marine Marchande.

Je ne saurais oublier la participation des navires français aux opérations de sauvetage des boat-people. Depuis 1977 les navires de Chargeurs Réunis ont sauvé 1910 vietnamiens, les navires C.G.M. :94 et ont participé de 1982 à 1985 à 13 sauvetages dont 6 au bénéfice des plaisanciers (4 français). Lors des événements d'Aden, l'Ile de la Réunion et le Normandia ont participé aux opérations d'évacuation. Et il y a eu certainement bien d'autres sauvetages.

Tout au long de l'année écoulée, notre action ne s'est jamais ralentie. Nos prises de position dans la Presse (Journal de la Marine Marchande, Marin et autres) nos réflexions à M. LATHIERE, nos études sur le statut international proposé aux capitaines, officiers et marins contraints de naviguer sous pavillon étranger, témoignent de notre vitalité.

Nous avons participé au Colloque de l'I.R.T. les 24 et 25 Octobre 1985 et je peux vous dire que la présence de l'AFCAN a été remarquée dans le bon sens.

Nous n'avons pas manqué également d'apporter notre soutien à nos collègues italiens lors de la prise d'otages à bord de l'Achille Lauro et d'interpeller le Secrétaire d'Etat à la mer lors de l'attaque de nos pétroliers par des avions ou des hélicoptères iraniens dans le Golfe Persique (Chaumont).

Dernièrement, une délégation de l'AFCAN comprenant CHENNEVIÈRE, HUYARD et TROCHERIS a participé à l'Assemblée générale de l'IFSMA à Oslo. Elle a présenté deux exposés préparés par BOUGEARD, l'un sur les transpondeurs à bord des navires, l'autre traitant de la constitution d'une garde-côte européenne. En raison des aléas de sa navigation, le commandant BOUGEARD s'était fait remplacer par le commandant TROCHERIS qui avait déjà participé à la session de l'OMI en Janvier à Londres et a accepté de rogner sur ses congés. Outre les deux sujets cités, la question du "Fatigue factor" a été longuement débattue et sera présentée par l'IFSMA à la prochaine session de l'OMI. Si vous connaissez des cas concrets, il est indispensable de nous les transmettre au plus vite pour étayer notre argumentation.

Un compte-rendu plus détaillé de l'Assemblée générale de l'IFSMA vous sera fait par l'un des membres participants. Pour le renouvellement du Bureau, Chennevière a été élu brillamment Second Vice-Président devant le candidat japonais et le Belge. Ceci témoigne de l'importance du rôle de l'AFCAN dans les instances de l'IFSMA.

Une campagne de publicité a été organisée par la commission "fonctionnement des régions" ainsi que par des adhérents de la région ouest. Des dépliants et des auto-collants ont permis de mieux nous faire connaître à l'extérieur.

L'une des faiblesses structurelles de notre association est le fonctionnement des régions. La commission animée par le commandant SALVY avait entrepris un travail extrêmement intéressant dont les conclusions n'ont pu encore être présentées en raison du départ en Afrique de notre collègue. A la réunion de Bordeaux, fin Janvier, organisée par notre ami PLANTY, nous avons recherché les moyens d'une meilleure information en diffusant à tous les adhérents, par l'intermédiaire du Secrétariat général, les comptes-rendus des régions, tout au moins de celles qui en font, c'est-à-dire Le Havre, Paimpol, Brest et la région Méditerranée où MASSEIN, bien secondé par PELLICOT, doit enfin pouvoir assurer la vitesse de croisière de cette région. Il n'en est pas de même du Morbihan malgré les efforts continus de LE COZ, ni de la région Malouine. En tout cas, merci à tous ceux qui, du Nord au Midi, œuvrent de leur mieux pour renforcer notre action et promouvoir le rayonnement de l'AFCAN. Le nombre de capitaines faisant appel à notre association augmente sans cesse. Un jour ce sera peut-être votre affaire. Alors PARTICIPEZ.

La campagne de recrutement animée par PELLICOT commence à porter ses fruits et déjà une cinquantaine de nouveaux adhérents a rejoint nos rangs. Je lance un appel à tous pour que chacun ait à coeur d'aider à l'élargissement de la représentativité de l'AFCAN. Je ne peux pas comprendre l'attitude de quelques élus du conseil d'administration qui ne se sont jamais manifestés depuis leur élection et je vous demande de prendre une décision à leur égard, éventuellement en les démissionnant. Etre membre du C.A. ne doit pas être considéré comme un honneur, sorte de décoration, mais signifier un peu de son temps et de son savoir-faire consacrés au service de ses collègues. Plus que jamais il faut savoir être solidaires et se garder du danger que les mots ne deviennent l'action et ne la remplacent.

Je ne sais si la situation actuelle de la Marine Marchande en est la cause, mais depuis quelque temps on se rend compte que le vieille connivence armateurs-capitaines prend un sérieux coup de vieux. Quelque chose s'est cassée dans certaines compagnies et les armateurs n'hésitent plus à licencier des capitaines pour des motifs plus ou moins graves, sous le prétexte bien subjectif d'un manque de confiance. Nous avons en ce moment quelques affaires de ce genre en cours. Si quelques armateurs découvrent brusquement, parfois après dix ans ou plus de commandement, qu'ils ne peuvent plus faire confiance à certains de leurs capitaines, les capitaines découvrent eux aussi que la confiance qu'ils avaient en leur armateur était mal placée. Je doute que qui que ce soit ait à gagner à voir les capitaines au garde à vous, le petit doigt sur la couture du pantalon. A l'heure actuelle, ne vaut-il pas mieux être un délégué syndical qu'un capitaine ? Nos collègues du Transmanche en savent quelque chose. Quand sera jugée l'affaire du Saint Germain ? Je ne puis vous le dire.

BUSIAU avec son efficacité habituelle s'occupe auprès du Cabinet AUDRAIN-HERVIOU des affaires en cours. Il vous fera un exposé sur toutes celles dont s'est occupée l'AFCAN et vous serez étonnés de leur nombre. Il apprécierait beaucoup que les intéressés l'informent du déroulement et de la conclusions de leur affaire ; ne serait-ce que dans un souci de meilleure efficacité, votre problème pouvant servir d'expérience à un autre collègue.

La sécurité étant une de nos préoccupations, nous avons délégué un observateur sur place lors des exercices d'évacuation de l'Armorique et visité le centre de contrôle de la navigation aérienne de LOPERHET, près de Brest.

Vous savez que le Secrétariat général est en pleine modernisation et se met à l'heure de l'informatique. Je demande instamment à nos adhérents de la Région Parisienne de prêter main forte à notre noyau central afin que nos secrétaires se sentent encouragés dans leurs efforts.

Assumant depuis maintenant cinq ans la Présidence de l'AFCAN et ayant de mon mieux participé à son rayonnement et à son développement, je m'inquiète de ma succession car les candidats ne se bousculent pas. Je me suis amusé à dresser le portrait du président idéal

Le Président doit - représenter, se sentir délégué participer, savoir écouter, donner des idées, trier l'essentiel, consulter, réfléchir, informer, réunir, agir, prendre position, décider, évaluer son action, s'appuyer sur une équipe -

Nul doute que le C.A. saura me trouver le meilleur successeur ou définir les conditions dans lesquelles pourraient se faire sans précipitation la passation de fonction. Il n'est pas question que je me désintéresse de l'association pour laquelle avec tant d'autres j'ai consacré mes efforts et mon temps. Un grand merci à tous les compagnons de route qui ont permis que l'AFCAN soit ce qu'elle est. Mais la vitalité d'une association se reconstruit à la capacité de renouvellement de ses animateurs. Il n'est pas bon de rester trop longtemps en fonction.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le travail des commissions qui, à l'exception de la commission "fonctionnement des régions" ne semblent pas avoir été très actives, mises à part quelques études faites individuellement ici ou là. Je propose que les commissions soient réduites à quatre, directement rattachées au Président et Vice-Présidents :

- la commissions juridique qui prendrait aussi en charge l'embarquement sous pavillon étranger serait rattachée au Président
- une commission pourrait se charger de l'enseignement, la formation, les effectifs, les nouvelles technologies, la sécurité
- la commission "fonctionnement des régions" continuerait
- pourrait être instituée une commission d'étude et d'organisation de réunions-débats chargée également de l'information ; son rôle serait de coordonner les différents travaux
- Pellicot continuerait à s'occuper du recrutement.

A la dernière assemblée générale de l'IFSMA, l'AFCAN a proposé que l'A.G. de 1988 se tienne en France, au Havre ou à Paris. Chacun doit avoir à coeur d'assurer son succès.

Face à la situation actuelle de la Marine Marchande, notre action, à l'image du mouvement incessant des vagues contre le rivage, doit se poursuivre inlassablement sans découragement pour la survie du transport maritime.

Le fond du problème restera entier tant que ne sera pas pris en compte l'ensemble équipage/navire/pavillon/fonds de commerce/ports/chargeurs/affrêteurs/transitaires/courtiers/assureurs...

Plus encore que le coût de la main-d'oeuvre ou du capital,

c'est l'investissement qui conditionne la compétitivité des entreprises, leur capacité à s'adapter et à répondre à la demande. La compétition se joue aussi sur la qualité du service au client.

Puissent le Gouvernement et les Pouvoirs Publics le comprendre avant qu'il ne soit trop tard car à l'oublier nous risquons de devenir une puissance de troisième ordre et de perdre notre indépendance économique et par suite notre liberté.

"Celui qui commande sur mer, commande partout"
disait THEMISTOCLE il y a 25 siècles

Je souhaite qu'à l'issue de notre assemblée générale une motion soit adressée au Premier Ministre et au Secrétariat d'Etat à la mer.

Pourquoi l'AFCAN ne serait-elle pas associée également à l'étude en commun du véritable navire de l'an 2000.

Longue vie à l'AFCAN.

Merci de votre présence et de votre attention.

Le Président,

Y. F. BROCHEC

RAPPORT FINANCIER DE L'ANNEE 1985

Dépenses	317 000 FR
Recettes	312 000 FR
soit un excédent de dépenses	5 000 FR
correspondant à une créance sur la Mutuelle du Mans (Me GARAUD)	

RECETTES :

Cotisations : 278 809 FR pour 420 cotisations :

	258 actifs & sédentaires
	162 retraités
. 10 adhérents n'ont rien réglé depuis 1982	
. 9 " " " " 1983	
nous vous proposons de les considérer démissionnaires	
. 38 adhérents doivent la cotisation 85 & 86	

Intérêts de placements : 33 191 FR

- Caisse d'épargne	4 269 F
sur dépôt cotisations pour provision prime d'assurance	
- Intérêts de SICAV	28 922 F

Cette formule de placement, créée fin 1984 pour les associations sans but lucratif, n'est pas soumise à l'impôt et procure un rendement de l'ordre de 10 %.

Le cours d'achat au 1.1.1985 était de 298 835 F

Il était, après versement du dividende, de 302 845 F

Il est actuellement de 335 218 F

soit, à ce jour, une plus-value de 36 383 F

Les intérêts des placements nous procurent une part importante de nos ressources, l'équivalent des cotisations de 33 actifs.

DEPENSES :

Assurance (prime et conseil juridique)	72 200 F
I.F.S.M.A. (cotisation & frais A.G.)	10 000
Secrétariat :	
.salaires	42 200
.charges	23 000
. loyer	12 000
.téléphone	9 000
Bulletin (avec frais d'envoi)	27 000

Frais de Régions	18 000 F
Divers (taxe d'habitation, impot, J.M.M. Le Marin, Droit maritime, timbres, photocopieur)	32 800
Publicité (cartes de voeux, auto-collants, cravates)	4 000
Missions	66 800

Le coût de la prime d'assurance est passé de 220 à 240 FR par adhérent.

Nous avons réglé pour 280 actifs, alors que nous n'avons encaissé que les cotisations de 258 actifs. En effet, avant la fin de l'année, il est difficile de connaître exactement le nombre d'actifs en raison des préretraites.

Nous espérons que la prime ne sera pas modifiée, car il y aurait lieu d'étudier s'il est vraiment nécessaire de verser une rente à notre assureur ou de revenir à être notre propre assureur.

Nous devons rappeler à nos adhérents que SEULS LES MEMBRES ACTIFS DE L'AFCA A JOUR DE LEURS COTISATIONS PEUVENT BENE-FICIER DE NOTRE SOUTIEN JURIDIQUE.

PERSPECTIVE 1986

. grâce à la campagne de nos collègues marseillais nous avons à ce jour enregistré 58 adhésions nouvelles.

. nos recettes, comparativement au 1er Mai 1985, sont en hausse de 44 000 FR.

- . cependant nos dépenses sont en hausse de 46 000 FR :
- Frais de procès pour GADA 7 000
- Frais A.G. à Oslo IFSMA 16 000
- Campagne publicitaire 10 000
- Me HILLION 4 000
- Double envoi du bulletin PARIS/REG. 7 000

Nous prévoyons des dépenses de l'ordre de 210 000 FR pour terminer l'année :

- . nous avons en Caisse d'épargne 78 000
- . nous encaisserons en intérêts 30 000
- . il manque donc la somme de 102 000

qui devrait provenir des cotisations en retard. A ce jour, nous avons encaissé 188 cotisations d'actifs et 124 de retraités, il y a donc 158 cotisations en retard, pour lesquelles nous allons expédier des lettres de rappel.

Les cotisations de 1985 n'ont pas été modifiées. Si les retardataires s'évèrent trop nombreux, nous demandons à l'assemblée générale que le conseil d'administration autorise un relèvement éventuel des cotisations pour 1987.

Le 10.5.1986 Y. BOUDIERE, Trésorier

- LES CONTRATS D'ENGAGEMENT DES MARINS, SOUS PAVILLON ETRANGER.

a) Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Nous pouvons nous poser la question, en effet, en quelques mois, la situation des marins a considérablement évoluée. De plus en plus, il leur est proposé des contrats de navigation à durée déterminée, à l'étranger.

Tous les marins sont concernés, aujourd'hui, par ce problème, cette proposition étant faite tant aux marins intégrés dans une société, qu'aux marins en quête d'emploi, et tous se trouvent dans l'obligation d'accepter lesdits contrats, sous peine de se retrouver au chômage.

Mais doit-on accepter cette situation sans réagir ? Ne doit-on pas exiger le respect de certaines règles, et surtout possédez-vous des moyens de pression ?

Votre attitude et l'évolution des contrats dans un sens plus favorable et plus respectueux de vos droits, encouragent la position que vous avez adoptée.

En effet, une évolution certaine est constatée depuis le fameux contrat S.F.T.P., objet de notre étude.

Dans ce premier contrat, le marin titularisé comme le marin sans emploi se retrouvaient dans une même situation, lorsqu'ils acceptaient l'embarquement sous pavillon étranger : le marin titularisé était en rupture de contrat avec sa société. Puisqu'il prenait l'initiative de cette rupture, (aucun lien ne subsistait avec elle.) Il ne connaissait plus que la société étrangère qui ne lui proposait qu'un contrat à durée déterminée, avec toutes les conséquences que nous avons étudiées et surtout l'absence totale de protection en cas de non renouvellement.

Aujourd'hui, la situation du marin titularisé, quelque peu plus sereine, la majorité des contrats proposant la procédure de détachement. Ainsi le marin est toujours en relation avec "sa société mère", cette relation étant plus au moins étroite selon les contrats, allant d'une simple reconnaissance de détachement pour une société déterminée, sans autre garantie que celle de l'emploi, à un détachement avec une garantie de salaire, progression de l'ancienneté, primes...

Cette évolution est heureuse et l'on ne peut que s'en louer.

Mais il ne faut pas oublier que des problèmes fort importants demeurent sur le plan du droit du travail, et surtout que le marin non titularisé n'a pas vu sa situation s'améliorer, or, ce marin sera un cas type de plus en plus fréquent.

Mais surtout, il faut, aujourd'hui, réagir car les armateurs **seuls**, sont en train de mettre en place une régime de travail international, applicable aux marins et bientôt à tous les marins, et ce, sans l'intervention de l'Etat (entendu au sens large, des organismes sociaux, des personnes concernées...).

Il est à craindre que cette situation de pur fait, soit par la suite entérinée par la loi. C'est donc le futur statut du marin qui est en cause aujourd'hui.

Bien qu'il s'agisse de contrats avec des sociétés étrangères, l'Etat et vous-mêmes avez des armes et il convient peut-être de les rappeler. Mais surtout l'Etat a des obligations qui doivent le conduire à intervenir dans cette mise en place d'un nouveau statut.

En effet, l'Etat s'est engagé sur le plan international par la signature de certaines conventions, et également, dans une certaine mesure, sur le plan national, en publiant le rapport LATHIERE.

Il convient en effet de mettre en parallèle l'attitude favorable de Monsieur LATHIERE vis-à-vis des pavillons de complaisance: "technique de gestion, qui répond au niveau des entreprises, aux nécessités du monde moderne"; et sa conclusion sur le statut du marin qui, comme il le dit, est lié à la situation actuelle, à savoir l'emploi sous pavillon de complaisance, situation qui nécessite, selon lui, la transformation du statut du marin.

L'Etat doit, de plus, faire respecter l'engagement pris sur le plan international, étant membre de l'organisation internationale du travail et signataire de différentes conventions et recommandations, et plus particulièrement, il doit demander le respect de la convention concernant l'engagement des gens de mer appelés à servir à bord de navires immatriculés dans des pays étrangers, qui énonce : **"chaque membre devrait faire tout ce qui est en son pouvoir en vue de décourager les gens de mer qui se trouvent sur son territoire de s'engager ou d'accepter de s'engager sur un navire immatriculé à l'étranger, si les conditions dans lesquelles ils doivent être engagés ne sont pas, d'une façon générale, conformes à celles prévues par les conventions collectives et les normes sociales..."**.

L'esprit même de cette recommandation est donc que l'Etat doit amener les marins à refuser de s'engager sur des navires qui ne respectent pas la convention collective nationale et les normes sociales.

Or, il suffit de faire un parallèle entre la convention collective et le contrat d'engagement pour être convaincu du non respect de la première par le second.

L'existence même d'un contrat à durée déterminée, sans aucune possibilité d'intégration dans l'entreprise, est contraire à nos normes sociales (la titularisation devenant obligatoire au bout de X temps d'embarquement, selon les termes mêmes de la convention collective).

En conséquence, tout ce qui concerne la cessation des services et l'avancement ne peuvent être respectés.

Mais même si l'on accepte ce contrat à durée déterminée, de gros problèmes subsistent ; problèmes qui ont été examinés dans notre étude et qui sont toujours d'actualité, et plus particulièrement les problèmes relatifs au moment de la signature du contrat d'engagement et au contenu même de ce contrat.

Ces problèmes ont été examinés par l'Organisation Internationale du Travail et une convention concernant le contrat d'engagement a été mis en application ; celle-ci énonce entre autre : **"des facilités doivent être données aux marins et, éventuellement, à son Conseil pour examiner le contrat d'engagement que celui-ci doit signer..."**

"La législation Nationale doit prévoir des dispositions pour garantir que le marin comprend le sens des clauses du contrat".

Ces articles impliquent l'insertion dans le contrat des différentes pièces explicatives qui sont, en général, jointes audit contrat mais non insérées ou annexées.

De plus, il conviendrait, peut-être, de citer la loi du pavillon, le marin ne connaissant nullement tant la loi des BAHAMAS que la loi de SAINT-VINCENT, etc.

Il ne faut pas oublier que les conventions existent également pour la durée du travail, les effectifs...

En prenant donc comme base les conventions internationales, en regardant l'esprit de notre convention collective, un régime satisfaisant de travailleur international peut exister.

Il est possible pour l'Etat d'appuyer votre position, compte tenu des possibilités qu'il a en main.

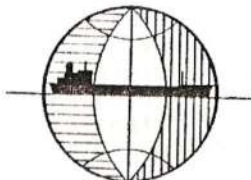
De toute façon, il est impossible pour l'Etat de se dérober lorsqu'il s'agit de la couverture sociale, pour le travailleur à l'étranger, car il a tout en main pour pouvoir adapter la loi assurant une protection sociale des Français à l'étranger, et ce, au cas du marin ; il a également toute possibilité pour supprimer la durée maximale de détachement avec maintien de l'affiliation au régime de l'ENIM, et également il a toute possibilité pour adapter les possibilités de souscrire à l'ASSEDIC, et pour modifier les conséquences d'une durée de congé sans solde.

A la question que nous nous posions, où en sommes-nous aujourd'hui ? nous pouvons répondre, qu'un statut du marin international peut exister afin que celui-ci ne se demande plus s'il est toujours citoyen français à part entière.

Il est possible, aujourd'hui, de respecter le souhait de Monsieur LATHIERE, à savoir la nécessité d'un statut de marin **"pour en faire un instrument de développement et de progrès social"**.

♦ ♦ ♦ ♦
♦ ♦ ♦ ♦

UNITE SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

12^{ème} Assemblée Générale
de l'IFSMA - 1986

Celle-ci a eu lieu les 23 et 24 Avril à Oslo.
Les Associations suivantes avaient envoyé une délégation,
outre la Norvège :

Belgique (BESMA et KBZ)
Pays-Bas
France (AFCAN)
Allemagne
Irlande
Japon
Danemark
Suède.

L'AFCAN était représentée par Huyard et Trocheris, outre
Chennevière siégeant au Council.

Les réunions se sont déroulées dans le cadre confortable d'un
très bel immeuble, siège de l'Association norvégienne, propriétaire
des lieux.

Le Council était renouvelable pour 4 ans, avec l'addition d'un
troisième Second Vice-Président, décidée lors de la précédente A.G.
et qui a été entérinée par une modification des statuts.

Le Président Gronsand (Norvège) et le premier Vice-Président
Goldberg (Allemagne) ont été réélus à l'unanimité, étant seuls
candidats à ces postes.

Pour les 3 sièges de seconds Vice-Présidents, se présentaient
5 candidats qui ont obtenu respectivement, sur 26 voix possibles :

Chennevière (France)	24 voix
Kawashima (Japon)	22 "
Colson (BESMA)	17 "
O'Keefe (Irlande)	15 "
Cubero (Espagne)	0 " (candidat absent)

Les 3 premiers ont donc été déclarés élus.

Le montant des cotisations n'a pas été modifié et reste fixé
à 2 Livres ½ par membre navigant (AFCAN : 258) et 25 Livres par
membre à titre individuel.

Par contre les statuts ont été modifiés, à la suite d'une
suggestion de l'AFCAN, de sorte qu'une association soit tenue de
payer un minimum de cotisations correspondant à celle d'un membre
individuel. Autrement dit, actuellement, une association-membre
devra payer pour 10 adhérents au minimum.

Le Secrétaire Général avait été contacté par des représentants
de Greenpeace qui demandaient un soutien de l'IFSMA pour leurs
actions concernant la pollution de la mer et le transport de cer-
taines marchandises dangereuses. Un consensus s'est rapidement
dégagé de l'Assemblée pour refuser toute compromission avec cette
Organisation, un Capitaine ne pouvant qu'accepter de transporter
toute marchandise conforme aux Règlements nationaux et internationaux.

Comme chaque année, des délégations ont présenté des études
sur divers problèmes :

SECURITE DES "RO-RO" (Belgique/BESMA)

Il a été constaté que le problème n'avancait pas beaucoup à
l'OMI. Toutefois la question étant toujours à son programme, nous
devons continuer à oeuvrer pour essayer de la faire avancer plus
rapidement. Nous pouvons également rechercher d'autres moyens de
pression tels que l'appui des assureurs et des interventions aux
moments opportuns dans les médias.

UTILISATION DES TRANSPONDEURS (AFCAN)

Huyard a présenté un résumé de l'étude de Bougeard à la demande
du Council qui est comptable du temps imparti à chaque délégation,
chaque membre de l'Assemblée étant toutefois en possession du texte
dans son intégralité.

Une discussion animée s'est engagée sur ce projet. Une forte
réticence aux possibilités de contrôle par la terre s'est dégagée.
Par contre l'idée générale d'une identification mutuelle entre na-
vires a paru intéressante à la majorité. A l'objection du coût de
l'opération pour les armateurs, il a été répondu que nous n'avions
pas à prendre ce critère en considération quand il s'agit de sécu-
rité. Le Président a suscité un tour de table des délégués, d'où il
est ressorti un soutien majoritaire à l'idée générale du projet AMVI
assorti de certaines restrictions.

Il a été suggéré alors que chaque association enquêterait au-
près de ses membres navigants afin qu'il puisse être décidé si
l'IFSMA devait soutenir ou non le projet AMVI.

FATIGUE FACTOR

Les 2 études suivantes servaient de support à la note présentée
par l'IFSMA à l'OMI sur ce sujet :

LE NAVIRE DU FUTUR SERA-T-IL UN NAVIRE SANS CAPITAINE? (Belgique/KBZ)EFFECTIFS ET SECURITE (Pays-Bas)

Le premier papier a déjà été diffusé aux Régions de l'AFCAN.
Il a été unanimement apprécié par l'assistance, mis à part le fait
qu'il ne devrait pas être fait référence à la limite de 1600 ton-
neaux sans tenir compte d'autres critères pour exclure le Capitaine
du rôle de quart, alors qu'il est par ailleurs suggéré de prendre en
considération plutôt les conditions du voyage que le tonnage du na-
vire pour définir les effectifs.

Dans le second papier, les Hollandais ont indiqué quelle était
dans leur pays la réglementation limitant les heures de travail à
bord. Nous avons appris que d'une façon générale il était interdit
de travailler plus de 84 heures par semaine. Ceci concerne tout l'é-
quipage y compris les Officiers, à l'exclusion du Capitaine pour le-
quel il n'existe aucune limitation.

Notre collègue hollandais a semblé admettre que le fait de li-
miter le travail hebdomadaire à 84 heures seulement était une bonne
protection pour le marin !

La discussion sur le "fatigue factor", avec en corrélation le
problème du quart du Capitaine, a permis d'évoquer de nombreux points
intéressants. Entre autres :

Nous avons appris que depuis une vingtaine d'années ce sont,
dans de nombreux cas, les Capitaines allemands eux-mêmes qui ont
accueilli favorablement la proposition des armateurs de supprimer
un Lieutenant, afin de toucher une partie de son salaire. Moyennant

quoi, les armateurs, ayant prouvé statistiquement que cette réduction d'effectif n'avait amené aucune augmentation du taux des accidents, l'ont entérinée en supprimant le versement de la rémunération partagée entre les Officiers restants.

Du fait de la concurrence internationale, il ne sera possible d'obtenir un résultat tangible que par une action concertée entre plusieurs pays (OMI en général, Europe en particulier, par exemple).

Les représentants de l'AFCAN ont fait part des documents fournis par Massein et Saconney et relatifs à une approche médicale de l'aptitude à réagir en état de fatigue.

De son côté le Secrétaire Général va essayer d'avoir communication des résultats d'une étude similaire qui aurait également été effectuée en Grande Bretagne.

Un projet de présentation graphique de la charge de travail du Capitaine sur une certaine période dans des conditions particulièrement difficiles, a été présenté par l'AFCAN. Cette présentation qui a l'avantage d'être parlante et immédiatement analysable a été appréciée.

L'Assemblée a chargé Captain Rutherford de compiler tous les documents reçus des diverses délégations, afin d'en tirer une communication qui sera présentée au Sous-Comité STCW de l'OMI en Septembre. Ce papier doit être remis au Secrétariat de l'Organisation internationale au plus tard en Juin.

Il n'est pas trop tard pour envoyer vos éventuelles contributions mais cela est urgent.

DESIDERATA DES UTILISATEURS POUR LA STANDARDISATION DU RADAR DU FUTUR (Allemagne)

Il est demandé une fois de plus une standardisation du tableau de commandes des radars de diverses marques.

Ce problème, déjà évoqué par les Hollandais, n'avance pas à l'OMI au Sous-Comité Radio-Communications. Les participants ont suggéré que le délégué de l'IFSMA à l'OMI s'inspire désormais de ce papier, et que par ailleurs l'Association allemande informe l'ensemble des fabricants de nos desiderata en la matière. Nous espérons que la mise en concurrence de tous les constructeurs aura un résultat positif. D'autre part chacun d'entre nous pourrait suggérer au Service compétent de son armement d'effectuer une démarche similaire.

Devant la sophistication des radars actuels, il a été émise l'idée d'un module de base continuant à donner un minimum d'informations (échos et ligne de foi) quand d'autres secteurs de l'appareil sont en panne.

Enfin, nos collègues allemands ayant évoqué le problème de la maintenance et des pièces de rechange, l'IFSMA s'est élevée contre l'opinion récemment émise à l'OMI par la majorité des délégations selon laquelle il ne serait pas utile que le bord dispose des moyens matériels et humains nécessaires à l'entretien et à la réparation des équipements électroniques de navigation et de télécommunication.

ECHANGES D'INFORMATIONS APRES ACCIDENTS ENTRE NAVIRES DE NATIONALITES DIFFERENTES (Hollande)

Il n'y a pas de Règle internationale régissant la façon de conduire les enquêtes sur les accidents de mer.

Seule une Résolution de l'OMI adoptée en 1979 recommande aux gouvernements de coopérer dans les enquêtes sur les accidents maritimes par un échange librement consenti d'informations.

L'application de cette recommandation amènerait évidemment à mieux apprécier les causes réelles des accidents et à pouvoir ainsi les prévenir. Malheureusement on constate que les assureurs et les armateurs ont généralement tendance à taire les informations qu'ils possèdent, tout en espérant bénéficier des informations détenues par l'adversaire.

Nos collègues hollandais préconisent que soit rendu obligatoire la communication réciproque d'un rapport mentionnant :

- 1) Nom et fonction des personnes présentes sur la passerelle au moment de l'accident.
- 2) Les manoeuvres de la machine exécutées juste avant l'accident.
- 3) Les routes suivies et les ordres donnés à la barre juste avant l'accident.

Les délégués, tout en reconnaissant le bien-fondé d'une telle procédure qui permettrait des jugements plus équitables, ont pensé qu'elle ne serait peut-être pas toujours favorable aux capitaines incriminés qui ont parfois intérêt à ne pas divulguer les premiers leurs informations. C'est pourquoi une fédération de Capitaines se doit d'être prudente en la matière.

Il a été suggéré de contacter des associations de légistes maritimes, afin de connaître leur position sur ce sujet. L'AFCAN quant à elle pourrait approcher l'Association du Droit Maritime.

L'Afcan a fait remarquer qu'en France le secret de l'instruction n'autoriserait pas à divulguer des informations trop précises. Mais nous avons convenu avec la délégation allemande qu'en ce qui concerne le "Mont-Louis" l'échange d'informations avait été très complet. En dehors du fait que la France et l'Allemagne ont d'excellentes relations, cela a tenu au fait qu'un rapport amiable a été diligenté par un Expert belge, le Cdt Vergauwen.

DST ETABLIS VOLONTAIREMENT PAR L'ASSOCIATION DES CAPITAINES JAPONAIS (Japon)

Sous la pression du lobby des pêcheurs, très influent au Japon, les autorités maritimes de ce pays ont été amenées à refuser la mise en place de DST recommandés par l'OMI en certaines zones à forte densité de navigation, telles que les entrées des baies de Tokyo et de Nagoya.

Pour pallier cette carence l'Association japonaise, après une enquête approfondie auprès de ses membres, a décidé de mettre en place sept de ces DST à titre officieux et volontaire. Ils sont utilisés effectivement par l'ensemble des Capitaines japonais.

Ceux-ci demandent à l'IFSMA de soutenir leur action auprès de l'OMI pour que soient officialisés ces dispositifs.

Malheureusement l'IFSMA, n'ayant qu'un siège consultatif, ne peut pas introduire directement de demande. Il a été convenu que si le gouvernement japonais révisait sa position, l'IFSMA se prononcerait en faveur de tels dispositifs.

En attendant, l'Assemblée a décidé que chaque Association-membre diffuserait cette information à l'ensemble de ses adhérents en leur demandant d'utiliser, autant que faire se puisse, les DST en question.

Nous avons appris que tous les Agents maritimes du Japon ont reçu une documentation sur ces dispositifs, à charge d'en assurer la diffusion auprès des Capitaines des navires consignés.

L'AFCAN a suggéré à nos collègues japonais de fournir cette documentation au siège de toutes les Compagnies ayant des lignes desservant le Japon.

COAST-GUARD EUROPEENNE (AFCAN)

Pour la raison exposée plus haut Trocheris a présenté un résumé de l'étude de Bougeard.

L'Assemblée n'ayant pas paru très motivée par ce projet, le Président a suggéré de ne considérer pour l'instant ce papier que comme une information, à charge pour chaque Association d'y réfléchir ultérieurement.

.../..

.../..

INTRODUCTION DANS COLREG DE DISPOSITIONS POUR LES NAVIRES HANDICAPES PAR LEUR TIRANT D'EAU (Allemagne)

L'Association allemande a poussé le gouvernement fédéral à présenter une note à l'OMI réclamant un amendement au COLREG quant à la Règle concernant les navires handicapés par leur tirant d'eau.

La Règle 18 (d) actuelle n'est pas suffisamment claire en ce sens qu'elle édicte seulement qu'un navire maître de sa manoeuvre "doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau", ce dernier restant néanmoins soumis aux Règles 15 et 16 de priorité.

Dans les eaux intérieures allemandes des estuaires de l'Elbe, de la Weser et de l'Embs, et de leurs approches, le Gouvernement Fédéral a déjà édicté des Règles donnant clairement priorité aux grands navires à très grand tirant d'eau. Mais ceci est en contradiction avec la recommandation de l'OMI de ne pas édicter de Règles nationales allant à l'encontre de COLREG.

Aussi l'Allemagne demande que soit amendé le COLREG, soit en définissant la priorité des navires handicapés par leur tirant d'eau aussi clairement dans la Règle 18(d) que les priorités sont définies dans les précédents alinéas (a) à (c), soit en incluant le handicap du tirant d'eau dans les capacités de manoeuvre restreintes de la Règle 3(g).

L'Allemagne demande aussi à l'OMI de diligenter un questionnaire aux pays membres sur les Règles spéciales pouvant exister actuellement dans d'autres eaux territoriales en la matière.

L'Assemblée s'est vivement intéressée à cette question et a demandé aux associations-membres d'interroger leurs adhérents afin de savoir quelle solution leur semblait préférable d'amender la Règle 18(d) ou la Règle 3(g).

Sachant que l'OMI ne désire pas apporter dans l'immédiat de changement quelconque au COLREG, des Règles particulières pourraient être adoptées avec l'assentiment de l'Organisation internationale, dans certains VTS approuvés par elle. Dans ce but, il est demandé aux associations-membres d'approcher les autorités compétentes de leurs pays afin de savoir s'il existe des Règles nationales en la matière, et d'obtenir le soutien de la Délégation nationale au projet allemand.

ROLE D'ABANDON EN IMAGES (Irlande)

Naviguent de par le monde de plus en plus de navires à équipage multinational. Or les rôles d'abandon sur ces navires sont seulement rédigés dans une langue européenne, le plus souvent l'anglais, qui n'est pas comprise, loin s'en faut, de tous.

Après quelques exercices d'abandon, on peut espérer que chaque membre de l'équipage connaît son rôle, mais qu'arriverait-il si un sinistre survenait avant qu'un exercice ait eu lieu après l'embarquement d'un nouvel équipage ? Sans doute une belle confusion et peut-être une catastrophe.

Nos collègues irlandais proposent que le rôle d'abandon soit illustré sur un tableau de 60x40 montrant une embarcation dans ses différentes positions et les hommes qui la mettent à l'eau et qui l'arment (quelque chose comme ce qui se fait actuellement pour les radeaux gonflables). Des numéros sur ce dessin montreraient clairement le rôle imparti à chacun, et ces numéros seraient attribués aux hommes au moment de leur embarquement ou affichés dans chaque cabine.

..//..

L'Assemblée a trouvé cette proposition très intéressante. Il a été rappelé que le Sous-Comité LSA de l'OMI a déjà rendu réglementaires les figures qui doivent indiquer la voie à suivre pour se rendre aux postes d'abandon. Il faudrait donc que ce Sous-Comité ajoute cet amendement. Considérant à nouveau que l'IFSMA ne peut introduire elle-même cette demande, il a été suggéré que les Associations-membres contactent les autorités nationales chargées de la Sécurité Maritime, afin qu'elles puissent éventuellement faire introduire cette proposition par l'intermédiaire de leur Délégation nationale à l'OMI.

NAVIRE DU FUTUR (Allemagne)

L'Association allemande s'inquiète des études poursuivies avec acharnement par les armateurs de leur pays pour réduire de plus en plus les effectifs. Il est fortement question en Allemagne du quart à la passerelle effectué par un homme seul, le quart machine n'étant pas assuré. Dans ce but, les Autorités allemandes pensent à la polyvalence des Officiers.

Nos collègues ont décidé de prendre part à ces études en cours, dans toutes les commissions où ils pourront s'introduire, afin de se déterminer pour ou contre en connaissance de cause. Et ils demandent aux autres associations-membres de l'IFSMA de leur donner toutes informations sur les diverses expériences qui ont déjà été tentées en ce domaine.

L'AFCAN a indiqué qu'en France la polyvalence de brevets existait depuis longtemps, mais que pour autant l'expérience de polyvalence de fonctions n'avait pas été tentée jusqu'alors et qu'on commençait seulement à faire quelques timides essais.

Il est à remarquer à ce propos que si en France nous avons mis la charue avant les boeufs en créant d'entrée la polyvalence de brevets, alors que 19 ans plus tard la polyvalence de fonctions n'a pas vu le jour, l'Allemagne envisage une toute autre approche du problème consistant à faire suivre des stages aux titulaires des plus hauts brevets du Pont afin qu'ils acquièrent des notions de Machine suffisantes à un chef de quart, et vice-versa pour les actuels Officiers Machine. Ceci dans le but de mettre tout de suite en pratique la polyvalence de fonctions.

Notre délégation a été étonnée de constater que nos collègues allemands ignoraient les méthodes françaises de formation, puisqu'il y a un an déjà que Pinczon du Sel a fait parvenir à Rutherford au Secrétariat de l'IFSMA une étude complète de la question. La circulation de l'information ne semble donc pas idéale au sein de l'IFSMA.

Avant de se séparer, les participants ont fixé la date de la prochaine Assemblée Générale qui aura lieu à Londres les 28 et 29 Mai 1987. Cela coïncide avec la Fête de l'Ascension, mais ce fait n'a soulevé aucune objection dans l'assistance.

L'AFCAN a fait part à l'Assemblée de son invitation à tenir en France l'Assemblée Générale de 1988. La décision en sera prise à Londres en Mai 87, mais la réaction de tous les Délégués a laissé présager sans aucun doute que l'invitation sera acceptée avec empressement. Nous sommes donc formellement engagés, et il convient dès maintenant de penser à l'organisation de cette Assemblée qui devrait réunir une trentaine de Délégués.

L'Association norvégienne ayant tenu sa propre Assemblée Générale à la suite de celle de l'IFSMA, nous avons été invités à leur banquet réunissant plus de 100 convives. Le Roi Olaf V lui-même avait envoyé à nos collègues un télégramme chaleureux. Ce qui nous a amené à penser avec nostalgie que la Marine Marchande était à la Norvège ce que l'Agriculture est à la France.!



PRECISIONS SUR LE PROJET DE
"PHARE GEANT D'OUessant"

L'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN), réunie en Assemblée Générale au Havre les 14 et 15 Mai 1986, a pris connaissance dans la Presse locale des articles consacrés à l'abandon du projet de phare géant à Ouessant.

La manière dont les choses ont été présentées nous a semblé comporter pour le moins des inexactitudes, et cette affaire nous intéressant au plus haut point, nous tenons à en préciser l'historique.

I - Après la catastrophe de l'"AMOCO CADIZ", l'OMI (Organisation Maritime Internationale), avec une précipitation dont elle n'est pas coutumière, et sous la pression de la France, a adopté le nouveau Dispositif de Séparation de Trafic (DST) au large d'Ouessant proposé par notre pays.

Rapidement le tracé de ce DST fut l'objet de vives critiques de la part des utilisateurs. En particulier, est mise en cause la voie NE extérieure pour les pétroliers entrant en Manche, disposition qui oblige ces derniers à couper ultérieurement le trafic.

II - En Février 1980 les Gouvernements de la France et du Royaume Uni ont informé le 24ème Sous-Comité de la Sécurité de la Navigation de l'OMI (SCSN) qu'après une série d'études, ils avaient l'intention de présenter des propositions pour un système nouveau d'organisation du trafic dans la Manche et le Pas-de-Calais (document NAV XXIV/12 § 3-4).

A la suggestion des deux Gouvernements, il fut décidé qu'un Groupe de Travail Intersessions (ISWG) se réunirait à Paris du 8 au 12 / 9 1980 afin d'étudier "la révision du système d'organisation du trafic dans la Manche et le Pas-de-Calais".

III - Le Groupe de Travail Intersessions se réunit comme prévu. Les propositions de modifications furent présentées dans les documents ISWG - CR/3/1 et ISWG - CR/3/2.

Ces documents reconnaissent implicitement les erreurs commises antérieurement en indiquant par exemple que "les mesures visant à éloigner des côtes les pétroliers chargés ne devaient pas être susceptibles d'incidences négatives sur la sécurité de la navigation" (ISWG-CR/3/1 2-2 (a)).

Il était donc proposé dans les documents cités ci-dessus, en particulier :

3/1 - des modifications aux dispositifs des Casquets et du Pas-de-Calais,

- le remodelage du dispositif des Sorlingues,
- la suppression du dispositif du Lizard,
- la modification du dispositif d'Ouessant, avec suppression de la voie spéciale pour les pétroliers.

3/2 - Aides supplémentaires à la navigation :

- diverses grandes bouées pour le dispositif du Pas-de-Calais,
- un bateau-feu à l'ouest du dispositif des Casquets,
- des aides majeures à la navigation dans la partie du dispositif d'Ouessant située au large.

Cependant, et contrairement aux autres aides prévues, aucune précision n'était fournie quant à la nature de l'aide majeure à la navigation (ISWG-CR/3/2 annexe 10-c).

A noter également qu'un autre document (ISWG-CR/4/1) présenté par le Gouvernement français proposait de rendre obligatoire la mise en place de dispositifs de localisation électronique à bord des navires navigant dans la Manche et le Pas-de-Calais. Disons de suite que cette mesure, pourtant judicieuse, fut torpillée sous l'impulsion de la délégation de l'URSS.

Après discussions, le Groupe de Travail dans son rapport au SCSN émit les recommandations suivantes :

- accord sur les diverses modifications de DST proposées, sauf dans le cas d'Ouessant pour lequel il fut impossible de parvenir à un consensus.

Les arguments des opposants au projet franco-britannique portaient avant tout sur le trop grand éloignement des côtes et de ce fait sur l'impossibilité qu'auraient les navires, en particulier les plus petits, à se positionner au cas où des aides flottantes à la navigation seraient hors position ou hors service.

Les représentants des deux Gouvernements initiateurs du projet expliquèrent que la distance avait été calculée pour qu'il y ait un délai de 12 heures entre le moment où un navire tombe en avarie et celui où, après dérive, il risque d'atteindre la côte, délai permettant d'organiser le sauvetage.

De plus ils précisèrent qu'une "aide majeure à la navigation" serait installée à 20 milles dans le sud-ouest du dispositif, que la faisabilité de la mise en place d'une aide fixe avait été établie, mais que la possibilité d'utiliser une aide flottante était également envisagée.

Le Groupe de Travail demanda que des précisions soient apportées quant au bien-fondé des calculs du temps s'écoulant avant un éventuel échouement. La délégation française s'engagea à les fournir au Sous-Comité avant le 30 Octobre 1980.

IV - Le Sous-Comité de la Sécurité de la Navigation réuni à Londres pour sa 25ème session du 5 au 9 Janvier 1981 examina le rapport du Groupe de Travail et en particulier le nouveau dispositif proposé pour Ouessant.

La France présenta une note justifiant, par l'étude de divers paramètres, le rejet de la navigation à 24 milles de la côte pour la voie NE et à 33 milles pour la voie SW.

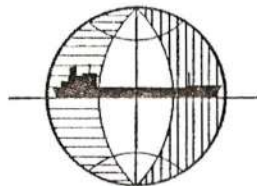
Ces paramètres prenaient en compte l'établissement de nouveaux moyens d'assistance, tels que remorqueurs puissants, et les délais d'intervention qui leur étaient nécessaires (NAV XXV/3/8).

Ce document ne convainquit pas toutes les délégations et les oppositions et les demandes d'amendements, tendant surtout à rapprocher le dispositif de la côte, furent nombreuses. Elles se heurtèrent à l'intransigeance de la délégation française, tout au moins sur la distance du DST à la côte.

Le Sous-Comité accepta donc la proposition franco-britannique, assortie de quelques amendements, sous condition expresse que pour Ouessant le nouveau dispositif ne soit pas mis en place avant qu'une Aide Majeure à la Navigation (AMN) fixe ne soit opérationnelle.

La condition de fixité de l'aide était impérative. Il s'agissait en fait de mettre la France au pied du mur et de l'empêcher de réduire, peut-être au fil des contraintes budgétaires, l'importance de l'AMN. Mais l'idée, pourtant plus raisonnable sur bien des points, de plateforme semi-submersible fut repoussée sans appel.

Les autres dispositifs modifiés devaient être mis en service en Juin 1982, alors que l'obligation de mettre en place une AMN fixe repousserait théoriquement pour Ouessant la date à l'été 1985. En fait, le nouveau dispositif d'Ouessant n'est toujours pas en service actuellement, et ne le sera jamais puisque l'on abandonne la construction de l'AMN.



AFCAN

Cpt. J. CHENNEVIERE
17, rue Bégouen
76620 Le Havre

Téléphone (1) 47.71.21.55
Permanences Lundi et Jeudi : 14 h. - 17 h.

to IFSMA Member Associations

Le Havre le 23 May 1986

Dear colleagues,

You will find herewith a list of AFCAN's members who any member of IFSMA may contact in case he faces some difficulties with the french Maritime Administration.

The network is not total as there is a gap east of Marseille.

Anyway if a Master happens to be in trouble in one of these ports he can contact our Marseille members who will direct him toward the right man.

We do hope that this list will be of some help to you.

It will be emphasized that our fellow captains, even out of trouble cases, may ring up our representatives whether they need some informations.

Yours sincerely,

Capt J. CHENNEVIERE

En résumé :

- La volonté de reporter très au large le DST d'Ouessant et l'int-ransigeance à admettre un compromis semblent avoir été le fait de l'Autorité responsable de la sécurité sur zone, c'est-à-dire de la Préfecture Maritime ou de ses représentants.

- Par contre l'étude de l'AMN était évidemment du ressort des Phares et Balises qui, semble-t-il, auraient volontiers privilégié la solution de la structure semi-submersible.

- Au cours des discussions il a semblé aux participants que si la délégation française, et en particulier les représentants de la Marine Nationale, avaient accepté un décalage de quelques milles vers la côte du DST, un compromis quant à la nature de l'AMN aurait pu être trouvé.

Dans ce qui précède nous écrivons "semble-t-il" pour ce qui ne peut s'appuyer sur les textes classifiés de l'OMI, mais a cependant été très sensible, et parfois évident, aux participants et a été pris en notes de séances par le signataire.

En conclusion :

- La Marine Nationale, à l'origine tout au moins, loin de trouver des inconvénients au projet a été son principal initiateur. A noter toutefois qu'elle était également partisane d'un dispositif continu sur toute la Manche.

- Le "Phare d'Ouessant" n'était pas un gadget politique, de quelque bord que ce soit (voir les dates précisées ci-dessus).

- Par contre le désir de reporter le DST d'Ouessant hors de vue de terre était peut-être issu démagogiquement d'un consensus de tous les politiques d'une Région, de quelque bord qu'ils soient.

- La décision de ne pas donner suite au projet d'AMN fixe signifie l'abandon du nouveau dispositif.

Or la distance de la côte à laquelle celui-ci avait été tracé était, selon les calculs présentés par la France, incompressible si l'on voulait permettre aux moyens mobiles de sauvetage en place d'intervenir avec efficacité, et donc d'éviter les pollutions.

La question est donc de savoir pourquoi, les moyens étant les mêmes, ils n'ont plus besoin du même recul.

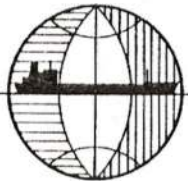
- Enfin rappelons que le projet avait été soumis par les Gouvernements de la France et du Royaume Uni (ISWG-CR/3/1 et 3/2). Ce dernier a-t-il été consulté avant la dernière décision ?

Cdt J. CHENNEVIERE
Vice-Président de l'IFSMA (Fédération
Internationale des Associations de
Capitaines de Navires)
Délégué par l'AFCAN à l'IMO.

UNITE SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD

Téléphone (1) 47.71.21.88
Permanences Lundi et Jeudi : 14 h - 17 h.

AFCAN

HARBOURS DELEGATES

who can be contacted by
I F S M A' s members
in case of problems with authorities

DUNKERQUE	RAOULT, 66 Allée des Acacias 59229 TETECHEM Tél. 28 61 25 81
CALAIS-BOULOGNE	HOCHET, 5 Résidence Ronsard 62222 SAINT MARTIN LES BOULOGNE, tél. 21 91 33 58
LE HAVRE	CHENNEVIÈRE, 17 rue Begouen 76620 LE HAVRE Tél. 35 46 01 56
or	POLLET, 13 rue du Moulin Callois 76290 MONTIVILLIERS Tél. 35 30 00 52
ROUEN	DHUEZ, 15 rue R. Wagner 76240 LE MESNIL ESNARD Tél. 35 80 34 02
CAEN to CHERBOURG	MERE, 10 rue des Cambes 14000 CAEN Tél. 31 93 05 87
SAINT MALO	MARY, 5 rue des Orioux 35400 SAINT MALO Tél. 99 81 81 21
SAINT BRIEUC	BARBANCON, 72 Bd Harel la Noé 22200 SAINT BRIEUC Tél. 96 33 55 99
BREST	GOURMELON, 20 Place des Fusillés 29239 GOUESNOU Tél. 98 07 86 63
or	COSSON, 9 rue M. Deprez 29200 BREST Tél. 98 02 08 48
LORIENT to NANTES	LE COZ, 2 Allée des Eglantines 44600 SAINT NAZAIRE Tél. 40 70 66 18
or	LE GALLOU, Cour sans nom rue des Hauts Pavés 44000 NANTES - Tél. 40 47 18 46
LA ROCHELLE	J. HUYARD, 15 rue du Bois Blanc 17340 CHATELAILLON PLAGE - Tél. 46 56 47 42
or	GODIN, 50 rue A. Briand 85100 LES SABLES D'Olonne Tél. 51 95 93 02
BORDEAUX	PLANTY, 32 rue Famatina 33200 BORDEAUX Tél. 56 08 33 29
SETE	ABELANET, 11 rue des Sirènes, le Grau d'Agde 34300 AGDE - Tél. 67 94 17 24
MARSEILLE	PELLICOT, 353 rue de Paradis 13008 MARSEILLE Tél. 91 81 79 01
or	DEBAYLE, 12 Bd Véran 13007 MARSEILLE Tél. 91 52 05 63

Permanences :
Lundi et Jeudi 14 h - 17 h

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRESCinquante deuxième session du COMITE DE LA SECURITE MARITIME O.M.I

Cette 52ième session s'est déroulée au siège de l'OMI à Londres du Lundi 27 Janvier au Mercredi 5 Février, concrétisant ainsi la demande générale de sessions plus longues et plus espacées.

La première séance a débuté par l'élection du Président du Comité. Monsieur JANSEN Norvégien a été reconduit dans ses fonctions sur proposition de l'URSS adoptée à l'unanimité. Le Vice Président est le Commandant SHI ZHUANGHAI DE Chine. Soixante trois pays ainsi que vingt huit Organisations (dont l'IFSMA^o) étaient représentés à cette 52ième session.

Le Secrétaire Général de l'OMI, Mr SRIVASTAVA dans son allocution de bienvenue fit ressortir que les amendements à SOLAS 74 portant sur la sauvegarde de la vie humaine ainsi que les codes des transports de chimiques et gazs entreraient en vigueur le 1er Juillet 86. Il fit également remarquer que l'introduction dans SOLAS 66 et 74 sur les lignes de charge d'amendements visant à harmoniser le contrôle et l'agrément des navires était en bonne voie, et surtout que la mise en place du FGMDSS (Future Global Maritime Distress and Safety System) était bien avancée. Il conclut son exposé par une demande de subside pour l'université Maritime internationale de Malmö.

ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour comportait 26 points. Je vous en cite quelques uns qui me semblent rejoindre nos préoccupations:

Item 3 Préparatifs de la Conférence de 1988 chargée de modifier la convention SOLAS et la convention sur les lignes de charge.

Item 6 Compartimentage et stabilité après avarie des navires de charge.

Item 8 Sécurité de la navigation. (étude de couloirs de navigation à l'entrée de la Baltique).

Item 9 Radiocommunications

Item 10 Fréquences des radio-balise de localisation des sinistres.

Item 21 Pirateries et vols à main armée à l'encontre des navire parmi les différents points traités et dont beaucoup ont surtout fait l'objet d'études et de remise en question de textes antérieurs. Les trois points les plus importants étaient sans doute:

1/ la préparation de la conférence de 1988 devant modifier la SOLAS et les conventions sur les lignes de charges. En fait il s'agit de procédures administratives, aucun point concret n'aura été traité au cours de cette session, sur ce sujet.

2/ Une note des USA, suite au détournement de l'Achille Lauro demandant d'étudier des dispositions à prendre dans les ports et sur les navires à passagers en vue de prévenir la piraterie. Un groupe de travail a été formé, j'en faisais partie avec l'Administrateur Marc, Mr Le Reste attaché des douanes à l'ambassade et Melle Reitzel du ministère de l'intérieur.

Le papier des Américains était basé sur les critères de sécurité définis par l'ICAO (International Civil Aviation Organization) pour les aéroports. Manifestement les délégations avaient des consignes de leurs gouvernements pour essayer de ne pas aller contre les Américains, mais sans dépenser d'argent. Tout le travail du groupe a consisté pendant cinq jours à neutraliser le texte original des USA en en extrayant toute substance contraignante. Le délégué de la Grèce très concerné par la question a été particulièrement brillant. Cela s'est achevé avec un nouveau texte de base qui sera étudié lors de la prochaine session du MSC.

3/ Mise en place d'un système automatique d'alerte et de localisation des navires en détresse.

Le FGMDSS entrera en vigueur en 1990, mais les amendements à SOLAS devenant effectifs le 1 Juillet 1986, la situation est la suivante:

La fréquence de 406 MHz dont il avait été question dans mon compte rendu de la 51ième session à propos du système SRSAT a été adoptée ou plus exactement recommandée par l'OMI au cours de cette session. Cette fréquence de 406 MHz sera utilisée sur les radio balises EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) qui existent déjà en 121,5 MHz. Les amendements à SOLAS prescrivant la mise en place d'un système de localisation des navires en détresse; on mettra à bord deux EPIRB 121,5 MHz qui est mise en fonction par immersion, ou manuellement si nécessaire. Cette balise ne servira qu'à localiser.

En 1990 le FGMDSS exigera un transpondeur radar pour la localisation, et un système d'alerte. L'EPIRB 406 MHz pourra remplir les deux fonctions. Plus précise que la 121,5 MHz elle permet une précision de 1 à 3 Milles alors que la précision de la 121,5 n'était que de 5 à 10 milles. Par l'intermédiaire du système SRSAT alors en service l'EPIRB donnera automatiquement l'alerte via un satellite et une station de terre. un réseau de stations terrestres spécialisé sera mis en place à cet effet.

Parmi les points intéressants il faut bien sur noter le papier de l'IFSMa sur le "fatigue factor" in manning and safety. L'intervention de l'IFSMa a été très bien accueillie et supportée par l'ensemble de l'assemblée. Le Danemark a demandé son inscription à l'ordre du jour de la prochaine session, et le comité a décidé de confier le problème au sous comité ad hoc. A ce propos il est très important que nos collègues actuellement embarqués sur des navires où le commandant faisant le quart, le problème se pose,

fassent parvenir au secrétariat de l'AFCAN des relevés montrant qu'ils se sont réellement trouvés confrontés à cette situation. L'IFSMA a besoin de cas concrets pour défendre sa position lors de la prochaine session, et il ne faut pas oublier que l'AFCAN a été à l'origine de cette intervention.

Le point 26 de l'ordre du jour présente aussi un certain intérêt. Il s'agit d'une note rapportant qu'un pays (il s'agit en fait de la RFA) utilisait une interprétation très personnelle de l'article IX de la convention STCW pour supprimer officiellement l'homme de veille la nuit. L'OMI a bien sûr rectifié l'interprétation du texte mais cela montre tout de même l'état d'esprit des membres de l'organisation.

Parmi les projets du MSC il faut encore citer:

L'étude du système mondial de navigation par satellite qui est prévue pour 1987.

En 86 la définition d'une nouvelle unité de force du vent

En 87 la mise au point d'un système mondial standard pour la transmission et la diffusion électronique à bord des informations nautiques.

Revision du compartimentage et de la stabilité en cas d'accident aux navires de marchandises sèches y compris les RoRo.

Le prochain M.S.C/53 se tiendra du 8 au 17 Septembre 86

Le S.T.W/19 du 29 Septembre au 3 Octobre.

A.TROCHERIS

AFFAIRES TRAITÉES PAR L'AFCAN

INFRACTIONS AUX REGLES DE CIRCULATION

1 - FOS HAVRE - NCHP - Cdt r. LE GALL

13 Mai 1979, route directe du B.F. "West Hinder" au B.F. "Falls" par beau temps clair - photo prise par avion britannique et transmise aux autorités françaises

22 Avril 1980, jugé par le T.M.C. de Dunkerque (sans avoir reçu de notification) et condamné à 5000 FR d'amende ferme
demande de pourvoi en cassation

5 Mai 1981, la cour de cassation casse et annule le jugement pour défaut de notification

11 Mars 1982, nouveau jugement par le T.M.C. de Rouen qui prononce la relaxe étant donné que l'infraction a été relevée hors des eaux territoriales

Défenseur : Maître EMO de Rouen
Frais d'avocat : en cassation 4000 F, au T.M.C. 2000 F soit 6000 FR. L'affaire étant antérieure à notre contrat d'assurance avec la D.A.S., l'AFCAN a pris en charge la moitié des frais.

2 - ATHOS - Mobil Oil - Cdt LE BEGUEC

Fin 1981, détroit d'Ormuz, passage dans le sud du "petit coin" (cartes pas à jour) arraisonnement par un patrouilleur OMANI et transmission du dossier par voie diplomatique

Sévère avertissement de l'administrateur des A.M. de Saint Brieuc

3 - CAMARGUE - SFTP - Cdt MASERA

23 Mars 1983, condamné à 2000 F d'amende avec sursis par le T.M.C. de Saint Nazaire
Motif : le 16 Février 1982 est passé à moins de 7' de Barfleur (exactement 6'2)

Défense assurée par l'armateur

4 - ROUSSEAU - C.G.M. - Cdt BALLANFAT

7 Aout 1982, navigation par route côtière de Anvers à Dunkerque alors qu'elle venait d'être interdite. cartes pas encore à jour
Pas de poursuites à notre connaissance

- 5 - SOLOGNE - SFIP - Cdt LE FRANC
FLOREAL - C.N.N. - Cdt BOUCHEI
SOLOGNE - SFIP - Cdt DUCOURANT
Juillet/Août 1984, arraisonnés par patrouilleurs
OMANI dans le détroit d'Ormuz alors qu'ils navi-
guaient à l'intérieur de la zone de séparation de
trafic pour s'éloigner des frontières iraniennes
Contactés, les armements respectifs ont déclaré
couvrir leurs commandants
Pas de poursuites à notre connaissance
- 6 - POINTE MADAME - C.G.M. - Cdt RAFFALI
Octobre 1985, Du Havre à Ouessant
Passé dans la zone de séparation de trafic à
l'arrivée sur Ouessant
non lieu (affaire suivie par nos collègues du havre)

POLLUTION

- 1 - VAR - C.G.M. - Cdt COLOMBAN
Pollution dans le port de Sète le 24.8.1979
Mesures de nettoyage du plan d'eau immédiates
d'où rejet mais pas de pollution
Défendu par son armateur - acquittement (voir Le Havre)
- 2 - ? C.G.M. - Cdt RAFFALI
rin 1981, en escale à Livourne, la vidange du
peak-avant a provoqué des remous dans le port. P.v.
a été dressé sans que la notification ait été faite
au commandant qui fut appelé à comparaître devant
le tribunal de Livourne
Défendu par son armateur - transaction amiable
nos collègues du havre avaient contacté nos collègues
italiens affiliés à l'IFSMA pour qu'ils agissent si
le besoin s'en était fait sentir
- 3 - ? Cdt GADA
Pollution dans le port de Sète en 1981
condamné en première instance, a été acquitté en
appel en Novembre 1985
affaire antérieure à notre contrat avec la D.A.S.
les frais d'avocat ont été pris en charge par l'AFCAN
- 4 - RENOIR - Cdt QUEMENER
18.8.1983, pollution dans le port d'Anvers
Soute à combustible percée par une tôle qui a glissé
d'un élévateur à fourchette pendant le chargement et,

tombant à l'eau, est venue heurter la coque sous
la flottaison

Contacté immédiatement, notre assureur a fait
aussitôt nommer un avocat sur place : Me TRITSMANS
pas de poursuites contre le commandant

- 5 - FOLGOET - SOCOTRA - Cdt RETSIN D'AMBROISE
Pollution à Donges le 31 Décembre 1985
Suite à la perte d'un bouchon de nable environ 100
à 200 m³ de fuel sont déversés dans la Loire
Une transaction serait en cours entre la société
d'étude et de protection des sites et l'armateur
Notre collègue LE COZ suit l'affaire sur place
Nous sommes prêts à faire jouer l'assurance si
besoin est

Pour mémoire : nos collègues de Brest suivent l'af-
faire du Tanio. Poursuites engagées par 27 communes
du littoral et par les professionnels du tourisme
contre les responsables potentiels de la pollution,
dont Madame MORVAN, veuve du Commandant du TANIO et
ses enfants.

ABORDAGES

- 1 - COTE D'AZUR - Cdt LE BESCOND (armement nav. SNCF
CHANTILLY - Cdt BRIGNON)
Le 5 Aout 1982 abordage à la sortie de Calais entre
1 les deux transbordeurs SNCF. Les deux commandants
sont membres de l'AFCAN.
Ils sont acquittés.
- 2 - GALATEE - Caennaise - Cdt SANQUER
Chalutier Flots Bleus
Le 31 Mai 1983, abordage du cargo GALATEE par le
chalutier Flots Bleus, en Manche par temps de brume
Notre collègue est passé devant le T M C de Rouen
le 31 Décembre 1985, sans bénéficier d'aucun
appui de son armateur
Défenseur : Maître EMO de Rouen pour le compte de
notre assurance
Notre collègue SANQUER a bénéficié de circonstances
atténuantes et été condamné à 1000 FR d'amende avec
sursis
A noter que le patron du chalutier a été condamné à
2500 F d'amende ferme.

Pour ce qui est de l'affaire du MONT LOUIS, il ne semble pas que notre collègue DEVINEAU tienne à se faire défendre par l'AFCAN. A noter que les frais engagés par notre collègue Chenneviere qui est son conseiller ont été remboursés par l'assurance.

LICENCIEMENTS ABUSIFS

- 1 - Affaire du Cdt GUERET → Truckline
- 2 - Affaire Cdt GUILLOU → S.N.O.
Licencié le 6 Mars 1985 sans motifs bien précis :
 - . manque évident de faculté ou volonté d'adaptation aux nouvelles contraintes techniques et sociales nécessitées par les navires rouliersAffaire en cours, le juge du tribunal de commerce de Paris chargé de l'affaire a déclaré ne pas connaître le droit maritime et demande un temps de réflexion qui peut aller de quelques mois à un an
Défenseur : Me BARBANCON pour le compte de notre assurance
- 3 - Affaire Cdt J.C. LE CALVEZ → Louis Dreyfus
Licencié en Avril 1986 pour
 - . critique injustifiée du service armement
 - . intempérance
 - . impolitesse et incapacité de créer des rapports humains avec officiers et équipageAffaire en cours :
 - trois sur cinq des membres de la commission d'enquête ont conclu que M. LE CALVEZ ne mérite pas d'être révoqué
 - avons réuni de très nombreux témoignages infirmants les accusations portéesDéfenseur : Me BARBANCON pour le compte de notre assurance

IMPOSSIBILITE DE DEHALER SUITE A GREVE D'EQUIPAGE

- 1 - CHAUMONT - B.P. Cdt Yvonnou
Le 4 Juillet 1983, impossibilité de quitter le poste 4 à Fos suite à une grève d'équipage
Relaxé par le Tribunal administratif de Marseille le 20 Mars 1985
Défendu par l'avocat de l'armateur, mais affaire suivie par Me BARBANCON

- 2 - CETRA CASSIOPEA - C.M.C.R. - Cdt LANCELLE

Le 27 Avril 1984, impossibilité de libérer l'apontement à pondereux du port de Dunkerque suite à une grève d'équipage.
L'affaire traîne en longueur, un dialogue s'étant instauré entre le Greffe du tribunal de Lille et l'agence Jockelson de Dunkerque (consignataire du navire) sans que le commandant ait été tenu au courant
Nous avons contacté le Cdt SCHIRMAN, chef d'armement de la C.M.C.R. qui nous a assuré prendre entièrement en charge tous les frais et assurer la défense du Cdt LANCELLE.
Notre collègue a cependant écrit au Cdt SCHIRMAN qu'il n'accepterait aucune condamnation, même pas le franc symbolique.

- 3 - CHAMAL - T C F C - Cdt POURTEAU

Grève d'équipage à Fos du 22 Mai au 15 Juin 1984
Le 29 Mai, la direction du port demande par référé :

- 1) de prescrire à TOTAL de libérer immédiatement le poste
- 2) de la condamner à une astreinte de 5000 FR par jour de retard
- 3) de la condamner aux entiers dépens

Le 5 Juin, le tribunal administratif ordonne à la Société TOTAL de faire évacuer le poste mais rejette le surplus de la demande du Port de Marseille

- 4 - STOLT-ENTENTE - S.F.T.P. - Cdt BATEL

Le 23 Octobre 1985, grève d'équipage, impossibilité d'appareiller du poste H à Lavera
Procédure en référé envers le tribunal administratif de Marseille le 25 Octobre
Le port de Marseille, comme à l'habitude, demande la libération du poste et astreints de 5000 FR/jour
Le 31 Octobre, le tribunal de Marseille, comme pour le CHAMAL, condamne la S.F.T.P. à faire procéder immédiatement à la libération du poste mais rejette le surplus des conclusions.

A noter que dans les deux dernières affaires, c'est l'armateur qui est assigné devant le tribunal et non plus le commandant.

ASSOCIATION FRANCAISE
DES
CAPITAINES DE NAVIRES

Région OUEST 2 (Paimpol)

Réunion mensuelle 1er JEUDI du mois à
L'hôtel "LA POMME D'OR" ST6BRIEUC 15h00
Permanences à PAIMPOL, Centre Dunant,
21ème et 41ème jeudi du mois à 11h00.

Texte reçu en dernière minute de notre collègue Yvonnou pour la Plaisance.

A.F.C.A.N.

Commission AFCAN PLAISANCE

DISTRIBUTION DES TRAVAUX

BULLETIN MENSUEL D'INFORMATION DE MAI 1986

Un déjeuner à la Pomme d'Or nous a rassemblé le vendredi 2 mai avant la réunion mensuelle, à laquelle ont assisté, sous la présidence d'Yves BROCHEC, les cdtas BARBANCON, BUSIAU, BURELLER, CARON, GUILLOU, LE CALVEZ J;-Cl., LE CALVEZ Joseph, LE POLLES, LOISON, RUFFLOCH.

Le Président s'inquiète de sa succession : les candidats à la présidence de l'AFCAN ne se bouculent pas et les "présidentiables", en tout état de causes, ne sont pas légion.

Nous sommes d'accord pour dire que le président ne peut pas être un navigateur. Mais s'il n'est pas "actif" au sens où nous l'entendons à l'association, c'est-à-dire encore en activité professionnelle, il devra faire preuve d'une belle activité de président. Nous mesurerons sans doute après le départ d'Yves BROCHEC à quel point il se sera montré "actif" pendant sa présidence.

Succession délicate par conséquent, et nous exhortons le futur président à bien mesurer l'ampleur de la tâche et la disponibilité dont il faut faire preuve pour l'accomplir.

A l'approche de l'Assemblée Générale (14 à 15 mai, Le Havre) et donc des élections pour le renouvellement d'une partie du CA, le président signale qu'un certain nombre de membres élus du CA ne se sont jamais manifestés depuis leur élection et qu'il va demandé à l'AG de les "démissionner". Il est évident que si on accepte un poste dans une organisation, c'est qu'on accepte d'y consacrer un peu de son temps et de son savoir-faire.

A ce propos nous lançons un vigoureux appel à tous les adhérents de la région pour qu'ils viennent nombreux à l'Assemblée Générale du Havre. Le Havre, en voiture, c'est vite fait. Plus facile que Paris ! Le nombre de capitaines faisant appel à l'AFCAN pour une affaire quelconque augmente sans cesse. Un jour ce sera votre affaire. Alors ... participez !

Pour trouver éventuellement une place dans une voiture se rendant au Havre, contactez BUSIAU. Sûrement vous ne pouvez pas venir adresser votre POUVOIR "au représentant de région", en l'adressant à BUSIAU. Enfin vous pouvez faire réserver une chambre au Havre en téléphonant au Cdt HUYARD : 35 46 21 42.

ABORDAGE BREIZ IZEL / BELLE COLOMBE. A la suite de cet abordage, survenu au milieu de la Manche, le chalutier Belle-Colombe a coulé. Son équipage a été recueilli sain et sauf par le car-ferry. Le commandant du transbordeur est un adhérent et il a rapidement contacté Busiau qui a réuni un petit "conseil" autour du téléphone. A noter que notre collègue n'était pas à la passerelle au moment de l'abordage.

PROCHAINE REUNION MENSUELLE : Elle se fera en commun avec la région Ouest-1 (St-Malo) et -nous l'espérons- avec des participants de Ouest-3 Brest. Les Cdtas Busiau et Mary se sont mis d'accord pour un déjeuner à PLANCOET ayant la réunion. S'inscrire dès à présent : BUSIAU 96 558745 ou MARY 99 81 81 21

Nota : afin de toucher nos adhérents avant l'A.G., nous avons décidé de tirer nous-mêmes ce très court bulletin plutôt que de passer par le Secrétariat Général.

P O U V O I R (modèle)

Je soussigné
donne pouvoir à (préférable indiquer "représentant de région")
pour me représenter à l'Assemblée Générale des 14 à 15 mai 1986 et pour
prendre en mon nom toutes décisions relatives aux orientations de l'Afcan et
pour participer à tous votes .

date et signature

YVONNOU : Responsabilités des Courses en solitaire
Responsabilités des Chefs de bord . Cas des chefs de bord " GLENANS "
Régates en Manche dans la brume , précisions des positions , veille .
Informations pour les plaisanciers au long Cours , l'aide que L'AFCAN
peut apporter à ces plaisanciers .
Montages météo
Présence de l'AFCAN dans les grandes courses Open
Elaboration d'une comission de sages et d'experts à faire valoir près
des assureurs .

LALITTE : Etude sur les différents entre plaisanciers et Capitaines de navires
marchands .
Légalité de certains transports de passagers : CHARTER , brevets ?
EXPLIQUER COMMENT NAVIGUENT ET VEILLENT LES NAVIRES MARCHANDS .
Faire comprendre aux plaisanciers les meilleurs moyens pour être
repérés .
La veille VHF , l'anglais à utiliser .
Création d'un mini lexique à éditer par l'afcan pour utilisation par
les plaisanciers . : Conversation en anglais entre un yacht et un
navire marchand .

LE COZ : Visite des chantiers vendéens pour déterminer ou approcher les études
en cours concernant la sécurité en mer .
Faire le point sur l'étude des embarcations ou cellules de survie de
l'avenir des bateaux de la nouvelle génération .
Diffuser les idées et l'expérience de l'AFCAN sur ce point dans les
chantiers intéressés (GISEA) .
Etude sur la miniaturisation des appareils de navigation , la navigat
tion intégrée , la passerelle du futur navire de commerce .
Etude sur la fiabilité des balises de détresse .
Etude sur les fibres KEVLAR pouvant être utilisées à bord des navires
marchands , aussières , films anti buée sur les appareils etc ...
Se rapprocher de toutes les sociétés fabriquant ou distribuant du
matériel électronique pour la plaisance .

CARON : Coordination des sauvetages , langages à employer , Etudes de situati
ons réelles , contact avec IFSMA sur ce point .
Techniques de sauvetage suivant les différents types de navires
marchands (largage canot pneumatique au vent par exemple)
- Limites des aides que nous pouvons apporter en fonction des moyens
en hommes de plus en plus limités .

Faire comprendre et enregistrer la notion de SERVICE COMMERCIAL impérative pour les navires marchands . Expliquer la différence de nos navires avec ceux qui appartiennent à l'Etat .
 Nouvelles notions de solidarité chez les pavillons de complaisance .
 Informations sécurité , expérience météo , expérience de la navigation par très gros temps , les limites évidentes des petits bateaux et en particulier des multicoques dans le gros temps : attitudes à suivre .

ASSOCIATION FRANCAISE
 DES CAPITAINES DE NAVIRES
 DELEGATION MEDITERRANEE

BULLETIN DU MOIS DE MAI

BUSIAU :

DARBANCON : Instruction des élèves de la Marine Marchande sur la voile .
 Relations pour les faire embarquer sur le BELEM ou les voiliers du père JAOUEN éventuellement les goélettes de la M.N.
 Etude d'une demande d'une aide de l'Etat sur ce point .
 Demande d'une comptabilisation de la navigation sur ces voiliers dans le but de l'obtention du brevet .
 Information des jeunes sur ce qu'est le métier de marin marchand de nos jours , ses contraintes , les escales courtes , les voyages sans aventure .
 Organisation d'une régata annuelle dans les Cotes du Nord , infos auprès des HYDROS et des EAM à cette occasion .
 Rassembler et informer les futurs marins par le biais de la plaisance.

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU MARDI 6 MAI

LE GALL : Préparation du stand au Salon nautique de janvier 1987 et relations avec les médias .
 Organisation d'un débat avec les plaisanciers de la région ST MALO BINIC LEZARDRIEUX TREGUIER PERROS MORLAIX .
 Préparation de la régata annuelle et invitation d'un plaisancier célèbre à la distribution des prix .
 Organisation de soirées .

HUYARD : Activités des experts de plaisance . ^{Recensement des experts de plaisance provenant de l'A.M.M.}
 Dédication des experts sur la sécurité des coques des espars , des voiles etc ..l'accastillage . Relations de conseils auprès des chantiers .
 Relations auprès des assureurs .

SACONNEY : Navigation dans les chenaux . Précautions .
 Informations des plaisanciers sur les différentes possibilités de manoeuvre des navires marchands . Courbes de crash stop de giration du ferry au VLCC chargé . EDITION D'UN PETIT OPUSCULE sur ces points
 Respects des traditions maritimes .

Il est bien évident que cette répartition du travail n'est pas impérative et que chaque membre de la commission peut et doit apporter ses documents ou ses connaissances à un collègue sur un sujet qui n'est pas le sien . Ces études seront constamment tenues à jour suivant l'information en cours .

Etaient présents les commandants : Debayle - Faugère - Légal - Luigi - Massein - Mouren - Pellicot - Près - Rancelli - Déjeuner toujours agréable à la maison des gens de mer dont la cave s'améliore grâce à notre persévérance !

Massein nous a fait le compte-rendu des actions qu'il a entreprises auprès des personnalités politiques de la région pour les sensibiliser aux thèmes développés dans l'opuscule "Pour une politique de la mer" . Gaston Defferre lui avait aimablement répondu peu de temps avant sa mort ; d'autres l'ont fait également.

Nous avons ensuite passé en revue les questions qui feront l'objet de l'ordre du jour de l'assemblée générale, à laquelle seul Massein pourra se rendre. En particulier :

- Renouveaulement du conseil d'administration : le souhait a été émis de voir la composition du CA bien marquer la vocation de l'AFCAN à grouper tous les capitaines de navire quelques soient leur brevet, leur genre de navigation et leur travail. Il faudrait donc essayer de solliciter des candidatures de nos camarades portuaires, de l'offshore ou du remorquage hauturier qui ne sont pas représentés.
- Recrutement situation actuelle : la première phase de la campagne de recrutement qui consistait à recenser les capitaines et à leur faire parvenir un tract est terminée. Environ 650 dossiers ont été envoyés, leur efficacité sera évaluée au cours de l'AG mais doit tourner autour d'une cinquantaine d'adhésions. La deuxième phase qui consiste à rechercher dans chaque Compagnie, un de nos camarades qui continuerait le travail plus en profondeur et moins impersonnellement, est en cours.
- Questions diverses : Massein pense que la diffusion des bulletins régionaux par Paris marche bien et que, si le secretariat général ajoutait ses propres informations, nous n'aurions plus besoin des

bulletins trimestriels qui pourraient être transformés en une revue de belle qualité, semestrielle ou annuelle destinée surtout aux non-adhérents et au monde extérieur. Les avis ont été très partagés.

ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE NAVIRES
DELEGATION MEDITERRANEE

Réunion mensuelle :
Premier mardi de chaque mois, midi ou
deux heures selon votre convenance,
Maison des Gens de mer - Marseille -

NOUVEAUX ADHERENTS -

Nous sommes heureux d'accueillir dans la région J.P Leroy, des Chargeurs, demeurant 17 place Abadie 13001 MARSEILLE

J'ai plaisir aussi à signaler deux adhésions nouvelles, bien que ne concernant pas directement la Région car elles marquent bien l'élargissement et le rayonnement de l'AFCAN :

- Guy Deroiteau qui commande la drague F. Levêque de Bordeaux
- Ariihoro Van Bastolaer qui demeure à Tahiti et navigue à la Cie Tahitienne Maritime.

AUTOCOLLANTS -

Ne circulez plus sans un autocollant AFCAN sur ^{la} lunette arrière ou la carrosserie de votre automobile ! Ils sont du plus bel effet et ne coûtent que 10 francs. Certains les trouvent un peu grands, il suffit de les découper selon les cercles concentriques pour adapter le diamètre à vos souhaits. Chez Massein, 16 Roche blanche Le Brusca - 83140 SIX-FOURS ou, mieux encore à la réunion mensuelle premier mardi de chaque mois, Maison des Gens de Mer MARSEILLE, à midi ou 14 heures suivant le choix.

REPAS DE REGION -

Nous pensons à un repas de région qui aurait lieu en octobre dans le haut Var. Qu'en pensez-vous ?

LA SOLIDARITE A DES LIMITES -

C'est le titre d'un article paru sous la signature de Pierre Longone dans la revue "Le spectacle du monde" du mois de mars dont un camarade m'a envoyé la photocopie pour répondre à mon souhait, exprimé dans le dernier bulletin, de recevoir de vous des idées, des articles, des suggestions pour rendre ce bulletin vivant. C'est un article très documenté et qui intéresse au plus haut point les cadres que

nous sommes. Je n'ai pas le temps de vous le résumer ce mois-ci, mais je ne résiste pas à l'envie de vous distraire quelques secondes de vos soucis avec le dessin humoristique qui l'illustre.



BULLETIN DU MOIS DE JUIN

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU MARDI 3 JUIN

Etaient présents les commandants : Debayle - Massein - Pellicot - Perriau - Rancelli -

Massein nous a d'abord appris la mauvaise nouvelle de l'hospitalisation de notre Président. Nous lui adressons bien sincèrement les vœux de prompt rétablissement de la région méditerranéenne, non seulement par sympathie, amitié et considération, mais aussi parce que nous avons conscience de l'importance de son rôle.

Il nous a ensuite rendu compte du déroulement de l'assemblée générale du Havre à laquelle il avait assisté. Comme vous aurez le compte rendu écrit et complet de cette AG par le secrétariat général je ne vous en parlerai pas autrement que pour vous dire que notre camarade Trocheris a accepté de prendre progressivement la responsabilité suprême de l'association et que Chennevière a été élu deuxième vice-président de l'IFSMA par 24 voix sur 26 ce qui est un honneur pour l'AFCAN

RESUME DES AFFAIRES JURIDIQUES TRAITÉES PAR L'AFCAN

Ce travail, demandé par le conseil d'administration de Bordeaux en janvier, a été mené à bien par notre camarade Busiau de Paimpol. Il va certainement être diffusé. Il faudra que chacun en tire argument pour le rayonnement de l'AFCAN et le recrutement de nouveaux adhérents.

NOUVELLES DE LA REGION.

L'Administrateur général Diverres, directeur des affaires maritimes en Méditerranée a été nommé à Paris et remplacé par l'administrateur en chef Coudray. Nous avons convenu qu'une délégation conduite par Massein lui rendrait visite, pour faire connaissance et pour lui rappeler les vœux de l'AFCAN au plan local, et d'abord voir ses adhérents siéger au TMC et aux commissions locale et régionale de sécurité.

Massein continue à interpeler les élus de la région. Plusieurs d'entre eux ont posé des questions écrites au gouvernement sur la situation de la marine marchande.

ASSOCIATION POUR LA FORMATION MARITIME PERMANENTE EN MEDITERRANEE (AFMPM)

Cette association très recommandable, dont le siège est à Marseille 31, rue des Phocéens et dont le secrétaire général est Roger HABAUT, capitaine au long cours, organise des stages de formation, édite et diffuse des cours parmi lesquels on peut noter :

- Navigation et astronomie
- Théorie du navire (R.HABAULT)
- Technologie maritime (G.MOUILHADE)

D'autres sont en projets comme : "Rapport de mer" ou encore "exploitation du navire", pour lesquels la grande expérience collective des capitaines de l'AFCAN pourrait s'avérer très utile.

R.HABAULT a adressé au "Marin" qui ne l'a pas publié un article dans lequel il attirait l'attention sur l'insuffisance des normes de stabilité prévues par les règlements.

COMMISSIONS AFCAN

L'AG a mis le fonctionnement des commissions sous la responsabilité d'un vice-président. Il a échu à Massein la commission "Nouvelles technologies-Effectifs-Sécurité". Les capitaines qui s'intéresseraient à ces sujets et qui se mettraient à son service seraient certainement accueillis avec le tapis rouge.

NOUVELLES D'ASIE

Perriau revenait d'un voyage d'extrême-orient. Il tient de conversation dans les ports que de très nombreux officiers de la marine marchande sont en formation à Formose, Hong-Kong, etc.. A Hong-Kong des élèves des écoles d'Hydro vont sur les navires chercher des documents nautiques périmés pour travailler et s'entraîner ... L'AFCAN, association japonaise des capitaines de navire est forte d'environ 1500 membres. Elle est en train d'imposer un dispositif de réglementation du trafic contre la volonté du gouvernement !

A ce propos, quand vous avez des informations, pensez à mettre l'AFCAN au nombre des destinataires de vos dossiers.

BULLETIN MENSUEL D'INFORMATION DE JUIN 1986

-o-

Étaient présents à la réunion mensuelle du 5 Juin, les Commandants CHARLOT, CHENNEVIERE, HUYARD, PINCZON DU SEL, RECHER, SACONNEY.

-

1 - CHARLOT a vu CADIEU pour la situation des polyvalents à la CGM. Des difficultés de gestion des Officiers et des déroulements de carrière où l'efficacité doit être négligée, il est souhaité que lorsqu'on aura les informations des autres Compagnies, l'AFCAN intervienne auprès de l'Administration pour une harmonisation des Règlements avec un emploi cohérent des polyvalents.

2 - AFCAN a fait paraître dans la presse havraise un article au sujet du phare d'Ouessant, l'article, tronqué par le journal, laissait à penser à une attaque de la Marine Nationale, une lettre et l'intégralité de l'article va être envoyé à Commandant Marine Le Havre pour dissiper tout malentendu.

3 - Noté le très bon article du Cdt GUICHAROUSSE dans le N° d'avril 1986 de "NAVIGATION" sur les ATS/VTS. Nous souhaitons qu'il soit contacté pour lui demander l'autorisation de reproduire son article qui pourrait être photocopié et envoyé aux Régions.

De même, le vœu a été exprimé que le SG envoie aux Régions photocopies d'articles ou extraits du Journal de la Mer Mar, nous intéressant directement.

4 - Projet prospectus AFCAN: Ne sachant pas l'incidence que pourrait avoir sur l'Assurance, l'affiliation de Capitaines de Pêche en fonction, il est proposé d'omettre ce Brevet dans la liste, sans pour autant fermer la porte.

5 - SACONNEY demandera aux Capitaines des Ferries de Dieppe de donner des exemples pour le fatigue factor.

6 - PINCZON DU SEL se fixant à Nantes, il est remplacé par RECHER à la présidence de la région N.O.

HUYARD faisant route sur La Rochelle, est remplacé par CHARLOT pour le secrétariat de cette même région.

-

Pas de réunion prévue en Juillet et en Août, sauf cas particulier urgent

-oO-

QUESTIONNAIRE

Type de votre navire ?

- . Vrao
- . Porte-containers
- . Pétrolier
- . Marchandises diverses
- . Navire à passagers :
 - croisière
 - ferries
- . Remorqueurs de haute mer
- . Autres types de navire

Nature de votre navigation ?

- . Ligne régulière avec agent de l'armateur
- . Ligne régulière avec agent consignataire
- . Tramping

Pavillon de votre navire ?

Depuis combien d'années naviguez-vous ?

Depuis combien d'années commandez-vous ?

I - La situation actuelle du capitaine :

A/ Le capitaine et l'armateur.

a) Domaine commercial :

- . Avez-vous un rôle commercial ? Si oui, prenez-vous des initiatives ? De quelle sorte ?
- . Avez-vous un rôle d'information ?
- . Avez-vous un rôle de représentation ?

- b) Domaine de la conduite du navire :
- . Recevez-vous des ordres en ce qui concerne la sécurité du navire ?
En ce qui concerne sa conduite, proprement dite ?
En ce qui concerne le côté technique ?
 - . Recevez-vous des ordres par le biais du commercial ?
 - . Avez-vous eu à subir des pressions dans le domaine de la sécurité ?
Dans le domaine de la conduite ?
Dans le domaine de la technique ?
Si oui, de quelle nature ?
- c) Domaine disciplinaire :
- . Le code disciplinaire et pénal a-t-il une place dans vos relations avec votre armateur ?
 - . En ce qui concerne le licenciement du capitaine, y a-t-il divergence entre les textes, les conventions collectives et la réalité ?

B/ Le capitaine et l'affrèteur à temps.

- a) Domaine commercial :
- . Avez-vous un rôle commercial ? Si oui, prenez-vous des initiatives ? De quelle sorte ?
 - . Avez-vous un rôle d'information ?
 - . Avez-vous un rôle de représentation ?
- b) Domaine de la conduite du navire :
- . Recevez-vous des ordres en ce qui concerne la sécurité du navire ?
En ce qui concerne sa conduite proprement dite ?
En ce qui concerne le côté technique ?
 - . Recevez-vous des ordres par le biais du commercial ?
 - . Avez-vous eu à subir des pressions dans le domaine de la sécurité ?
Dans le domaine de la conduite ?
Dans le domaine de la technique ?
Si oui, de quelle nature ?
 - . L'affrèteur est-il pour vous un employeur ?

C/ Le capitaine et l'équipage.

- a) Le recrutement :
- . Recrutez-vous l'équipage ?
 - . Avez-vous une influence sur le recrutement ?
 - . Avez-vous une possibilité de licencier ?

si oui, dans quelles conditions ?

- . Que pensez-vous des dérogations de brevet ?
 - . Que pensez-vous des dérogations de temps de navigation ?
- b) Code disciplinaire et pénal :
- . Le code disciplinaire et pénal est-il applicable ?
 - . Le code disciplinaire et pénal est-il appliqué ?
 - . Les syndicats ont-ils une influence sur le pouvoir disciplinaire du capitaine ?
 - . Les grèves ont-elles une influence sur le pouvoir disciplinaire du capitaine ?
- c) Sécurité :
- . La grève pose-t-elle un problème de sécurité lorsque le navire se trouve dans un port français ?
Et dans un port étranger ?

D/ Le capitaine et l'administration.

- . L'administration vous aide-t-elle à respecter les textes ?

II - Evolution de la situation du capitaine :

- . L'évolution des techniques s'est-elle ressentie sur votre situation ?
Sur votre indépendance ?
Sur votre responsabilité ?
- . Y a-t-il eu une évolution dans vos rapports avec :
 - l'armateur ?
 - l'administration ?
 - le pilote ?
 - le remorqueur ?

Evolution juridique :

- . Etes-vous au courant de l'évolution de votre :
 - responsabilité civile ?
 - responsabilité pénale ?

Qu'en pensez-vous ?

III - Pour vous, le capitaine est-il toujours " seul maître à bord après Dieu " ?

Si vous avez des observations personnelles à consigner, vous pouvez le faire à la suite de ce questionnaire.