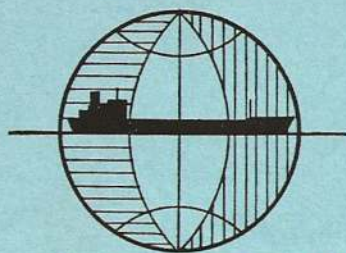


UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

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

NOVEMBRE 1986

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

Le NOVEMBRE 1986

REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU 9 OCTOBRE 1986

S O M M A I R E

=+=+=+=+=+=+=+=

- Résumé de la réunion
- Annexe 1 : lettre à la Revue BATEAUX
réponse de cette revue
textes du commandant YVONNOU
sur la Commission Plaisance
- Annexe 2 : situation financière (Ct BOUDIERE)
- Annexe 3 : "De la veille à bord" (Ct CHARLOT)
- Annexe 4 : (Télégrammes adressés à Monsieur
annexe 5) J. CHIRAC les 15.09 et 23.10.86
- Annexe 6 : bulletins régionaux de Novembre
- Annexe 7 : photographies d'une embarcation de
sauvetage sur un navire R.F.A.

Permanences :

Lundi et Jeudi 14 h - 17 h

RAREMENT LA PROFESSION A CONNU UNE PERIODE PLUS SOMBRE

- LICENCIÉS, VOIRE SPOLIÉS DE LEURS DROITS
LORSQU'ILS SONT CONTRAINTS POUR VIVRE
D'ACCEPTER DE LEURS ARMATEURS UN EMBAR-
QUEMENT SOUS PAVILLON ECONOMIQUE
- LIVRES SANS DEFENSE AUX ATTAQUES AERIENNES
DE PAYS DONT LES REPRESENTANTS SONT COURTISES
CHEZ NOUS
- VICTIMES D'UNE ADMINISTRATION DE TUTELLE
QUI, A CHAQUE DEMANDE, REpond QUE LE "PROJET"
EST A L'ETUDE ET NE LE CONCRETISE JAMAIS

VRAIMENT IL FAUT DU COURAGE AUX MARINS DE COMMERCE
FRANCAIS.

ILS S'EN SORTIRONT, MAIS SEULS, ET IL FAUT SOUHAITER
UNE CHOSE : QUE LE MOMENT VENU, ILS SE SOUVIENNENT DE
CEUX QUI LES ONT MEPRISES...

=====
Etaient présents au conseil d'administration élargi du
9 Octobre 1986 :

Les commandants ALLARD - BOUDIERE - BROCHEC - CHARLOT
CHENNEVIÈRE - GOURMELON - HUYARD - LALITTE - Y. LE GALL
LE COZ - LE GALLOU - LEYDIER - MASSEIN - PLANTY -
POLLET - SACONNEY - STEPHANY - THEBAUT - TROCHERIS
D'AULNOIS -

A cette réunion, ouverte à 9 H 30 à Paris, peu d'actifs
présents malheureusement, certains sont en mer, d'autres
profitent de leurs congés loin de Paris.
Que tous sachent cependant que leur participation aux
réunions est nécessaire pour apporter l'avis de l'ex-
périence vivante aux problèmes actuels.

Après les salutations d'usage et un rapide tour d'horizon,
le premier sujet abordé a été celui des relations avec
la Plaisance.

La position des Capitaines réunis à Brest sur la formation et la sécurité en matière de Plaisance a été fustigée dans un éditorial de la revue BATEAUX.

Le président BROCHEC nous a lu sa réponse, qui a reçu un accueil favorable. Vous trouverez en annexe I le texte de cette réponse ainsi que celle de BATEAUX et divers documents traitant de ce sujet qui n'est pas éloigné de nos problèmes en matière de sécurité. Nombreux parmi nous sont ceux qui, un jour ou l'autre, ont prêté assistance à des plaisanciers en difficulté.

Le Trésorier a eu quelque difficulté à boucler son budget. Il faut constater toutefois que certaines dépenses ont été exceptionnelles et ne seront pas à renouveler ; le fond de réserve n'a pas été entamé.

Pour conserver intact cet actif nécessaire et assurer la bonne marche de l'Association, il y a deux impératifs :

- . faire rentrer les cotisations
- . éviter les dépenses inutiles en limitant les réunions qui ne sont pas nécessaires, ainsi que les invitations ne présentant pas un caractère d'obligation ou de bienséance.

Les cotisations qui n'avaient pas augmenté l'année dernière ont été fixées pour cette année à

- 1 100 FR pour les Actifs
- 850 FR pour les actifs détachés à terre
- 200 FR pour les Retraités et les Capitaines
rétrogradés

Il faut rappeler aux actifs que la cotisation est payable au 1er Janvier pour assurer leur couverture juridique. annexe 2

Le PLAN DE RELANCE du Secrétariat d'Etat à la Mer présente, pour l'AFCAN, des points troublants :

- . l'aide financière à la C.G.M. est de 780 M. FR
- . pour le reste de la flotte française : 645 M. FR

Les 780 . FR accordés à la C.G.M. peuvent être considérés comme une subvention que le Ministère s'octroie à lui-même. Nous espérons que cette somme sera destinée à l'outil de travail et non dispersée dans des projets non rentables ou des études irrationnelles.

Les 645 M. FR accordés au reste de la flotte française, ferrys compris, ne risquent pas de relancer grand chose.

Deux autres points sont hasardeux pour la sécurité :

- la suppression de l'homme de veille qui, pour l'instant est en contradiction avec le règlement international dont la France est l'un des Etats signataires (S.T.C.W.). Une étude sur cette question figure en annexe 3.

- l'autorisation de faire passer les visites de sécurité à l'étranger. Le moins que l'on puisse suggérer est que tous les deux ans les navires soient soumis à une visite en France.

Depuis plusieurs mois, nous tentons, en vain, d'attirer l'attention des hommes politiques sur la situation des équipages embarqués sur les pétroliers allant charger au Golfe Persique. Certain interview sur un poste périphérique nous a valu d'amers reproches de la Chambre syndicale des Transports pétroliers, accompagnés d'un appel à la dignité et nous incitant à une solidarité sans faille.

Des nombreux courriers, rapports ou analyses que le commandant BROCHEC a adressés tous azimuts, l'un a attiré l'attention du Délégué général du C.C.A.F. qui assurait en retour que

"tout est et sera tenté pour obtenir dans ce contexte difficile la meilleure protection possible de nos navires".

Quelques jours plus tard, le Premier Ministre confortait cette déclaration en annonçant que la Marine Nationale n'assurerait pas la protection des navires de commerce dans le Golfe.

Désormais, DIEU seul peut protéger les équipages français.

Le Secrétariat à la Mer exigeant certaines conditions pour l'obtention du Pavillon Kerguelen provoque un agacement parmi les armateurs. Pourquoi accorder des privilèges à quelques navires et en pénaliser d'autres en leur refusant ces mêmes avantages ?

On peut s'attendre dans un proche avenir à de nouvelles pressions pour l'extention de l'accès au Pavillon Kerguelen de l'ensemble des navires français.

Les capitaines, de par les sujétions inhérentes à leur fonction, ont toujours été "à part" à bord de leur navire.

C'est aussi, en quelque sorte, la situation de l'AFCAN qui ne recherche pas le contact avec d'autres associations dont les buts sont parfois opposés aux siens.

Tout au plus, pour des questions ponctuelles - sur la sécurité ou l'emploi par exemple - peut-on envisager des échanges de point de vue.

Un récent conflit ne peut qu'inciter à la prudence.

Le Conseil d'Administration estime que la proposition de Maître GARAUD de confier directement notre cause à Maître WALLYN dans l'affaire du Saint Germain mérite d'être retenue.

Le Secrétariat Général négocie actuellement dans ce sens et informera les adhérents des résultats obtenus.

Pour la prochaine assemblée générale de l'IFSMA qui se tiendra à Londres les 28 et 29 Mai 1987, l'un de nos collègues prépare un sujet sur la dégradation du balisage et des aides à la navigation dans certaines régions d'Afrique.

Prière d'adresser toutes indications concernant ce problème au secrétariat général qui fera suivre.

L'Association vient d'être touchée par le décès brutal du Captain R. GRONSAND, président de l'IFSMA. Après une brillante carrière, il était devenu directeur de l'Association Norvégienne des Capitaines de Navires en 1967.

Co-fondateur de l' I.F.S.M.A. il en assurait la présidence depuis 1974.

D I V E R SL'AFKAN ET LE MINITEL

Notre serveur informatique devant faire face à des demandes de plus en plus importantes, nous avons du adapter nos programmes.

Nous poursuivons actuellement l'enregistrement intégral de l'annuaire avec les renseignements que nous possédons. Selon le désir de certains adhérents, ne seront communiqués que les numéros de téléphone de certains représentants AFKAN.

Les autres rubriques, calendrier - petites annonces - informations générales peuvent être consultées par tous en composant :

36 15 - ASPAR - FAIR - 13 - AFKAN

et seront alimentées régulièrement.

PROCHAINES REUNIONS

Le prochain conseil d'administration se tiendra à Paris le 14 Janvier 1987, l'assemblée générale également à Paris, avenue Reille le 13 MAI 1987.

Les adhérents actifs peuvent d'ores et déjà nous adresser les sujets dont ils souhaiteraient débattre.

COTISATIONS

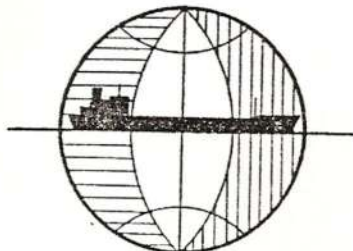
Nous rappelons aux adhérents qu'il est urgent de régler les cotisations 1986.

Pour l'année 1987	les cotisations ACTIFS sont de	1100 FR
	SEDENTAIRES	850 FR
	RETRAITES	
	ou RETROGRADES P/C.E.	200 FR

UNITE SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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



AFCAN

N/REF. YB/NP
86/332

REVUE BATEAUX

14 rue Brunel

750017 PARIS

Le 13 Octobre 1986

Monsieur le Directeur,

Il est vraiment surprenant que l'éditorialiste de la revue "Bateaux", dans son numéro d'Octobre, apparemment atteint dans sa sensibilité et sa susceptibilité, soit lui-même tombé dans le piège de "l'amalgame", qu'il reproche aux capitaines de navires. Faut-il en conclure qu'il n'a pas lu l'article de Bruno Clément, paru dans ce même numéro qui, pourtant, lui aurait apporté quelques éléments de réponse.

Tout d'abord, il importe de savoir que l'association des capitaines de navires regroupe tous les capitaines de navires petits et grands qui le désirent, et pas seulement des capitaines au long cours.

Nous voulons pour la compréhension mutuelle qui est notre but, souligner les points suivants :

. les capitaines de navires de commerce sont aussi, n'en déplaise, pour la plupart des plaisanciers. Ils sont aussi souvent des membres actifs de la société nationale de sauvetage en mer

. les occasions, hélas trop nombreuses, où dans leur métier, il est arrivé à certains de porter assistance à des plaisanciers en détresse n'ont pu les laisser indifférents. Qui d'entre nous n'a pas dépanné un plaisancier aux Seychelles, à Singapour ou ailleurs ... Pour la petite histoire, le bateau de Jean Yves Fourmelin fut réparé par un charpentier de la Havraise dans les années 48 à la Réunion.

. la mer vue d'un canot ou d'une passerelle de grand navire est toujours la mer et mérite le même respect, la même prudence, le même bon sens. Je dirais même la même humilité. Seul diffère le niveau de responsabilité.

.../

. que cela plaise ou non, la mer s'apprend et le plus tôt est le mieux. Les mêmes règles s'appliquent à tous, même la règle 9 et les signaux de port.
 Exemple : le Chenal d'accès à Saint Malo jusqu'au Grand Jardin, surtout le week-end et plus particulièrement à hauteur de la Traversaine.

. que cela irrite ou non, nous avons naturellement vocation à participer à cet enseignement mais notre participation n'a pas pour autant prétention à monopole ni à détention de la vérité.

. notre but n'est nullement de "donner des leçons" mais de contribuer à donner à ceux qui "veulent aller en mer" un minimum de connaissances ou de règles élémentaires, un réflexe de prudence, de respect.

Bien sûr nous connaissons la mer, nous aimons cet infini fascinant et sain où souffle encore un certain esprit d'aventure et de liberté, et nous nous réjouissons de l'attrait qu'inlassablement elle exerce sur la jeunesse.

Nous souhaitons que ceux qu'elle attire en profitent d'autant mieux qu'il l'aborderont avec une bonne et solide préparation.

Face à la mer, tout le monde a toujours à apprendre, ni polémique, ni susceptibilité n'ont leur place et les capitaines font, j'en suis sûr, preuve de courtoisie à l'égard des plaisanciers de tout poil rencontrés sur les différentes mers du globe.

Puisse cette réponse permettre une meilleure connaissance réciproque et peut-être amorcer un dialogue positif pour tout le monde.

Bon vent.

Paul Commandant Yves BROCHEC
 C. L. C.
 Président de l'AFCAN

J.C. Lalitte
 J.C. LALITTE



PARIS, le 5 Novembre 1986

Commandant Yves BROCHEC
ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE NAVIRES
11, avenue Maréchal-Leclerc

92210 SAINT-CLOUD

Commandant,

Nous allons dans un souci d'objectivité publier, le texte de votre lettre du 13 Octobre 1986 dans notre numéro de Décembre.

Vous avez incontestablement avant les plaisanciers votre mot à dire sur les règles de sécurité en mer, aussi c'est bien volontiers que nous serions prêt à organiser une table ronde dans les meilleurs délais, afin de confronter nos positions et chercher à établir des points d'accord.

Je vous remercie de me contacter par téléphone et dans cette attente, je vous prie de croire, Commandant, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Rédacteur en Chef
Alain RONDEAU

Louis Alain YVONNOU
 Commandant du CHAUMONT
 MARITIME SP / S.E.M.
 10 Quai Paul Doumer
 92412 COURBEVOIE .

CAPETOWN le 10 Octobre 1986

Commandant GOURMELON
 coordinateur des commissions A.F.C.A.N

Objet : Commission A.F.C.A.N. - PLAISANCE

Cher collègue ,

De passage au Cap , en route pour la Gorée du Sud , je profite de cette breve escale pour reprendre un contact avec toi . Il est maintenant certain que je ne pourrai pas débarquer avant la mi novembre . J'avais émis l'idée de réunir la Commission AFCAN PLAISANCE à la mi Novembre dans les environs de ST NAZAIRE , ça ne pourra pas se faire avant début Décembre maintenant . Veux tu avoir l'amabilité d'en avertir Le Président et LE COZ qui se charge de l'organisation de cette réunion .

J'ai reçu lors de ma dernière escale en Europe , un courrier de SACONNEY me disant que son " topo " serait paré pour la réunion . Il serait utile de savoir ou nous en serons de cette ébauche de rapport pour décider du bien fondé d'une invitation à la Presse maritime et de Flaisance lors de cette réunion .

Mon rapport sur les courses en solitaire sera " paré " . Il est très long et très touffu et à lui seul , il prendra bien une bonne heure de lecture en public ,

Si nous pouvons dégager dès maintenant des ébauches de rapport tenant la route " pendant au moins 1 Heure trente le matin et 3 heures l'après midi , je pense personnellement qu'il faut prendre la décision dès maintenant d'inviter la presse à notre réunion de ST NAZ.

Je pense que , dans l'ordre , nous devrions inviter LE MARIN , OUEST FRANCE , LE TELEGRAMME (Contacter Gilbert DREAN) LE FIGARO BATEAUX , VOILES ET VOILIERS , etc ...

Je suis certain que nous aurons suffisamment de matière à leur fournir pour nous lancer et être pris en considération au SALON NAUTIQUE Cette année , je suis quasiment assuré d'être à terre pour le Salon et il faut que nous y soyons présent , ne serait ce que par une chaise dans le Stand de la Marine Marchande Il sera trop tard ou trop tot pour lancer notre débat avec les grands skippers pour le coup de pub , mais notre nom sera déjà connu dans le milieu , et l'annonce

de notre rapport à la suite de notre réunion de ST NAZAIRE , nous fera connaître par étapes , si en plus nous sommes à la disposition des Plaisanciers du Salon pour dispenser nos conseils , nous aurons gagné beaucoup au niveau de la crédibilité et du sérieux de notre Association .

Je ne sais pas si vous avez eu des contacts lors de la MULTI FIGARO à BREST , isolé que je suis mais même , en admettant que vous n'ayez pas eu à BREST , il faut remettre ça à ST MALO pour la Course DU RHUM , en informant MARY pour définir avec lui , un plan de publicité , (pavillons ou autocollants) .

Tu serais également aimable de me faire parvenir , par l'intermédiaire de la Cie , les travaux de la commission qui te sont déjà parvenus . pour que je puisse les étudier au moins partiellement avant la réunion car , s'il y a une chose que nous devons faire avant cette réunion . C'EST BIEN D'ACCORDER NOS VIOLONS POUR JOUER LA MEME PARTITION DEVANT LA PRESSE

J'ai cru comprendre que mon court rapport sur la situation des pétroliers français dans le Golfe Arabo - Persique avait servi surtout après le " shoot " du BRISSAC Il faut la aussi ne pas laisser trainer les choses et parvenir à une solution sur le plan national ou Européen (J'ai entendu parler de convois pourquoi pas ?) Ca ne peut plus durer comme cela et les Armateurs sont parti prenante dans cette affaire car bien que les CHARTES PARTIES ont une Clause risque de Guerre , il n'en reste pas moins que certains Armateurs ont perdu leur affrètement SPOT (avec dédommagements) car leur navire avait été touché et que le Commandant estimait avec raison qu'il fallait revenir à une situation normale (Boucher les trous et remplacer une partie de l'équipage traumatisé) avant de poursuivre son voyage commercial avec le même type de risque pendant au moins 6 jours encore C'est en effet une situation insupportable !

Je te remercie pour tout ce que tu pourras faire suivant cette lettre J'en expédie un double à Notre Président et au Secrétariat .
Bien à toi et mon meilleur souvenir .

YVONNOU



ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE
NAVIRES .
A.F.C.A.N.

Le 24 Aout 1986

COMMISSION " PLAISANCE "

Aux Commandants YVONNOU
LALITTE
LE COZ
CARON
BUSIAU
BARBANCON
LE GALL
HUYARD
SACONNEY

Cher Collègue ,

La Commission A.F.C.A.N. " PLAISANCE " , comme vous le savez , a été créée pour dissiper ce très vieux contentieux qui existe entre les Capitaines des navires marchands et les plaisancier Elle aura pour butss principaux de :

- donner notre point de vue en public sur la plaisance
- de rapprocher les plaisanciers des Capitaines
- de créer un premier maillon pour une opération publicitaire .

Cette Commission qui a vu le jour le 15 Mai 1986 au Havre lors de A.G. est sous le controle du Commandant GOURMELON de BREST .

Ayant été nommé " coordinateur " de cette étude , j'ai distribué les roles et les travaux car le sujet est TRES VASTE !

Dans mon esprit chaque adhérent désigné , a la charge de " rapporter " son sujet , mais puisque tous les sujets sont évoqués , il est possible , sinon souhaitable qu'un adhérent ayant une idée sur un sujet qui n'est pas le sien , en fasse part à la Commission .

J'ai l'intention , vers la Mi - Novembre de réunir la Commission dans la région de ST NAZAIRE pour effectuer un premier point sur les travaux . Je chargerai le Commandant LE COZ , membre de la Commission d'organiser cette réunion . Si une date vous convenait particulièrement , je vous demande d'en faire part au Commandant LE COZ .

Il n'est pas interdit de penser que nous puissions inviter quelques médias concernés en observateurs .

Chaque participant chargé d'un sujet ou dument mandaté par un membre de la commission rapportera son sujet qui sera discuté par la commission .

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'adresser à l'avance vos travaux dès que possible de façon à ce que l'étude voit le jour en édition 1987 au mois de Mai . Il serait souhaitable que les sujets concernant le " CONTENTIEUX " soient disponibles pour le SALON NAUTIQUE , ou , je l'espère , nous disposerons d'un stand .

Meilleurs sentiments Cdt YVONNOU

info les Cdts

BROCHEC
TROCHERIS
GOURMELON

SITUATION FINANCIERE AU 1.10.1986

Par rapport au 1er Octobre 1985, nos recettes sont sensiblement équivalentes mais nos dépenses sont supérieures de plus de 64 000 FR.

RECETTES :

Les adhésions nouvelles compensent à peine l'érosion du nombre d'actifs de l'an passé, érosion qui s'explique par la disparition de navires en 1986, et il faut s'attendre au même processus dans les années à venir.

Au 1er Octobre, cotisations à jour : 235 actifs
156 retraités

(21 de plus que l'an passé).

Il reste une cinquantaine de cotisations en retard.

DEPENSES :

L'accroissement des dépenses se décompose pour l'essentiel dans les rubriques suivantes :

. remboursement des frais de procès du Ct GADA	7 000 FR
. publicité (cravates, auto collants dépliant)	17 000 FR
. publication de l'annuaire	12 000 FR
. A.G. de l'IFSMA à Oslo	16 000 FR
. Don à la société de sauvetage en mer	3 000 FR
. Conseil juridique Me HILLION BARBANCON	8 000 FR

Nous allons encaisser prochainement les dividendes des SICAV ASSOCIATIONS.

Cependant il faut prévoir un déficit du budget de l'ordre de 60 000 FR et nous serons amenés à vendre une partie de ces SICAV, ce qui entrainera une diminution des recettes en 1987.

Dans la mesure du possible, il faudra s'efforcer de comprimer nos dépenses de fonctionnement.

Pour certains d'entre nous, il existe outre la carte vermeil à la S.N.C.F. une carte de réduction retraité à Air Inter (50 %).

Le taux des cotisations inchangé depuis quelques années devra être modifié. La cotisation de soutien actuellement de 150 FR ne couvre pas les frais de bulletin et de participation aux frais de fonctionnement de l'AFCAN ; elle pourrait être portée à 200 FR.

La cotisation des actifs, compte tenu de l'augmentation de la prime d'assurance et de divers chapitres, pourrait être portée à 1100 FR.

Cette révision des cotisations fournirait environ 30 000 FR de recettes.

La prime d'assurance des navigants est versée en deux fois, en avril et novembre.

Il est impossible de connaître le nombre exact de cotisants actifs pour l'année qui seront à jour de leur cotisation.

Nous avons ainsi réglé en 1985 une prime d'assurance pour 280 adhérents alors que nous n'avons perçu que 258 cotisations.

Nous souhaiterions que les navigants se mettent à jour de leur cotisation dans les six premiers mois de l'année.

Le Trésorier

Ct BOUDIERE

DE LA VEILLE A BORDHistorique :

Il y a 25 ans environ, le quart était constitué, en plus de l'officier de quart, par la bordée à 2 ou la bordée à 3. Bordée à 2 au large, bordée à 3 dans les endroits difficiles et mauvaise visibilité. Les radars devenant performants, la bordée à 3 est tombée en désuétude (les capitaines ne mettaient plus de veilleur sur le gaillard d'avant, en dépit des prescriptions de l'administration) et la bordée à 2 restait constituée du timonier et du veilleur. C'est vers cette époque que l'on a commencé à généraliser le pilote automatique sur les navires neufs, puis avec du retard (les armateurs n'en comprenant pas l'utilité) à les installer sur les navires anciens. Les capitaines ont donc décidé d'alléger la bordée, 1 homme de jour, 2 de nuit, puis 1 homme de jour comme de nuit au large, et 2 de nuit dans les endroits délicats. Par soucis de rentabilité, l'expérience et le bon sens aidant, les capitaines demandaient assez souvent à leurs officiers de quart (responsables de leur quart) de libérer leur homme de veille dans la journée pour effectuer des travaux d'entretien à la passerelle ou près de la passerelle mais toujours à portée de voix, et ce, lorsque l'officier de quart était en mesure d'assurer pleinement la veille, c'est-à-dire par beau temps, sans observations ou calculs à faire, etc... bien sûr sous la responsabilité du capitaine et contre l'administration qui ne voulait rien savoir. Vinrent ensuite les marchandages armateurs/syndicats qui pour pouvoir parler imposèrent l'homme de veille en permanence à la passerelle (ce qui était du seul ressort du capitaine et de l'officier de quart) avec consigne de ne pas le distraire de la veille, et ce, dument approuvé par l'administration pour tomber dans le ridicule qu'un capitaine ne pouvait pas remplacer l'homme de veille auprès de l'officier de quart, ne serait-ce que 10 minutes.

Et voilà que tout à coup, l'administration vient dire que l'homme de veille ne va plus servir à rien. Pourquoi et quand ? Parce qu'elle en a décidé ainsi, à partir d'une date à fixer par décret ; mais d'ici là doivent rester affichés aux endroits réglementaires la composition des bordées de quart, avec bien sûr le "2ème de bordée" avançant sans la moindre pudeur la raison : pour se mettre en conformité avec la convention S.T.C.W. de 1978.

De cette convention, pourtant signée par le gouvernement français (rien de politique mais d'administratif) il n'a été retenu que l'article IX autorisant des dérogations (sous conditions) et les 14 et 15^e lignes de la règle II

aliéa 9 :

"L'officier de quart peut assurer seul la veille visuelle" mais pour se mettre en conformité, il aurait fallu lire la suite : "si... et le reste de la convention.

Ces deux seuls articles de la convention de 1978 disent bien que seuls le capitaine et l'officier de quart peuvent apprécier la nécessité ou non de l'homme de veille.

La règle II/1 alinéa 9 précise que l'officier de quart peut assurer seul la veille si :

- i - la situation, sans doute possible, le permet
- ii - on a tenu compte (sans que cette énumération soit limitative)
 - . du temps
 - . de la visibilité
 - . de la densité du trafic
 - . de la proximité de dangers
 - . de l'attention pour naviguer dans ou à proximité de dispositifs de séparation de trafic
- iii - la passerelle puisse bénéficier d'une aide immédiate si un changement de situation l'exige.

Il est donc clair, dans ce dernier point, qu'il doit y avoir un homme (ne disons pas de veille pour faire plaisir) disons disponible à la passerelle ou à proximité, pour répondre immédiatement.

C'est ce qui se passait avant que l'on enlève la navigation aux marins.

C'est une mauvaise connaissance de la convention de 1978 qui a permis au Gouvernement d'avancer ces contre-vérités, car le principe de base de cette convention est qu'il y a 2 hommes en plus de l'officier de quart. La règle II/1 alinéa 9-b dit : "les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier préposé à la veille lorsqu'il est à la barre, sauf sur les navires de faible tonnage".

Cette même règle, alinéa 4-b-v cite le pilote automatique comme étant à prendre en considération pour la composition de l'équipe de quart, donc on peut en déduire qu'un seul homme suffit à la passerelle en plus de l'officier de quart.

Dans l'annexe de la résolution I où l'on traite du pilote automatique (alinéa 11) on peut lire "il est nécessaire de faire appel à l'homme de barre et de passer du pilote automatique à la commande manuelle en temps voulu pour faire face à toute situation dangereuse..."

"Il est particulièrement dangereux de laisser la situation évoluer jusqu'à un point où l'officier de quart

ne dispose d'aucune aide et doit interrompre la veille visuelle pour prendre des mesures d'urgence".

De même où l'on traite de la visibilité réduite (alinéa 23-b) "prévoir une veille visuelle appropriée, poster un homme de barre et dans les eaux encombrées, revenir immédiatement à la commande manuelle de l'appareil à gouverner".

Donc, si l'on se réfère à la règle II/1-9-b il faudrait 2 hommes à la passerelle (timonier et veilleur) puisque "en même temps" et non à la place, il est dit alinéa d "faire fonctionner et utiliser le radar".

Les dispositions relatives au quart sont dans la règle II/1-4 :

- a - en tout temps, nécessité de maintenir une veille visuelle appropriée
- b - pour déterminer la composition de l'équipe de quart prendre en considération
 - i - obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel
 - ii - conditions météo, visibilité, le fait qu'il fasse jour ou nuit
 - iii - proximité de dangers pour la navigation
 - iv - utilisation et état de fonctionnement des aides à la navigation
 - v - pilote automatique
 - vi - toute obligation supplémentaire...

L'alinéa v permet donc de supprimer le timonier. Les alinéas i - ii - iii sont de la seule compétence du capitaine et de l'officier de quart. Reste la balance entre IV et VI

IV - l'utilisation des aides à la navigation distraite de la veille

VI - obligations supplémentaires : alarmes machines, puisards, incendie, températures, gyro-compas, pressions, travail administratif, corrections cartes et documents, observations, calculs, veille VHF, etc...

L'expérience prouve qu'il est des quarts où l'officier de quart ne dispose que d'une 1/2 heure pour la veille (peut-être que c'était lorsque l'homme de veille était allé vérifier le bien fondé d'une alarme).

En plus de la convention S.T.C.W. de 1978, il existe aussi (ratifié par la France) le "Règlement international pour prévenir les abordages en mer".

Pour dissiper tout malentendu, la règle 4 stipule : "les règles de la présente section s'appliquent à toutes les conditions de visibilité".

Règle 5 : "Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée en utilisant également tous les moyens disponibles"
 Il est bien dit "navire" et non pas officier de quart, les élaborateurs de cette règle sachant bien que l'officier de quart ne peut tout faire à la fois.

Les règles 3 (k) et 11 insistent bien sur le cas de "navires qui sont en vue les uns des autres", ce qui implique évidemment une veille visuelle en plus d'une veille radar.

Les règles 20 à 31 traitent des feux et marques
 32 à 35 des signaux sonores
 36 des signaux sonores et lumineux en cas de danger

A quoi serviraient ces signaux, si les chances de les voir sont trop réduites.

La règle 18 stipule qu'un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter :

- i - d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre
- ii - " à capacité de manoeuvre restreinte
- iii - " en train de pêcher
- iiii - " à voile

Il est bien évident que seule la veille visuelle peut identifier ce genre de navires.

Enfin la Règle 2 parle "des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire".

On peut en conclure que la suppression de l'homme de veille serait une négligence du propriétaire et de l'administration, signataire de la décision d'effectifs, si le capitaine ne disposait pas d'un effectif suffisant pour organiser le quart tel que prescrit par le "Règlement international pour prévenir les abordages en mer" et la convention S.T.C.W. de 1978.

Faut-il aussi mettre au panier tous ces conseils issus de l'expérience, donnés par le Service hydrographique et océanographique de la Marine ?

Le Havre 29.10.1986

Ct CHARLOT

ANNEXE 4

T E L E G R A M M E

du Président Yves BROCHEC

à Monsieur Jacques CHIRAC, Premier Ministre

"L'Association Française des Capitaines de Navires a appris avec stupeur l'agression commise le 13 Septembre 1986, vers 7 H heure locale, au Golfe Persique, dans les eaux internationales par deux hélicoptères iraniens contre le pétrolier français BRISSAC, atteint de deux missiles.

. S'indigne qu'un tel acte de guerre puisse être perpétré impunément contre un navire de commerce français sans provoquer de réaction gouvernementale alors que les agresseurs sont parfaitement identifiés.

. Approuve vos fermes déclarations sur les actes de terrorisme et leurs auteurs.

. Attend que vous agissiez sans tarder pour faire assurer pleinement la sécurité des navires français appelés à naviguer au Golfe Arabe, éventuellement par une protection rapprochée de la Marine Nationale et en tout cas pour ne pas exposer inutilement la vie des marins français.

Le 15.09.1986

SECRETARIAT D'ÉTAT A LA MER

Décret n° 86-1209 du 21 novembre 1986 portant modification du décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 relatif à l'organisation du travail à bord des navires et engins dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires sociales et de l'emploi et du secrétaire d'Etat à la mer,

Vu la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code du travail maritime ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

Vu le décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 relatif à l'organisation du travail à bord des navires et engins dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation ;

Vu le décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime ;

Vu le décret n° 84-387 du 11 mai 1984 portant publication de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et son annexe faites à Londres le 7 juillet 1978 ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention des pollutions,

Décrète :

Art. 1^{er}. - L'article 1^{er} du décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 susvisé est remplacé par les dispositions ci-après :

« Art. 1^{er}. - Les règles d'organisation du travail définies aux articles 4, 4-1, 5 et 6 ci-après peuvent être appliquées à bord des navires dotés, dans des conditions fixées par le ministre chargé de la marine marchande après avis de la commission centrale de sécurité instituée par le décret n° 84-810 du 30 août 1984, de dispositifs de nature à simplifier les modalités techniques de la navigation et de l'exploitation ainsi que, dans les mêmes conditions, aux engins dont la sustentation est assurée, en tout ou partie, par des forces autres qu'hydrostatiques. »

Art. 2. - Les deux premiers alinéas de l'article 2 du décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 susvisé sont remplacés par les alinéas ci-après :

« La mesure dans laquelle un navire ou engin satisfait aux conditions fixées par le ministre chargé de la marine marchande prévues à l'article 1^{er} ci-dessus est constatée :

« a) Pour les navires et engins dont les plans et documents sont examinés par la commission centrale de sécurité en vertu de l'article 14 du décret n° 84-810 du 30 août 1984, par le ministre chargé de la marine marchande après avis de cette commission. »

Art. 3. - Il est ajouté, entre l'article 4 et l'article 5 du décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 susvisé, un article 4-1 rédigé comme suit :

« Art. 4-1. - Sur les navires et engins qui satisfont aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus, la veille visuelle sur la passerelle, de jour, peut être effectuée par l'officier de quart seul lorsque les conditions du moment l'autorisent sans que cela compromette la sécurité du navire, en fonction notamment :

« - des conditions météorologiques ;

« - de la visibilité ;

« - de la densité du trafic ;

« - de la proximité de dangers pour la navigation ;

« - de l'attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité des dispositifs de séparation de trafic.

« Lorsque l'organisation du travail visée ci-dessus est mise en place, mention en est portée sur le livre de bord.

« L'effectif du navire doit permettre, en cas de changement de situation, le rétablissement de la veille conformément aux dispositions prévues à l'article 4 du présent décret. »

Art. 4. - Le premier alinéa de l'article 7 du décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 est remplacé par l'alinéa ci-après :

« La commission de visite annuelle instituée par l'article 27 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 vérifie si le navire ou l'engin continue à répondre aux conditions qui ont motivé la décision. »

Art. 5. - Le ministre des affaires sociales et de l'emploi et le secrétaire d'Etat à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 novembre 1986.

JACQUES CHIRAC

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires sociales et de l'emploi,

PHILIPPE SÉGUIN

Le secrétaire d'Etat à la mer,

AMBROISE GUELLEC

MESURES NOMINATIVES

PREMIER MINISTRE

Arrêtés du 21 novembre 1986 portant classement et affectation (administrateurs civils)

Par arrêté du Premier ministre en date du 21 novembre 1986, M. Lespinasse (Jean-Paul), sous-préfet de 1^{re} classe, est classé en qualité d'administrateur civil de 1^{re} classe, 5^e échelon (ancienneté dans l'échelon du 11 août 1985), et affecté au ministère de l'intérieur à compter du 1^{er} mai 1986.

Par arrêté du Premier ministre en date du 21 novembre 1986, M. Moreau (Pierre), conseiller de tribunal administratif de 1^{re} classe, est classé en qualité d'administrateur civil de 1^{re} classe, 2^e échelon (ancienneté dans l'échelon du 17 mars 1985), et affecté au ministère de l'intérieur à compter du 1^{er} juillet 1986.

Arrêté du 21 novembre 1986 portant affectation (administrateurs civils)

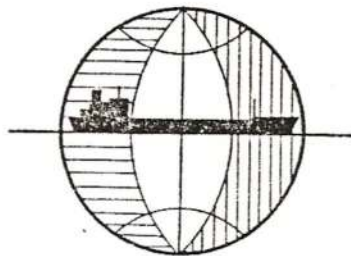
Par arrêté du Premier ministre en date du 21 novembre 1986, Mme Serre (Marie-Paule), administrateur civil affecté au ministère des affaires sociales et de l'emploi, est affectée au ministère de l'intérieur à compter du 1^{er} décembre 1985.

Arrêté du 21 novembre 1986 portant réintégration et affectation (administrateurs civils)

Par arrêté du Premier ministre en date du 21 novembre 1986, M. Villain (Claude), administrateur civil hors classe, placé en disponibilité, rattaché pour sa gestion au ministère de l'économie, des finances et de la privatisation, est, à compter du 14 avril 1986, réintégré dans le corps des administrateurs civils et affecté au ministère de l'économie, des finances et de la privatisation.

Arrêté du 24 novembre 1986 portant nomination (haut conseil du secteur public)

Par arrêté du Premier ministre en date du 24 novembre 1986, M. Le Thomas (André) est nommé secrétaire général du haut conseil du secteur public à compter du 1^{er} octobre 1986, en remplacement de M. Algan (Luc).

**AFCAN**ANNEXE 5

Le

TELEGRAMME ADRESSE A MONSIEUR JACQUES CHIRAC

PREMIER MINISTRE - LE 23 OCTOBRE A 18 HEURES -

REVENANT SUR SON TELEGRAMME QU'ELLE VOUS A ADRESSE
LE 15 SEPTEMBRE 1986, L'ASSOCIATION FRANCAISE DES
CAPITAINES DE NAVIRES

- 1 - S'ETONNE DE LA PASSIVITE DONT VOUS CONTINUEZ
A FAIRE PREUVE EN DEPIT DE NOUVELLES ATTAQUES CONTRE
DES NAVIRES DE NATIONALITES DIVERSES, CELLES-LA
MORTELLES, DANS LE GOLFE ARABE
- 2 - REITERE SA DEMANDE DE PROTECTION RAPPROCHEE
DES EQUIPAGES ET NAVIRES FRANCAIS PAR LA MARINE
NATIONALE DANS LA ZONE CONCERNEE
- 3 - RAPPELLE QUE LES ATTAQUES SUR NAVIRES FRANCAIS
JURIDIQUEMENT PARCELLES DETACHEES DU TERRITOIRE
NATIONAL RELEVANT DU TERRORISME CONTRE LEQUEL VOUS
AVEZ LANCE DES MENACES ENERGIQUES, APPROUVEES PAR
L'ENSEMBLE DES FRANCAIS
- 4 - DEMANDE UNE REPONSE ET DES ACTES -

Commandant Yves BROCHEC
Président de l'AFCAN

Région OUEST 2 (Paimpol)BULLETIN MENSUEL D'INFORMATION NOVEMBRE 86

Les commandants BROCHEC, BUSIAU, CARON, GUILLOU, LOISON, RENARD, RUFFLOCH se sont réunis le jeudi 6 novembre à Saint-Brieuc.

Compte-rendu du dernier CA par le président :

- Finances : 235 cotisations d'actifs sur 300 prévues (autrement dit 35 membres n'ont pas encore réglé leur cotisation 86. Ils vont faire l'objet d'un dernier rappel avant radiation). Et 157 retraités sur 162.

Notre assurance "assistance juridique" coûte 250 francs par membre actif. Certains membres du CA pensent qu'elle est chère. Ce n'est pas l'avis des actifs réunis aujourd'hui qui pensent que cette assurance est un acquis important, une action positive de l'AFCAN. Elle fonctionne bien. Elle coûte sensiblement le même prix qu'une assurance "responsabilité civile Chef de famille". A noter qu'elle vient à nouveau d'intervenir dans l'affaire Le Drezen (un matelot tué sur un remorqueur par la rupture de la remorque du cargo).

Le CA a décidé de porter les cotisations de 1987 à 1100 francs pour les actifs et 200 francs pour les retraités. C'est la première augmentation en trois ans. Décidé également que les capitaines rétrogradés pour motif économique paieraient la même cotisation que les retraités.

- Contacts avec d'autres associations, organismes, etc ... : Tous les retraités présents au CA se sont déclarés contre de tels contacts, estimant que l'AFCAN n'aurait rien à y gagner. Les deux seuls actifs présents à ce CA ont défendu le point de vue contraire.

Les Capitaines réunis aujourd'hui ne comprennent pas cette attitude de repli, ce côté "club privé" que certains semblent souhaiter. Nous rappelons avec vigueur les buts de notre association, tels que précisés dans l'art. 2 de nos statuts prévoient au contraire ... "d'établir une coopération avec toutes les organisations ... qui oeuvrent pour maintenir la sécurité en mer et la qualification des équipages" ... "d'entreprendre et de participer à toutes actions qui ont pour but de mettre et de tenir à jour la législation maritime." Nous pensons également que l'avis des actifs devraient être prépondérants (tout en déplorant que si peu de navigants participent réellement aux travaux de l'AFCAN).

- D'autres questions à l'ordre du jour, telles que la dégradation du ballastage dans le monde, les clandestins, les dates du prochain CA (pendant le salon nautique où nous espérons monter un stand) et de la prochaine AG, l'enlèvement de l'affaire de la mutinerie du St-Germain, etc, seront traitées dans le prochain bulletin de l'Association.

- Protection des pétroliers français dans le Golfe Arabique : c'était évidemment une question brûlante d'actualité et elle sera elle aussi largement traitée dans le prochain bulletin. Aujourd'hui à Saint-Brieuc nous avons le plaisir d'avoir le Commandant RENARD qui commente, cartes à l'appui l'attaque dont son pétrolier BRISSAC a été l'objet le 13 septembre. Nous ne pouvons en faire ici le récit détaillé, seulement un bref résumé pour situer le problème. L'important est de comprendre à travers le témoignage de Renard que, dans le Golfe, c'est la guerre.

Le 13 septembre à l'aube, le Brissac, route à l'ouest sur ballast, est à quelques milles dans le SE de l'île Sir Abu Nuayr quand un hélicoptère iranien le remonte par l'arrière au ras de l'eau à très faible distance, décrit une courbe sur babord puis revient sur le Brissac et lâche un missile. Au même moment un deuxième hélicoptère arrive dans le sillage et tire aussi un missile. Les deux engins pénètrent à bord et n'éclatent pas. (parce que tirés à trop courte distance diront les spécialistes). Vingt-quatre heures plus tard, trois démineurs de l'armée de l'air, venus de France, sont à bord et le lendemain les deux projectiles sont remis à l'avisocorvée "Commandant Bory".

Le témoignage du Cdt Renard (il était sur l'aileron de passerelle et a vu

le jet de flammes du missile quitter l'hélicoptère et se diriger vers son navire) prouve que l'attaquant a d'abord identifié le navire avant de tirer. Ce n'est pas une attaque à l'aveuglette contre un pétrolier dans le Golfe, mais un acte programmé, une attaque parfaitement ciblée contre un navire français. Le Brissac avait d'ailleurs été reconnu par un navire de guerre iranien quelques heures plus tôt dans le détroit d'Ormuz. Aumoment de l'attaque cinq à six autres pétroliers se trouvaient dans les parages. Bien noter aussi que l'attaque a eu lieu dans les eaux territoriales des Emirats. Autrement dit tout le Golfe est désormais sous la menace d'une attaque, qu'elle vienne d'Irak ou d'Iran. De plus si les attaques aériennes n'ont lieu que de jour, par contre les attaques des vedettes rapides iraniennes se produisent de nuit, et ce jusque sur rade de Dubai et dans les parages de Ras Tanurah.

L'AFCAN a demandé dès le 15 septembre au gouvernement d'assurer la protection rapprochée des navires français dans le golfe. Le 23 octobre, BROCHEC s'est à nouveau adressé au premier ministre par le télégramme suivant :

"REVENANT SUR SON TELEGRAMME QU'ELLE VOUS A ADRESSE LE 15 SEPTEMBRE 1986
L'ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES -1- S'ETONNE DE LA PASSIVITE DONT VOUS CONTINUEZ A FAIRE PREUVE EN DEPIT DE NOUVELLES ATTAQUES CONTRE DES NAVIRES DE NATIONALITE DIVERSES, CELLES-LA MORTELLES, DANS LE GOLFE ARABE -2- REITERE SA DEMANDE DE PROTECTION RAPPROCHEE DES EQUIPAGES ET NAVIRES FRANCAIS PAR LA MARINE NATIONALE DANS LA ZONE CONCERNEE -3- RAPPELLE QUE LES ATTAQUES SUR NAVIRES FRANCAIS JURIDIQUEMENT PARCELLES DETACHEES DU TERRITOIRE NATIONAL RELEVANT DU TERRORISME CONTRE LEQUEL VOUS AVEZ LANCE DES MENACES ENERGIIQUES, APPROUVEES PAR L'ENSEMBLE DES FRANCAIS -4- DEMANDE UNE REPOSE ET DES ACTES - Cdt YVES BROCHEC, président de l'AFCAN

Le dossier est épineux : politiquement délicat (otages, risques d'escalade) et militairement difficile à cause de l'importante logistique nécessaire à une protection rapprochée de nos navires.

Notons en passant qu'aucun navire américain, aucun navire soviétique n'a jamais été attaqué. Non plus qu'aucun navire japonais pourtant nombreux dans le Golfe.

Le plan GUELLEC pour la Marine Marchande : Le temps nous a manqué pour développer ce sujet. Les capitaines qui ont eu connaissance du plan semblent unanimes à penser que c'est un plan pour la CGM (780 millions pour la CGM contre 600 pour le reste de la flotte. A noter que ces chiffres englobent la dotation annuelle de l'état à la CGM.)

Nous relevons des points intéressants parmi les objectifs du Secrétaire d'Etat à la Mer, comme de remplacer le lien du marin au navire par un lien avec l'armateur, de créer un régime d'assurance volontaire au profit des marins français navigant à l'étranger, de faire valider la totalité de la navigation sous pavillon étranger (actuellement 5 ans), de réaliser un simulateur de passerelle (espérons, que dis-je exigeons !, que l'AFCAN participe aux études pour la réalisation de ce simulateur)

Nous sommes plus réservés sur la généralisation de la polyvalence de fonction, la suppression du veilleur, la suppression de l'officier-radio, et ... la modification des menus.

I N F O R M A T I O N S D I V E R S E S

Colreg 72 : règle 17 Un cdt signale deux incidents d'interprétation de la règle 17a) avec infraction à la règle 17c). (La règle 17 traite de la manoeuvre du navire privilégié). Dans les deux cas le navire tenu de maintenir sa route et sa vitesse manoeuvre le premier et, qui plus est, abat sur babord.

Le débat sur le sujet laisse émerger deux observations :

- abus de l'usage de la VHF dans l'application des règles de barre. Les règles de barre couvrent la quasi totalité des situations de rencontre et il n'y a pas à réinventer de nouvelles règles à son usage personnel.

- les dispositions de la règle 17 concernant la manoeuvre du navire privilégié sont entrées en application seulement en 1977. Il faut des années de pratique pour en comprendre la subtilité et en mesurer l'impact. Et cette constatation nous amène à penser que les capitaines juges au TMC doivent être nommés parmi des capitaines en activité, à la rigueur parmi des retraités très récents. Nous pensons que l'AFCAN devrait se préoccuper de proposer des candidats. La même remarque s'applique aux commandants que les Affaires Maritimes convoquent aux conseils de perfectionnement des EAM (devenues EMA) :

ce sont souvent des capitaines qui ont quitté la navigation depuis fort longtemps et on leur demande leur avis sur la formation des novices polyvalents.

Responsabilité du capitaine d'un navire en cale sèche : noté avec intérêt un arrêt de la cour d'appel de Rennes relaxant le commandant et le second-capitaine du pétrolier Port-Vendres, à bord duquel s'était produit un accident mortel d'ouvrier alors que le navire était en cale sèche à Brest (en 1982). La cour d'appel a infirmé le jugement en première instance du tribunal de Brest qui avait condamné les deux officiers. La cour déclare " lorsqu'un navire est mis à quai pour réparation, la responsabilité de la sécurité incombe à la direction des travaux. Le commandant de bord - encore moins son second - n'a aucune autorité, ni sur le plan et le déroulement des travaux commandés par son armement au chantier, ni sur les ouvriers et leur encadrement".

Fatigue factor : L'IFSMA, pour étoffer son dossier sur ce sujet qu'elle désire présenter à l'OMI, continue de demander des exemples de fatigue excessive subie par des capitaines, ou des officiers de quart. Les rapports sur des accidents dus à la fatigue seraient particulièrement appréciés.

UIM : la fin du tramping long-courrier. L'Union Industrielle et Maritime avait fait passer, en début d'année, ses trois derniers vraquiers sous des pavillons économiques (Bahamas pour l'un, St Vincent pour les deux autres), avec équipages sud-coréens et commandant et chef français. De ce fait, 101 officiers et marins avaient été licenciés. Ces mesures n'ont pas suffi à redresser la situation financière, lourdement grevée par une participation malencontreuse au financement d'un vraquier construit en Espagne, conjointement avec la CGM et la Worms, et armé par des Espagnols. Pour se débarrasser de ce cancer qui rongait son capital, le président Cangardel a décidé de s'amputer de toute sa flotte de tramping. Le siège parisien de la société disparaît. Reste désormais le siège de Marseille et sa flotte de cinq navires ro-ro. Dix licenciements supplémentaires ont été prononcés chez les officiers et de nombreux autres chez le personnel sédentaire.

REUNION DU 6 NOVEMBRE 1986.

Etaient présents, les Commandants CHARLOT, CHENNEVIERE, GALLIS, RECHER P. et SACONNEY.

CHENNEVIERE rentrait d'Anvers, où il a participé à une réunion du bureau de l'IFSMA, suite au décès du Président Gronsard. En attendant l'Assemblée Générale en mai à Londres, le Cdt GOLBERG est "Acting President" le Cdt CHENNEVIERE "Acting first Vice President" etc...

Le Capitaine espagnol qui avait été condamné à mort au Nigéria, et avait vu sa peine commuée en prison à vie, vient d'être libéré. L'Association des Capitaines Espagnols en a fait part à l'IFSMA pour la remercier ainsi que toutes les Associations membres, du succès des interventions.

Lors de l'Assemblée Générale de l'IFSMA le 28 mai, il y aura une intervention de l'INTERNATIONAL MARITIME BOARD sur la piraterie, pour permettre le dialogue avec cet Organisme, CHENNEVIERE souhaite du matériel sur ce sujet ainsi que sur le vandalisme et alertes à la bombe.

REUNIONS MENSUELLES: étudié la possibilité d'aller vers les Adhérents, mais la repartition géographique ferait qu'en s'éloignerait d'un plus grand nombre. Les réunions resteront donc au Havre sauf 2 fois par an où elles se tiendront à Dieppe, les Actifs y étant nombreux.

CRAVATES AFCAN: la région N.O. va en manquer, où en sont les autres régions ?

Suite au bulletin local de l'ACORAM, où il est dit que Mr Ambroise GUELLEC est étonné de l'indifférence des Français pour les problèmes de la mer, CHARLOT adresse une lettre à VANDEVELDE, Président local de l'ACORAM, pour l'informer que cette indifférence existe même au Secrétariat à la Mer qui envoie comme représentant de la France à la 19ème session STCW à l'OMI, un Fonctionnaire en poste depuis moins de trois mois place Fontenoy, après avoir fait carrière à la Direction des Affaires Sanitaires et Sociales.

GALLIS et RECHER nous ont éclairé sur le chargement des pétroliers et la charge de travail du Second Capitaine, ce qui est intéressant pour ceux qui n'ont jamais fait le pétrole.

Exceptionnellement, la prochaine réunion mensuelle aura lieu le Jeudi 18 décembre, toujours à la Maison des Gens de Mer au Havre. Nous attirons l'attention sur le fait que les réunions commencent maintenant à 16 heures

Dernière minute : à la C.G.M. sur à peu près tous les navires, le capitaine fera le quart pendant les traversées océaniques. On va donc généraliser le lieutenant polyvalent machine au large et pont au cabotage.

DELEGATION MEDITERRANEE

REUNION DU MARDI 4 NOVEMBRE 1 986

Présents: ABELANET BRUN DEBAYLE LE GAL MANSIRE MASSEIN
PERRIAU RANCELLI sympathisant: SALVATI.

Le compte rendu du conseil d'administration du 9 octobre a constitué l'essentiel du programme. Le secrétariat général en assurant avec brio le rapport écrit, inutile de se répéter ici.

NAVIRES DANS LE GOLFE ARABE:

Le rapport de notre président le Cdt BROCHEC sur ce sujet a paru "in extenso" en dernière page de "Var Matin" du 19 octobre. (L'article avait été aussi transmis aux journaux Marseillais)

L'attitude du CCAF et le refus du premier ministre malgré les télégrammes de l'AFCAN, de faire assurer une protection rapprochée aux navires marchands français dans le Golfe ont déjà amené les capitaines de la B.P. à refuser d'entrer dans cette zone sans autre garantie.

D'autre part la situation actuelle avec toutes les informations contradictoires ne peut être appréhendée clairement par nos camarades. L'est-elle aussi par les autorités gouvernementales?

REPAS DE REGION:

Nos camarades des Alpes Maritimes et de l'est Varois n'ayant pas répondu à notre appel pour le repas prévu à Salernes ce dernier a été annulé. Le prochain repas aura lieu dans la région Marseillaise. Que chacun vienne à la prochaine réunion avec une idée sur cette question.

REUNIONS A TOULON:

MASSEIN émet l'idée d'ouvrir une permanence à TOULON l'après-midi du 2ème mardi de chaque mois, par exemple. Afin d'éviter de passer la demi-journée seul, l'intéressé aimerait recevoir les avis et même (pourquoi pas?) les encouragements nécessaires.

I . F . S . M . A . FATIGUE FACTOR

Parmi la grisaille des problèmes de notre profession une petite lueur d'encouragement.

Le problème du "fatigue factor", démarré par nos soins et présenté par l'IFSMA a été pris en considération par l'O.M.I.

De nombreux pays sont favorables à la mise en route d'une étude. Comme dit le représentant du Mexique: Ce qui a été fait pour les aviateurs et les routiers doit l'être aussi pour les capitaines de navires. Les Coast-Guards américains vont d'ores et déjà compléter leur programmes d'informatique pour intégrer ce paramètre dans les enquêtes d'accident de mer.

Une commission "ad hoc" va donc être créée. Toutefois le dossier est encore mince puisque personne n'avait voulu se poser la question.

Il faut donc impérativement "nourrir" ce dossier..

Pour cela rappelez vous vos emplois du temps durant des semaines particulièrement chargées: tournées du nord en hiver, rotations d'été des car-ferries, traversées par temps de brume, tournées de porte-conteneurs ou rouliers dans le golfe arabe.....et la liste n'est évidemment pas limitative.

Pour la rédaction: donner le type de navire et sa taille ainsi que le genre de navigation effectuée. Classifier les heures en 6 rubriques:

REPOS sans réveil intempestif prévu: (good sleep)
 REPOS avec possibilité de réveil non prévu (rest)
 REPOS sans véritable sommeil (mauvais temps, appels successifs, souci de ce qui se passe etc...) (bad rest)
 EVEIL sans travail (repas normaux, toilette etc...) (waker without work)
 TRAVAIL léger (concentration d'esprit moyenne) (soft duty)
 TRAVAIL Intense (Hard duty)

Bien vouloir adresser ces emplois du temps au secrétariat ou directement à CHENNEVIÈRE, notre représentant à l'I.F.S.M.A.

Cette affaire ayant été lancée par notre association et ayant de réelles chances d'aboutir, il y va de l'intérêt direct et presque immédiat des actifs. Faites un effort pour faire avancer les choses. SI VOUS NE FAITES RIEN QUI FERA QUELQUE CHOSE POUR VOUS?

Necrologie:

L'I.F.S.M.A. est en deuil: un des ses fondateurs et président depuis sa création en 1974 nous a quitté.

Nous regretterons le dynamisme et le dévouement de Captain Ragnar GRONSAND.

Que Madame GRONSAND, sa famille et l'I.F.S.M.A. acceptent ici nos sincères condoléances.

PROCHAINE REUNION:

MAISON DU MARIN MARSEILLE MARDI 2 DECEMBRE

Hélas, Hélas, compte tenu de l'augmentation de la cotisation assurance et des frais engagés pour nous faire connaître, la cotisation 1987 sera pour les actifs de 100 frs et pour les retraités de 200 Francs.

Toutefois les retardataires peuvent encore faire une affaire en réglant leur cotisation 1986 dont le prix n'a naturellement pas changé: actifs 1000 frs et retraités 150 Frs.

Merci pour notre trésorier.

ANNEXE 7

Embarcation de sauvetage observée à Saint Malo
sur le KATRIN battant pavillon R.F.A.

