

UNITE_SECURITE



AFCAN

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Marechal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tel. 771.21.55

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

FEVRIER 1987

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Marechal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tel. 771.21.55

R E U N I O N DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION ELARGI

Le 14-1-1987

S O M M A I R E

ANNEXES

Election d'un nouveau Président	
Déclin de la flotte en 1986	
Financement du bulletin par la publicité	
Attaque des navires français dans le Golfe Persique	I
Budget et cotisations	
Affaire du Saint Germain	II-2/3
Veille passerelle	III
Quart du capitaine	IV-2/3
Organisation des réunions	
Comité de liaison des associations maritimes	
Pilotage des ferries	
Compte-rendu des différentes réunions sur la plaisance	V
Réponses aux voeux 1986/87	
Questions d'ordre pratique	
Compte-rendus mensuels des régions	
Bulletin d'adhésion ou questionnaire	

Malgré des conditions météorologiques assez difficiles, cette réunion du Conseil d'administration a été maintenue le 14 Janvier dernier et s'est déroulée avenue Reille à Paris.

Certains commandants ayant eu des difficultés à se déplacer se sont faits excuser ; il s'agit des commandants GODIN, GOURMELON, LE COZ, MARY, PLANTY, POLLET, POURTEAU, TROCHERIS.

Etaient présents les commandants BONIS, BROCHEC, CHENNEVIÈRE, HOCHET, LALITTE, Y. LE GALL, LEYDIER, MASSEIN, RAOULT, STEPHANY, THEBAUT, THIBAUT, YVONNOU.

ELECTION D'UN NOUVEAU PRESIDENT

Suite à la démission du Président Y. BROCHEC, le conseil d'administration a procédé à son remplacement dans les formes statutaires.

Les résultats du vote sont les suivants :

. votants	10
. Cdt A. Trocheris	7 voix
. Cdt P. Massein	3 voix

Le commandant A. TROCHERIS est déclaré élu.

Le conseil a adressé ses félicitations et ses remerciements au commandant BROCHEC pour l'activité et le dévouement dont il a fait preuve tout au long de son mandat. Sur demande des conseillers, le Président BROCHEC accepte d'expédier les affaires courantes jusqu'au débarquement du commandant TROCHERIS qui prendra alors la présidence effective.

Le conseil d'administration décide à l'unanimité de conférer au Président BROCHEC le titre de PRESIDENT D'HONNEUR.

DECLIN DE LA FLOTTE EN 1986

L'assemblée déplore cette diminution inéluctable des navires sous pavillon français mais ne peut que l'enregistrer.

Par contre, l'association va faire tout ce qui est en son pouvoir pour chercher des solutions aux problèmes qui sont posés aux capitaines français en compétition internationale.

A cet effet, nous demandons aux collègues navigant déjà sous pavillon étranger ou en instance de le faire de signaler leur position au secrétariat général.

Dans le même ordre d'idée, il a été proposé de créer une commission de reclassement des capitaines dans des situations soit sédentaires soit en navigation sous pavillon étranger.

Pour l'instant il a été retenu que les offres et demandes d'emploi soient regroupées par le cdt GODIN (50 rue A. Briand 85 100 LES SABLES D'OLONNE, Tél. 51 95 93 02)

FINANCEMENT DU BULLETIN PAR LA PUBLICITE

L'association n'a nullement l'intention de se faire sponsoriser par quiconque. Cependant quelques publicités permettraient de limiter les coûts d'édition du bulletin et les adhérents sont invités à nous faire connaître les firmes dont l'activité justifierait de toucher le public représenté par les capitaines.

Le prix pour 1/8 de page serait de 593 FR TTC pour une insertion et de 1660 FR TTC pour l'insertion dans les trois bulletins de l'année.

ATTAQUE DES NAVIRES FRANCAIS DANS LE GOLFE PERSIQUE

Un important effort a été accompli par l'association pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur ce sujet.

En plus des interventions écrites ANNEXE I il faut noter l'intervention orale du secrétaire général sur une radio périphérique et plusieurs informations communiquées par téléphone aux organes de presse.

Aucune réponse directe ne nous a été faite mais, par voies détournées, les pouvoirs publics nous ont accusé réception.

Par ailleurs, nous publions à nouveau la rectification suivante :

"Contrairement à ce qui avait été annoncé un peu rapidement et de façon schématique dans un compte-rendu de région, aucun des capitaines de pétroliers français n'a refusé catégoriquement d'entrer dans le Golfe Persique, même si des réserves ont été exprimées par certains d'entre eux. "

Le problème ne semble plus actuellement être au premier plan ; mais on peut penser que notre action n'a pas été étrangère au déroulement ultérieur des évènements.

Les capitaines actifs des pétroliers français se sentent tenus à une certaine obligation de réserve et ne s'exprimeront plus jusqu'à nouvel ordre sur ce sujet.

BUDGET ET COTISATIONS

Pour l'année 1986 on constate que 88 % des cotisations (actifs et retraités) ont été réglés. Les retardataires sont invités à se mettre en règle le plus tôt possible. Ils peuvent par le même courrier adresser au trésorier leur cotisation 1987 :

actifs	1100 FR
sédentaires	750 FR
retraités	200 FR

D'autre part, il est demandé au conseil d'administration de porter ses efforts sur une réduction des coûts compressibles, notamment en frais engagés pour les réunions périodiques.

Plusieurs idées ont été émises pour trouver d'autres ressources que les cotisations : publicité dans le bulletin, appels au public sous différentes formes, ouverture de l'association à de nouvelles catégories de navigants... Mais c'est toujours le recrutement de capitaines actifs qui doit rester notre préoccupation majeure.

AFFAIRE DU SAINT GERMAIN

ANNEXE II-2/3

Certains adhérents se demandaient si un jugement discret - en correctionnelle - des responsables de cette affaire pouvait avoir l'impact public que les victimes, les capitaines, sont en droit d'attendre.

La majorité des conseillers regrette que cette cause ne puisse être défendue devant une instance plus solennelle et préconisent une importante mobilisation de capitaines ainsi que de la presse à l'audience.

VEILLE PASSERELLE

L'administration a donné une interprétation tendancieuse des prescriptions de S.T.C.W. auxquelles la France a adhéré.

Le veilleur n'est plus à la disposition immédiate de la passerelle mais il est "prévu à l'effectif". Ceci revient à dire que l'homme disponible peut être de repos, ou au travail dans un endroit du navire d'où il ne pourra accourir qu'après un délai inadmissible.

Nous avons relevé cette contradiction flagrante entre les textes.

Voir notre lettre
sans réponse à ce jour.

ANNEXE III

QUART DU CAPITAINE

Nous avons protesté il y a déjà longtemps contre la reconnaissance officielle de cette pratique par l'administration maritime.

Jusqu'à présent, le capitaine était habilité à remplacer l'un de ses officiers de quart et cette possibilité était soumise à son appréciation complète.

Un nouveau pas a été franchi en décembre 1986 par une décision d'effectif sur le M/S ATLAS incluant officiellement le capitaine à un quart déterminé, cette disposition figure au tableau de service :

ce qui était l'exception devient la règle, la présence de deux officiers à la passerelle quand les conditions de navigation l'impliquent, deviendra aléatoire, la sécurité de la navigation en souffrira.

Bien que l'administration ait fait savoir ANNEXE IV que c'était au capitaine de formuler un recours, l'association y a procédé et la réaction est attendue

ANNEXES IV-2/3

Cette décision est manifestement à condamner par la prise en compte des conclusions de l'étude sur le "Fatigue Factor".

ORGANISATION DES REUNIONS

Le sempiternel problème d'obtenir une représentativité bien équilibrée tant au point de vue géographique que professionnel est évoqué.

Le cdt MASSEIN pense que les réunions seraient plus fructueuses si elles étaient moins fréquentes mais préparées par l'envoi d'un dossier en même temps que l'ordre du jour. On peut estimer que ce dossier est déjà constitué par l'ensemble des pièces échangées entre secrétariat général/Présidence/conseil d'administration et régions pendant la période écoulée entre deux réunions. On peut néanmoins adresser une récapitulation de ces pièces avec l'ordre du jour et éventuellement des renseignements complémentaires.

Un effort doit être fait lors des réunions pour respecter l'ordre du jour, les "questions diverses" ne pouvant couvrir que des problèmes récents ou urgents.

COMITE DE LIAISON DES ASSOCIATIONS MARITIMES

Il n'apparaît pas nécessaire de mettre en place une structure permanente avec cet objectif. Il appartient au conseil d'administration, et en cas d'urgence au secrétariat général en accord avec le Président, d'aviser au coup par coup et de juger de l'opportunité de s'associer à telle ou telle action conjointe.

COMMUNICATION DE NOTRE COLLEQUE LE COMMANDANT HOCHET
SUR LE PILOTAGE DES FERRIES

Commentaire sur les décrets N° 69- 515 DU 19 Mai 1969
86-663 du 14 Mars 1986
Relatifs au régime du Pilotage dans les eaux maritimes

- En son Art 3 le décret susvisé précise que le Pilotage est obligatoire pour tous les navires français et étrangers dans des limites déterminées par le règlement de la station de pilotage du port mais: sont affranchis de l' obligation de Pilotage du fait de ce décret : les dragues des P&C , les navires des Phares Balises les navires de Sauvetage , les navires de guerre dans les ports militaires

sont affranchis de l'obligation de pilotage en raison d'une décision, prise par une commission locale, annexée au règlement de la station les navires d' une longueur inférieure à un certain seuil lequel est fixé : "en considération des conditions locales d'exécution de l' opération de pilotage . "

Une interprétation de cet article 3 peut donc conduire à l'inclusion de nos navires dans la catégorie des affranchis pour autant que la longueur seuil pour les Ferries soit fixée légèrement supérieure à la nôtre par le règlement de la station et ses annexes . Il reste donc à convaincre le Ministre des transports détenteur du pouvoir réglementaire en la matière .

A Calais et sans doute à Dunkerque paradoxalement , les dragues pourtant affranchies utilisent physiquement les services d'un Pilote ce qui n' est jamais notre cas, pour nous les conditions locales d'exécution de l'opération de pilotage sont nulles .

Adéfaut d'obtenir raison quantà l'affranchissement de l' obligation de Pilotage nous pouvons obtenir l'affranchissement de l'obligation de prendre un Pilote par l' obtention de la licence de Capitaine Pilote délivrée par le Commissaire de la République aux Capitaines qui réunissent les conditions fixées par après avis de la Commission Locale et passent un examen devant une Commission dont la composition est fixée par un arrêté du Ministre de la Marine Marchande (Cette dernière ne comporte pas d'usager)

S' agissant des conditions que doivent réunir les Capitaines candidats à la délivrance de la licence le Décret indique : ART 7 alinéa III : Une décision , prise après avis motivé de la commission locale et annexée au règlement local de la station , fixe pour chaque port les catégories et les longueurs HT

le nombre de touchées et leur périodicité

- et d' une manière générale toute autre mesure restrictive...

Le décret n'indique donc pas que les touchées doivent se faire avec un Pilote physiquement présent à bord , le Commissaire de la République pourrait fort bien s' appuyer sur des décrets de pratique et d'usage pour accorder la Licence sans la présence des Pilotes à bord, les touchées probatoires s'effectuant pour les Seconds en promotion sous la surveillance de leurs anciens .

Il est à noter que la durée de formation de nos Sd Capitaines appelés au Commandement est notablement plus longue et comporte bien plus de manoeuvres que n'en comporte la période de formation des Pilotes .

COMPTE RENDU DES DIFFERENTES REUNIONS SUR LA PLAISANCE

Les conseillers sont partagés entre deux opinions contradictoires :

. une liaison étroite avec les organismes se rapportant à la navigation de plaisance permettrait à l'AFCAN une certaine audience et favoriserait son développement et son influence

. une action de ce genre sort des objectifs de l'AFCAN et implique une dilapidation d'énergie et de fonds préjudiciable.

Une discussion animée mais courtoise en est résultée. Des collègues volontaires ont assuré une permanence au Salon Nautique et ont distribué de nombreux exemplaires d'un questionnaire établi par la commission "ad hoc" pour un sondage des milieux de la plaisance.

ANNEXE V

Le nombre de réponses et leur teneur auront une valeur de test qu'il y aura lieu d'analyser avec un soin tout particulier.

Cette question sera à débattre lors du prochain C.A.

R E Q U I R E D

Qui pourrait nous donner les nouvelles coordonnées de

<u>ADHERENT</u>	<u>DERNIERE ADRESSE CONNUE</u>
P. BOMPAR	Route de Briançon 05200 EMBRUN
A. BOUCHET	83260 LA CRAU
J.P. BRIALY	Av. d'Anglet 64200 BIARRITZ
R. NEDELEC	4 rue de Casabianca BREST
J. ROUX	Garden Zant Vignoc PAIMPOL
G. TACHON	rue des Galions Le Havre

 Nous avons appris avec tristesse le décès du commandant Mathurin ALOMBERT de Bordeaux.

REPONSES AUX VOEUX 1986/87RECUES AU S. G.De l'étranger :

Capt. J. VYNCKIER (C.R.M.B. - Belgique)
 Danmarks Skibsførerforening
 Asociacion vizcaina de capitanes de la
 marina mercante - Espagne
 Il collegio nazionale capitani - Italie
 Capt. H. KAWASHIMA - Japon
 Society of master mariners

Région de BORDEAUX :

Maurice LE SAOUT, administrateur des
 Affaires maritimes de Bordeaux
 M. KERFANT, directeur du Port de Bordeaux
 J.H. SCHYLER, président du C.A. du port
 de Bordeaux

Région de BREST :

Ville de Brest
 Georges LOMBARD, Sénateur du Finistère
 François Régis HUTIN, Président Ouest-France
 Tous les journalistes du TELEGRAMME
 Yves DROGOU, Contre-Amiral, Porspoder
 Guy LE BORGNE, Contre-Amiral, Brest
 Préfecture maritime de Brest
 Claude CORBIER, Vice-Amiral, Brest
 CROSS CORSEN

Région du Havre :

André DUROMEA, sénateur et maire du Havre
 Charles REVET, député S.M. et maire de Turretot
 Directeur des Affaires Maritimes
 P. ROVER, S.G. Sous Préfecture du Havre
 Thierry HEGAY, administrateur A.M. du Havre
 Etienne RIOU, commandant au Port du Havre
 Le Commandant de la Marine au Havre
 M. COLVEZ, capitaine de corvette

Région MEDITERRANEE ET CORSE :

André F. HELBERT, directeur service maritime
de Marseille
Inspecteurs du Centre de Sécurité, Marseille
Amiral de la Marine à Marseille
J. TRUAU, président du syndicat des pilotes,
Marseille
Claude GAGLIARDI, vice-amiral et préfet
maritime
Yves MALPOTE, commandant de port, Marseille
Robert HABAULT, S.G. Association pour la forma-
tion maritime permanente en Méditerranée
Commandant et officiers du Bataillon de Marins
Pompiers de Marseille
CROSS MED (La Garde/Agde/Corse)
Office Régional de la Mer
M. SORAIN, administrateur des A.M. du
Quartier de Sète
M. GARAPIN, administrateur des A.M. de Bastia
Phares et Balises de la Corse du Sud

Région du Morbihan :

CROSSA de ETEL

Région NANTES/SAINT NAZAIRE :

Joël BATTEUX, conseiller régional et maire
de Saint Nazaire

PARIS

Ambroise GUELLEC, secrétaire d'Etat à la mer
Jean de RANGO
Louis LE PENSEC, député du Finistère et maire
de Mellac
Jean DALLET, Président de la Fédération
française des Pilotes Maritimes
Les Abeilles International
M. Du COUEDIC, Union Technique de l'Electricité
Accueil Association REILLE

--:--:--:--:--

QUESTIONS D'ORDRE PRATIQUE

Pour la tenue d'un annuaire - papier ou électronique - nous n'avons d'autre source que les renseignements et données fournies par les adhérents eux-mêmes. Les anciens bulletins d'adhésion sont incomplets et ne permettent pas la mise à jour. L'an dernier, nous n'avons reçu que 120 fiches de renseignements complétées sur les 500 exemplaires adressés à tous les adhérents. Nous joignons à nouveau ce document (qui peut aussi servir de bulletin d'adhésion) en priant tous ceux qui ne l'ont pas encore fait de le retourner complété dès que possible au secrétariat général.

La consultation de nos informations Minitel s'obtient par

3615 - ASPAR - FAIR
mot de passe : AFCAN

. La liaison entre la D A S (assistance juridique de l'AFCAN) et les adhérents se fait toujours par l'intermédiaire du

commandant P. BUSIAU
L'Arcouest 22620 PLOUBAZLANEC
Tél. 96 55 87 45

. Deux répondeurs téléphoniques sont à votre disposition 24H/24 :

- . celui de l'AFCAN au 47 71 21 55
- . celui du Cabinet
LALITTE/STEPHANY au 47 95 04 51

. Nouveaux adhérents depuis Janvier 1987 :

Ce sont quatre commandants actifs :

T. LE BIHAN PENNANROS, Chemin de Goasmeur
Plounez, BP 58, 22500 PAIMPOL - C° S.N.C.D.V.

J.P. TANTER, Chemin de Groas Guiguin
22500 PAIMPOL - C° Delmas Vieljeux

R. BERLAND, 8 avenue de Perpignan
11130 SIGEAN - C° S.N.C.D.V.

P. LAFAYE, 13 rue Française
62100 CALAIS - C° S.N.C.F.

. A la fin de ce bulletin, vous trouverez comme chaque mois le compte-rendu des réunions de région publié intégralement sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

A N N E X E I

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 ENERGHIQUES, APPROUVEES PAR
L'ENSEMBLE DES FRANCAIS
- 4 - DEMANDE UNE REPONSE ET DES ACTES -

Commandant Yves BROCHEC
Président de l'AFCAN

Le Ministre de la Défense

PARIS, le 13 Oct. 1986

DEF/C.22

037536

Monsieur le Député,

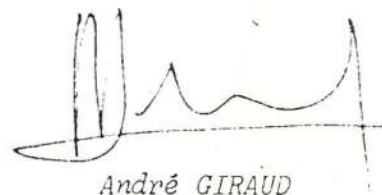
Vous avez appelé mon attention sur la situation préoccupante des pétroliers français dans le golfe Persique et vous m'avez fait parvenir sur ce problème, une analyse rédigée par le Commandant BROCHEC, Président de l'Association Française des Capitaines de Navires, qui complète utilement mon information.

Je suis avec vigilance ce problème depuis que j'assume mes responsabilités actuelles. C'est sur ma demande que le Premier Ministre a constitué sous son autorité une cellule permanente chargée de la sécurité de la navigation dans le golfe Persique, cellule qui rassemble les représentants de tous les ministères concernés.

Tant que la guerre entre l'IRAN et l'IRAK se poursuivra et quelles que soient les précautions prises, nos navires marchands seront soumis aux risques qui résultent des opérations aéronavales menées dans le golfe par les belligérants. Le gouvernement a le souci de réduire autant que possible ces risques. Il agit et continuera d'agir dans ce sens en utilisant, en fonction des intérêts de la France, les moyens qui lui sembleront les plus convenables.

Je comprends que face à ces risques, le Commandant BROCHEC s'étonne du faible montant des primes perçues par nos marins.

En vous remerciant des informations que vous avez bien voulu me transmettre, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



André GIRAUD

Monsieur BERTRAND-COUSIN
Député des Côtes-du-Nord

SECRETARIAT D'ÉTAT

A LA MER

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

CAB/P.86.10.283

3. PLACE DE FONTENOY

75700 PARIS

TÉLÉPHONE: 42.73.55.05

TÉLEX: MIMER 250823 PARIS

PARIS, LE 15 OCT. 1986

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me transmettre le dossier dont vous a saisi le Commandant BROCHEC qui expose les difficultés auxquelles se trouvent confrontés les pétroliers français en service dans le Golfe Persique.

J'ai pris bonne note de votre intervention et je ne manquerai pas de vous répondre dans les meilleurs délais.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en mes sentiments les meilleurs.



Ambroise GUELLEC

Monsieur Bertrand COUSIN
Député des Côtes-du-Nord
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS

Le Premier Ministre

Paris, le 16 OCT. 1986

CAB III 3 YM/SG
046535

Monsieur le Député,

Cher Bertrand,

Votre lettre concernant la sécurité des navires marchands français navigant dans le Golfe Arabo-Persique a retenu toute mon attention.

Je tiens à vous dire que le Gouvernement est très sensible à cette préoccupation, d'autant plus qu'à la suite d'un incident semblable il avait été conduit à prendre, dès le mois de mars, un certain nombre d'initiatives, notamment diplomatiques, pour réduire la menace s'exerçant contre notre trafic commercial. Il n'a cessé, depuis, de suivre avec une particulière vigilance l'évolution de la situation dans le golfe.

La recrudescence récente des incidents affectant des navires battant différents pavillons m'a conduit à demander que la situation dans le golfe fasse l'objet d'une analyse permanente. A cet effet, une cellule de crise réunissant les représentants des départements ministériels concernés a été mise en place auprès de moi.

Aussitôt connu l'incident survenu au BRISSAC, les décisions qui s'imposaient ont dès lors pu être prises sans délai, avec notamment l'envoi d'une équipe d'artificiers et l'assistance de l'avis escorteur Commandant BORY.

Le Gouvernement entend que la libre circulation de nos bâtiments dans le golfe Arabo-Persique puisse être assurée. A cet effet, il a effectué les démarches diplomatiques nécessaires auprès des pays impliqués, et élevé, par la voix du Ministre des Affaires Etrangères, les vives protestations qu'appelait l'incident du BRISSAC.

Bien entendu nous suivons avec vigilance et attention l'évolution de la situation. Le dispositif actuellement en place sera resserré et ses délais de réaction améliorés, particulièrement à l'occasion des mouvements de bâtiments marchands français dans les zones les plus exposées.

Telles sont les précisions que je tenais à vous apporter à ce sujet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

Bien cordialement


 Jacques CHIRAC

JEAN WALLYN
ANCIEN BATONNIER

PIERRE BERTRAND

JEAN-CLAUDE CARLIER

BRUNO KHAYAT

8, RUE ALFRED DUMONT
BOITE POSTALE 2087
59376 DUNKERQUE CÉDEX 1
C. C. P. 209.85 E LILLE
TÉL. : 28.66.82.50
(lignes groupées)
TÉLEX : 132209 F DUNLAW

DUNKERQUE, LE 13 NOVEMBRE 1986

Monsieur le Président de
l'Association Française des
Capitaines de navire

II avenue du Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD

SAINT GERMAIN
JW/RC

Monsieur le Président,

Je vous accuse réception de votre lettre du 5 Novembre qui m'est parvenue au courrier du 12.

J'accepte votre proposition de me se substituer à Maître GARAUD sous la seule condition que mon confrère me donne son accord

Je lui écris par ce même courrier par courtoisie.

Je connais bien le dossier.

Je suis moi même issu d'une famille de marins (mon grand-père était capitaine d'Islande et mon père était pilote au Port de Dunkerque); seul un manque d'acuité visuelle m'a fait dévier vers le droit...

Deux des capitaines de ferries interrogés comme parties civiles Pierre et André WALLYN sont mes cousins germains.

Je n'ai qu'un seul regret : c'est que cette affaire ne soit pas évoquée devant le Tribunal Maritime Commercial devant lequel j'ai plaidé souvent et qui est composé de marins parlant le même langage, sachant ce qui se passe sur une passerelle de navire et parfaitement conscients des réalités maritimes qu'un terrestre a du mal à comprendre.

Le Juge d'Instruction avait un moment songé à la compétence du T.M.C. mais la Cour de Cassation ayant décidé en 1980 que la compétence de cette juridiction maritime devait être écartée en cas de constitution de partie civile, c'est devant le Tribunal Correctionnel que cette affaire sera un jour évoquée.

Je me rends à Paris le mercredi 19 Novembre pour une expertise.

Peut-être serait-il possible de nous rencontrer à cette occasion.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

J. WALLYN

JEAN WALLYN
ANCIEN BATONNIER

PIERRE BERTRAND

JEAN-CLAUDE CARLIER

BRUNO KHAYAT

8, RUE ALFRED DUMONT
BOITE POSTALE 2087
59376 DUNKERQUE CÉDEX 1
C. C. P. 209.85 E LILLE
TÉL. : 28.66.82.50
(lignes groupées)
TÉLEX : 132209 F DUNLAW

DUNKERQUE, LE 27 NOVEMBRE 1986

Monsieur le Président de l'
Association Française des Capitaines
de navire

II avenue Maréchal Leclerc

92210 SAINT CLOUD

Affaire du SAINT GERMAIN
JW/RC

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que Maître GARAUD m'a répondu en me donnant son accord pour que je lui succède dans ce dossier.

Il m'a d'ailleurs fait parvenir la photocopie de sa lettre au Commandant STEPHANY en date du 20 Novembre 1986.

J'ai eu une nouvelle entrevue avec le Juge d'Instruction.

J'ai tout d'abord appris que les inculpations avaient été notifiées.

Je n'ai pas la liste exacte des inculpés mais je sais :

- que Monsieur SAVINA figure parmi eux
- que tous font partie de la C.G.T

Tous les inculpés ont déclaré qu'ils choisissaient comme avocat Maître JOSEPH du Barreau de Lille et ils ont demandé et obtenu qu'ils ne soient entendus qu'en sa présence.

Les auditions des inculpés n'ont pas encore eu lieu.

Le Juge d'Instruction MAROTTE nous quitte dans trois semaines pour prendre la présidence du Tribunal de Grande Instance de BRIVE LA GAILLARDE.

Il m'a indiqué qu'il ne procéderait pas lui-même avant son départ aux auditions et qu'il en laisserait le soin à son successeur qui n'est pas encore désigné.

Le motif de l'inculpation serait le refus d'obéissance visé par l'article 59 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Je ne manquerai pas de vous tenir au courant de tout fait nouveau qui pourrait être porté à ma connaissance.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

JEAN WALLYN
ANCIEN BATONNIER

PIERRE BERTRAND

JEAN-CLAUDE CARLIER

BRUNO KHAYAT

8, RUE ALFRED DUMONT
BOITE POSTALE 2087
59376 DUNKERQUE CÉDEX 1
C. C. P. 209.85 E LILLE
TÉL. : 28.66.82.50
(lignes groupées)
TÉLEX : 132209 F DUNLAW

DUNKERQUE, LE 11 DECEMBRE 1986

Monsieur le Président de l'
Association Française des Capitaines
de navire
11 avenue Maréchal Leclerc

92210 SAINT CLOUD

Aff. SAINT GERMAIN
JW/RC

Monsieur le Président,

J'estime en effet que l'affaire du Saint Germain est d'une gravité exceptionnelle car les délinquants :

- ont bafoué l'autorité du commandant qui supporte seul par ailleurs le poids de lourdes responsabilités dans la conduite de son navire
- ont méconnu une tradition séculaire de la marine à laquelle ils ne sont pas dignes d'appartenir.

Je m'étais réjoui de l'intention qu'avait manifestée le Juge d'Instruction de renvoyer l'affaire devant le Tribunal Maritime Commercial qui a l'immense avantage d'être composé de marins.

Le Juge a abandonné sa décision première et a décidé de choisir le Tribunal Correctionnel.

Mais je peux assurer votre honorable correspondant que cette décision n'a pas été prise avec une arrière pensée politique ou autre.

Il s'agit en effet purement et simplement d'une question de droit qui peut être ainsi résumée.

1°) le Tribunal Maritime Commercial est une juridiction d'exception dont la compétence est limitée à la connaissance des conventions et des délits.

Les crimes lui échappent car ils sont jugés uniquement par les juridictions de droit commun (article 25 du code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande).

Par conséquent si le Juge d'Instruction avait poursuivi pour le crime de mutinerie selon l'article 60 du code, le T.M.C. aurait été de toute façon incompétent.

La seule juridiction compétente était la Cour d'Assises.

2°) s'agissant d'un délit, la connaissance du dossier appartient

- soit aux juridictions de droit commun (c'est-à-dire le Tribunal Correctionnel)

- soit au Tribunal Maritime Commercial . (article 25 du code).

3°) devant le Tribunal Maritime Commercial aucune constitution de partie civile ne peut intervenir.

La partie lésée a simplement le droit de se porter partie civile devant la juridiction de droit commun (article 37 du code).

4°) la Cour de Cassation, Chambre Criminelle, dans un arrêt du 30 Janvier 1980 en a tiré la conséquence que dès lors que la partie lésée s'est constituée partie civile, seul le Tribunal Correctionnel peut statuer.

Vous trouverez sous ce pli en photocopie le texte de cet arrêt rendu dans une affaire d'homicide involontaire.

La décision d'orienter cette affaire sur la voie correctionnelle est donc exclusivement fondée sur l'état actuel de la loi et de la jurisprudence et n'a rien à voir avec une arrière pensée quelconque.

Je sais bien que l'attitude du Secrétaire d'Etat chargé de la mer dont l'idéologie politique l'a poussé à classer l'affaire a provoqué la réprobation légitime des marins et a fait naître des réactions de méfiance.

Mais la justice en dehors de certains écarts est plus sereine et plus objective.

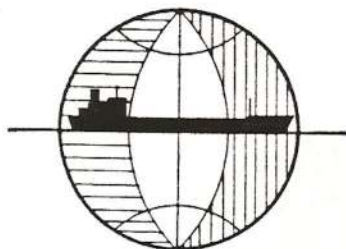
En tout cas en ce qui concerne le Juge d'Instruction MAROTTE qui malheureusement quitte Dunkerque, je peux assurer, le connaissant personnellement, que sa décision a été dictée uniquement par des considérations de technique juridique rappelées ci-dessus.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

**AFCAN**N/REF. JCL/NP
86/400ANNEXE IIIMonsieur A. GUELLEC
SECRETARIAT E. A LA MER
Place de Fontenoy
75700 PARIS

Le 29 Décembre 1986

OBJET : NORMES DE VEILLE
Décret n° 86-1209 - J.O. du 27.11.1986 - Page 14274 -

Monsieur le Ministre,

Le texte cité en référence est censé aligner la législation nationale sur la Convention Internationale de 1978. Or, nous remarquons que l'article 3 du décret, ajoutant un article 4-1 au décret du 8 Juillet 1977, est en contradiction avec la convention internationale.

Si nous rapprochons les deux textes suivants :

"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".

J.O. 27/11/1986

"A condition que dans chaque cas :

- i) la situation ait été attentivement évaluée et qu'il ait été établi sans doute possible que l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille en toute sécurité ;
- ii) il ait été dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, sans que cette énumération soit limitative :
 - du temps
 - 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 de dispositifs de séparation de trafic ;

.../

iii) la passerelle puisse bénéficier d'une aide immédiate si un changement de situation l'exige.

Règle II - 9 b-iii

la convention internationale implique la présence permanente à proximité immédiate de la passerelle d'un homme disponible.

Le décret, ne faisant référence qu'à l'effectif, dispenserait de cette présence.

Nuance presque imperceptible pour le profane, la différence est essentielle pour le navigateur expérimenté. L'application du texte du décret conduirait à prendre des risques graves contre lesquels nous nous permettons de vous mettre en garde et dont vous auriez à assumer la responsabilité.

Nous vous demandons de bien vouloir revoir le texte national afin de le mettre en harmonie avec la législation internationale.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire Général,



LE DIRECTEUR DU CABINET

ANNEXE IV

Paris, le 12 AOUT 1983

CAB/M N° / 1171

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettre du 16 mars 1983, vous me faites part de votre crainte de voir s'instaurer une obligation officielle de quart pour le capitaine, généralisant une pratique dont vous dénoncez les effets négatifs sur le plan de la sécurité.

Le nombre des officiers affectés à la passerelle qui doivent se trouver à bord est contrôlé lors de la délivrance du visa apposé à la décision d'effectif en fonction des caractéristiques, du type de navire et de la durée des séjours à la mer.

Ces dispositions, conformes aux conventions internationales ratifiées par la France, offrent la garantie que les effectifs embarqués satisfont aux exigences relatives à la sécurité. Aucun projet de texte susceptible d'affecter l'équilibre de la réglementation en vigueur dans ce domaine particulier n'est actuellement à l'étude.

Dans ce cadre destiné à maintenir les garanties minimales concernant la composition de l'état-major, dont vous craignez la remise en cause, rien ne s'oppose, dans des situations particulières à ce que l'organisation du travail à bord soit aménagée de la manière la mieux adaptée à la navigation pratiquée dès lors que cet aménagement ne crée pas de nouvelles sujétions permanentes pour une catégorie de personnels donnée, et qu'elle reçoit l'accord du capitaine, responsable de la sécurité à bord et de la conduite du navire. 2

C'est ainsi que certains capitaines, s'associent à l'organisation du quart selon les modalités qu'ils jugent les plus adéquates en fonction des contraintes du bord.

Cette pratique à laquelle l'administration n'entend conférer aucun caractère obligatoire ni systématique, ne peut être appréciée au cas par cas que par le responsable du bord auquel il appartient de la remettre en cause s'il la juge injustifiée ou dangereuse.

En tout état de cause je puis vous assurer que la même rigueur que par le passé sera apportée par l'administration lors du contrôle des effectifs pour faire respecter les dispositions réglementaires existantes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur du Cabinet



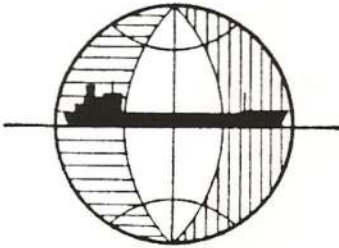
UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Marechal Leclerc

92110 SAINT CLOUD

Tel 771.21.55

**AFCAN**N/REF. JCL/NP
87403ANNEXE IV-2

Monsieur l'Administrateur DOZOLME
 Direction départementale des Affaires
 Maritimes des Bouches du Rhône
 Chef du Quartier de Marseille
 23/25 rue des Phocéens
 13227 MARSEILLE CEDEX 1

Le 16 Janvier 1987

Monsieur l'Administrateur,

Nous avons été avisé par notre adhérent, le commandant Michel CARON, commandant le MS ATLAS de l'Union Industrielle et Maritime, que vous aviez établi une décision d'effectif à 3 bordées incluant le capitaine dans le rôle de quart.

Nous savons que les conditions économiques et la concurrence internationale obligent à des mesures de réduction des coûts en personnel ; depuis longtemps déjà les capitaines ont assuré le quart dans une large mesure, mais cette mesure avait été laissée à leur discrétion de façon à pouvoir assurer la présence de deux officiers, comme le prévoient les conventions internationales, quand les conditions nautiques rendent cette mesure nécessaire.

Votre décision constitue une pression caractérisée sur le comportement du capitaine, alors qu'il doit rester souverainement juge des conditions dans lesquelles le quart doit s'exercer. L'organisation du service de quart à 3 bordées incluant le capitaine constitue une atteinte sans équivoque à la sécurité de la navigation. Notre association, au nom de son adhérent, vous adresse les plus expresses réserves à ce sujet et attire votre attention sur la gravité de la responsabilité que vous avez prise en édictant cette décision.

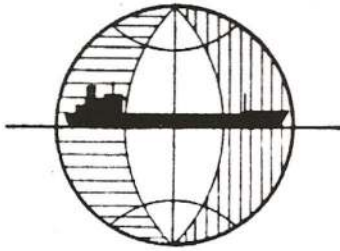
Croyez, Monsieur l'Administrateur, à l'assurance de nos sentiments très distingués.

, Le Secrétaire Général,

UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

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

**AFCAN**N/REF. JCL/NP
87.405ANNEXE IV-3

Monsieur l'Administrateur BOZOLME
 Direction Départementale des Affaires
 Maritimes des Bouches du Rhône
 Chef du quartier de Marseille
 23/25 rue des Phocéens
 13227 MARSEILLE CEDEX 1

Le 29 Janvier 1987

OBJET : RECOURS CONTRE UNE DECISION D'EFFECTIFS CONCERNANT LE M/S
 ATLAS DU 18.12.1986 -
 N/REF. 87403 DU 16.1.1987 -

Monsieur l'Administrateur,

Le commandant Michel CARON, commandant le M/S Atlas
 le l'U.I.M. conteste le bien fondé de la décision
 d'effectif établie par vous et nous charge d'intro-
 duire un recours auprès de l'Administration.

Nous avons donc l'honneur de vous demander par la
 présente de bien vouloir revoir cette décision d'ef-
 fectif en fonction des renseignements et observations
 que notre collègue et nous-mêmes avons formulés et
 que nous sommes prêts à compléter si besoin est.

Nous vous prions de croire, Monsieur l'Administrateur,
 à l'assurance de nos sentiments très distingués.

Le Secrétaire Général,

UNITE SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél 771 21.55

**AFCAN**ANNEXE V

QUESTIONNAIRE AU SALON NAUTIQUE

Janvier 1987

Le 13 Janvier 1987

Madame , Monsieur ,

L'A.F.C.A.N. ne veut nullement donner des leçons au plaisancier que vous êtes , mais veut tout simplement entamer un dialogue avec vous pour AMELIORER LA SECURITE EN MER .

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir répondre à ce questionnaire pour que nous puissions nous " situer " vis à vis de vos préoccupations de plaisancier .

D'avance , nous vous remercions .

I. Que représente pour vous un CAPITAINE FRANÇAIS de navire marchand

- Un danger potentiel ..
- Une sécurité en cas de détresse
- Un pollueur remplaçable par n'importe quel chinois ..
- Un Monsieur responsable devant son Pays .

II . Pensez vous que votre sécurité en Mer , puisse être augmentée par des navires de commerce Français croisant dans les parages.

O U I

N O N

III . Etes vous conscient , qu'à l'instar des BOAT PEOPLE qui ne sont pas toujours sauvés par certains navires , battant certains pavillon , vous risquez vous aussi de ne pas être récupéré lors d'un naufrage par ces mêmes navires .

O U I

N O N

IV . Souhaitez vous compléter votre formation ou votre information Maritime pour mieux skipper votre bateau .

O U I

N O N

Si OUI sous quelle forme ?

.....

.....

.....

V . Souhaitez - vous entrer en contact plus souvent avec le navires marchands que vous rencontrez .

O U I

N O N

VI . Connaissez l'A.F.C.A.N. avant aujourd'hui ?

O U I

N O N

VII . Pensez - vous aujourd'hui que l'APCAN puisse vous aid

O U I

N O N

Si OUI sous quelle forme ?

VIII . Saviez vous que Beaucoup de Capitaines Français sont aussi des Plaisanciers et même des coureurs en solit

O U I

N O N

IX . Saviez - vous que l'A.F.C.A.N. entreprend une vaste étude sur la PLAISANCE pour améliorer la SECURITE .

O U I

N O N

X . Sur quel type de bateau naviguez vous ?

Croiseur cotier

Croiseur Hauturier

Régate en amateur

Régate professionnelle .

XI . Depuis quel age naviguez vous ? quel age avez vous ?

.....

.....

VOS COMMENTAIRES :

DELEGATION MEDITERRANEE

RENCONTRE DU MARDI 20 JANVIER 1987

Présents: AN GELVY-BARTHELEMY- BEAUFRERE -FOUCHARD-KERANFLECH-
MASSEIN-BRUN-CORDONNIER(sympatisant).

Excusé: RANCELLI

Merci tout d'abord aux présents qui ont bien voulu essayer les platres de cette première rencontre Toulonnaise destinée à tous les adhérents du Var et des Alpes Maritimes.

Le gel des routes environnant Marseille n'a pas permis hélas aux Marseillais de participer au lancement de cette section.....

Devant la déception de tous causée par les événements récents survenus dans la marine marchande d'aucuns pensent que les solutions ne pouvant plus être trouvées sur le plan national, il est temps d'essayer de passer au niveau Européen: à savoir: prise de contact avec le pouvoir communautaire pour une meilleure connaissance des projets maritimes en gestation.

prise de contact avec les Associations de Capitaines du marché commun pour:
mieux connaître la situation de chacun dans son propre pays.
la situation de chacun vis à vis des autres
le chemin à parcourir pour l'élaboration d'un statut commun acceptable pour tous.

La préoccupation du moment(avec la part du capitaine) étant l'emploi les éventuelles offres et demandes seront centralisées par un adhérent(probablement GODIN)

Ont été évoqués: le naufrage de l'ANITA mais nous n'avons pas d'information suffisante.

: les conditions de travail des équipages des navires fluvio-maritimes.

PROCHAINES REUNIONS

TOULON: Mardi 17 février
Mardi 17 mars

MARSEILLE: Mardi 3 février
Mardi 3 mars.

REUNION DU MARDI 3 FEVRIER 1987

Présents: Sympathisants: CASSARD HABAULT
:Adhérents: DEBAYLE HARANT LUIGI MANSIRE
MASSEIN MOUREN RANCELLI PERRIAU
PASSAGE DE PELLICOT en escale.

Mois positif pour l'A.F.C.A.N. Dans le contexte
actuel notre association semble pouvoir être considérée par
beaucoup comme un interlocuteur possible(et non plus forcé).

Notre collègue CHARLOT a participé le 6 janvier à
PARIS à la réunion préparatoire du sous-comité de la navigation
à l'O.M.I. Il a participé à la séance plénière à Londres du
12 au 18 janvier.

Lors du salon nautique, nous avons pu obtenir une place
au stand de la marine marchande. Grâce au dynamisme de LE GALL et
YVONNOU, l'A.F.C.A.N. a pu se faire connaître et se faire entendre.
La surprise initiale des visiteurs s'est transformée en vif
intérêt.

Dans une réponse à une longue lettre du président BROC
-CHEC le secrétaire d'état à la mer A.GUELLEC confirme son
accord pour notre représentation au conseil supérieur de la
marine marchande.

Cette proposition est confirmée par une lettre
ultérieure de Mr LEONARD, président du dit conseil, qui nous
déclare étudier la question sous un jour très favorable.

Le délégué sortant du C.C.A.F. a répondu aussi à une
lettre de notre président....

L'action menée au salon nautique s'est poursuivie
par un débat dans les locaux de la revue: "Bateaux". Participaient
entre autres à ce débat YVONNOU, SACONNEY, BROCHEC, Patrick MORVAN
les lecteurs de cette publication y trouveront le compte-rendu
in-extenso.

Le Conseil d'Administration élargi, réuni le 14 janvier
à Paris dans des conditions climatiques difficiles, a confirmé la
nomination de TROCHERIS comme président.. BROCHEC étant nommé
Président d'honneur.

La section méridionale tient à remercier chaleureuse-
-ment le président BROCHEC pour son activité intense, continue et
obstinée, activité qui porte aujourd'hui ses fruits.

Commission plaisance:

CARON, qui a rédigé quelques pages à l'intention des plaisanciers naufragés à récupérer, désirerait recevoir tous témoignages vécus de sauvetage par navire de commerce. L'intérêt réside plus dans le récit de ce qui a été cause de difficulté ou d'échec. L'essentiel est de faire oeuvre pédagogique.....

Adressez vos témoignages par l'intermédiaire de l'AFCAN ou directement. L'intéressé vous en remercie vivement. Il désirerait aussi connaître l'avis de ses collègues sur de qu'il a rédigé: un des exemplaires se trouve chez Massein qui fournira copie.

QUART DU CAPITAINE.Affaire CARON "ATLAS"

Notre adhérent, face à un tableau de service par bordé (effectif 3 off. pont) ayant refusé de faire la quart, une nouvelle décision d'effectif lui a été aussitôt notifiée: service par tiers, capitaine au tableau de quart avec un visa: "Le capitaine demeure juge toutefois de la durée de ses quarts compte tenu des circonstances"

Si le quart du capitaine est entré dans les moeurs, ce nouveau pas impose au Capitaine de justifier pourquoi il ne peut pas faire la quart. C'est donc un autre pas. Mais ceci étant manifestement contraire à l'esprit des textes réglementaires le statut du Capitaine, l'A.F.C.A.N. a décidé de demander la révision de la décision du Directeur des Affaires Maritimes de Marseille.

XXXXXXXXXXXX ECHOUEMENT DU "KINI-KERSTEN" XXXXXXXXXXXX

Les medias ont largement rendu compte de l'échouement de ce navire Allemand le long du Cotentin. C'était surtout pour faire remarquer en souriant que l'évènement avait eu lieu le 1^{er} janvier au petit jour.

Si ces medias avaient été objectives et bien informées elles auraient pu dire aussi que le service de la passerelle était assuré par bordée, un officier seul étant de quart (6 heures de quart en l'occurrence de minuit à six) sans qu'aucun dispositif de sécurité ne prenne en compte la solitude de l'officier de quart.

NORMES DE SECURITE NATIONALES ET INTERNATIONALES

PERRIAU poursuit son oeuvre de benédicte et les feuillets s'amoncellent. Ce travail d'ores et déjà bien avancé nécessitera une relecture correctrice. Y-a-t-il des volontaires?

ENCORE UN APPEL!

nous faisons de notre mieux pour que circule l'information. Encore faut-il qu'elle existe. Actifs vous pouvez la fournir. N'hésitez pas!

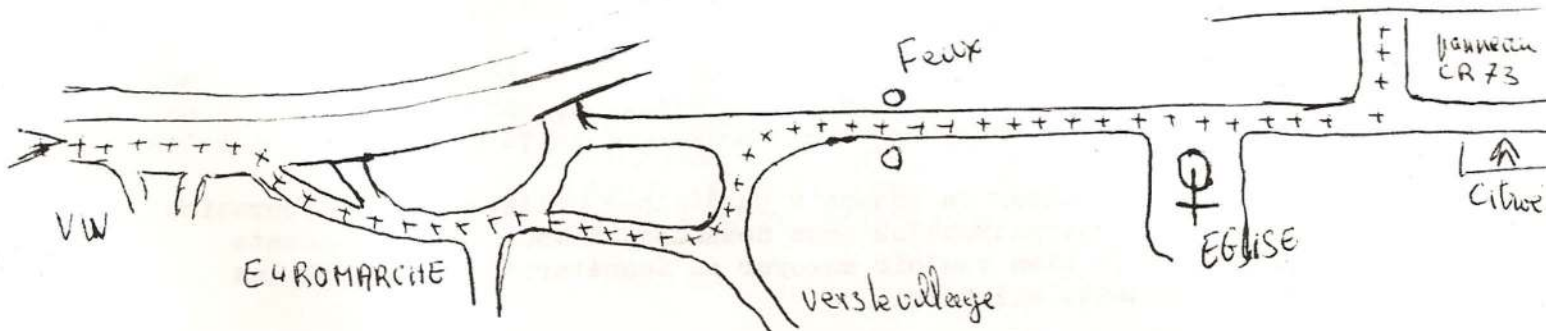
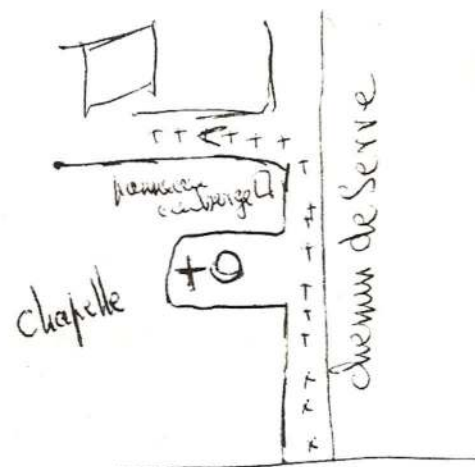
Notre trésorier national est à votre disposition pour l'encaissement des cotisations 1987 et vous remercie de votre geste spontané qui lui évitera le trac des lettres de rappel.

PROCHAINE REUNION: MARSEILLE Mardi 3 mars (12 ou 14h15)

REPAS DE PRINTEMPS

Le repas de Printemps de la région Méditerranée se déroulera
le JEUDI 9 AVRIL 1 987 à l'auberge de Serre (Aix les Mille)
(prix compris entre 120 et 150 frs)

A partir de l'autoroute Marseille Aix
Sortie les Mille

BULLETIN DE PARTICIPATION

le Commandant: assistera (1)
n'assistera pas (1)

au repas du jeudi 9 avril 1 987 à l'auberge de Serre AIX les Mille

Il sera accompagné: (2)

Signature:

Date:

- (1) rayer la mention inutile
(2) compléter si nécessaire.

BIEN VOULOIR RENDRE CE BULLETIN AVANT LE 31 MARS

MASSEIN
16 Roche Blanche
Le Brusco
83140 SIX-FOURS

REUNION DU 5 FEVRIER 1987

Etaient présents les Commandants CAUCHY GALLIS RECHER SACONNEY.

Absents: CHARLOT, une jambe dans le plâtre et CHENNEVIÈRE, en expertise à bord du "OT GARTH".

SACONNEY fait un compte rendu de la réunion avec la revue BATEAUX ET MERIÈRE en signale le parfait déroulement, nous pensons que la Région Ouest en fera la synthèse.

O.M.I. : lors du sous comité du 12 au 16 janvier a été posé le problème des navires à fort tirant d'eau, soit dans les routes en eau profonde soit dans les chenaux, et l'on est arrivé à la notion de chenal étroit où le navire à grand tirant d'eau peut devenir un navire à capacité de manoeuvres restreintes.

Si la solution est simple dans un chenal d'accès à un port, elle ne l'est plus dans les eaux de libre passage où sans imposer de VTS on peut imposer des rapports genre MAREP qui ne résolvent rien pour les manoeuvres.

Afin d'aider la France à participer utilement à l'élaboration de règles internationales nous demandons à tous les Commandants concernés de bien vouloir envoyer au Secrétariat de l'AFCAN les renseignements suivants:

- Situation géographique des chenaux étroits
- " " " de chenaux qui devraient être considérés comme étroits
- Réglementation locale (VTS, shipreports, interdictions pêche etc....)
- Usages locaux
- Exemples de messages à envoyer et destinataires
- Signaux utilisés
- Pratiques personnelles
- Suggestions.

Nous souhaitons ces renseignements pour la mi-juin afin d'en faire une synthèse à communiquer au ministère fin juin ce qui compte tenu des vacances d'été, laisse le temps à la France de présenter un Papier à l'OMI en octobre.

L'AFCAN devenant conseiller technique pour la navigation (et le seul) du Service Sécurité de la Navigation il importe de montrer que nous sommes ~~présents~~ présents et efficaces, nous espérons donc beaucoup de réponses.

CHARLOT est en train de faire le compte-rendu de la 33ème session du sous comité Sécurité Navigation.

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 5 FEVRIER 1987A SAINT-BRIEUC

Belle affluence à cette réunion régionale de SAINT-BRIEUC du jeudi 5 Février groupant les représentants du Finistère, Côtes-du-Nord et Ile-et-Vilaine.

Pas moins de 31 participants dont une douzaine de commandants en activité et 6 membres du Conseil d'Administration.

Etaient présents dès 10 H à l'Hôtel de la POMME D'OR : autour du Président BROCHEC, les Commandants GOURMELON, BUSIAU, LE GALL Y, YVONNOU, HAMON, RUFFLOCH, BARBANCON, LE POLLES, HOUZE, MARY, LEHOERFF, ZAKIAN, GUIBERT, BORDENAIVE, LANGLAIS, CAUDAN, CABILLIC, D'HERBAIS, ADAM A., CHAMOIX, LOISEAU, LANCELLE, BURELLER, TATON, LE CALVEZ J., SANQUER, MILON, COSSON, APPERY, BOUGEARD.

---oOo---

1) Premier sujet abordé : les travaux de la Commission PLAISANCE

Il y a quelques mois, à la lecture des prises de position des uns et des autres aussi tranchées qu'opposées, il semblait bien improbable que l'AFCAN puisse se lancer dans une approche dépassionnée de la Plaisance, secteur d'activité en pleine expansion. Si les Français se désintéressent de plus en plus du transport maritime, ils restent tout de même (et c'est tant mieux) assoiffés de Mer Loisir, Mer Exploité. Il ne fallait pas rater ce rendez-vous dès l'instant où les capitaines s'en tenant au strict domaine de la sécurité décidaient de mettre leur expérience au service de la Plaisance.

Dans ce but, on ne pouvait rêver meilleurs ambassadeurs pour nouer le dialogue que les membres de la Commission de Plaisance et de son coordinateur YVONNOU.

Coup de chapeau unanime des 31 Commandants présents à SAINT-BRIEUC pour les féliciter de leur action.

- **SALON NAUTIQUE** : présence AFCAN au stand du Secrétariat à la Mer (!...). LE GALL nous fait part de l'intérêt des visiteurs pour notre corporation et de l'excellence des réponses au sondage sur notre profession : notre image de marque est en hausse, que pouvait-on souhaiter de mieux ?

.../...

- **CONTACTS AVEC L'ADMINISTRATION** : mission réunie. Le fait que le Secrétariat d'Etat nous ait offert l'hospitalité à son stand est révélateur de l'intérêt qu'il nous porte. Notre action porte enfin ses fruits, notre bon sens est reconnu.
- **TABLE RONDE AVEC LA PRESSE** : le courant passe après le "survol-tage" de Septembre et l'éditorial musclé de BATEAUX. Les journalistes spécialisés de la Plaisance se sont rendus compte de l'aide que nous pouvions et voulions apporter à tous ceux qui sillonnent la Mer, par profession ou par plaisir. La table ronde organisée par BATEAUX est très prometteuse ; cette revue, la meilleure référence qui soit dans la presse de la Plaisance, est demandeuse de l'opuscule que la Commission AFCAN doit éditer sur les procédures de communication VHF, ou toutes autres liaisons radios, le langage normalisé OMI, lexique adapté à la Plaisance et tout autre conseil pouvant faciliter la navigation. Un vade-mecum utile pour tout plaisancier "lambda". Là aussi cohabitation réussie (voir article du Télégramme du 4/02/87 joint).

2) Deuxième sujet qui se rattache au premier, est le devoir que nous avons d'inculquer la prudence à tous ceux qui vont en Mer.

Nous pouvons être amenés à porter assistance et, de ce fait, prendre des risques pour notre équipage, lors d'un sauvetage. Ceux qui l'ont fait se rappellent les situations angoissantes qui en découlent.

Ce quelques lignes pour bien faire comprendre à ceux qui n'adhèrent pas à cette ouverture vers la Plaisance, que la motivation profonde de cette initiative est liée à la SECURITE de la navigation à voile ou à vapeur.

Ce qui est apparu tout-à-fait conforme avec les statuts de l'AFCAN dont l'article II est très explicite :

- établir une coopération avec toutes les organisations (internationales, professionnelles, etc.....) qui oeuvrent pour maintenir la Sécurité en Mer....
- d'informer l'opinion publique sur le métier en général et les responsabilités des capitaines en particulier. Ceci pour répondre à la demande de consultation du Secrétariat Général. L'AFCAN a le vent en poupe.

3) Lettre du Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, M. Pierre LEONARD.

Révèle, une fois de plus, les bonnes relations que nous avons avec le Ministère. "..... Je ne verrais cependant que des avantages à ce que vous participiez en tant qu'expert à des réunions de cette formation du Conseil. Peut-être pourriez-vous, dans cette perspective, faire parvenir au Secrétaire Général du Conseil les documents relatant les réflexions de l'AFCAN en matière d'économie des transports et de technologie maritimes".

BROCHEC a répondu en énonçant toutes les études que nous avons pu faire les uns et les autres au sein de l'AFCAN. De la pollution par les hydrocarbures au simulateur de passerelle, en passant par le "Fatigue Factor", le VTS, le CAS AMVI, le Quart du capitaine, notre politique de la Mer, sans oublier les Gardes Côtes européens ou la Navigation des Pétroliers dans le Golfe Arabe ou Persique, c'est selon !.....

4) Quart du Capitaine :

Sujet le plus important, d'actualité. Il importe que l'AFCAN définisse sa position à ce sujet. Ce qui sera difficile. Les "anciens" et les "modernes" n'ayant pas la même vision des choses ; de jeunes capitaines n'étant pas radicalement opposés à participer au quart, en pensant qu'en cas de pépin ce "Fatigue Factor" supplémentaire facilitera leur défense !

Il n'est pas tout-à-fait juste de considérer ce problème comme un combat d'arrière garde. Il faut trouver suffisamment d'arguments pour contrer cette mesure qui ne peut qu'augmenter l'insécurité sur Mer. Que l'Administration cesse d'accorder des dérogations en fonction de la taille du navire et considère plutôt les conditions du voyage. Notre collègue CARON ne s'y est pas trompé et a refusé de participer au quart sur l'ATLAS, suite à une nouvelle organisation du travail. Les 2 bordées 12/12 remplacées par un quart normal, Commandant inclus !

Une information nous fait savoir qu'il a été proposé à un capitaine (polyvalent) de réarmer un navire sous pavillon français à condition qu'il accepte aussi d'assurer en même temps la fonction de Chef Mécanicien !

Ca bouge du côté de notre fonction : il faut être vigilant.

5) Le décret du 21 Novembre 1986 autorise, de jour, la modification de la veille visuelle sur les passerelles de la façon que l'on sait.

Pourquoi, demande BOUGEARD, les navires qui adoptent cette organisation du travail, ne sont pas dotés du dispositif "Homme Mort". Facile à réaliser, il imposerait à l'Officier de quart d'acquiescer une alarme à la passerelle dont la période de répétition serait modulable de 10 à 30 minutes, suivant les consignes du Capitaine. En cas de non-acquittement du fait d'un malaise ou pour toute autre raison, une deuxième alarme serait déclenchée à la Machine, ou sur le BIP de l'officier mécanicien de permanence ou alarme générale en dernier ressort. BURELLER nous affirme que ce système existe sur les CR PARIS et TOKYO.

Pourquoi ne pas le généraliser ? L'Odyssée de l'Allemand "KINIKERSTEN" sur les côtes normandes est un avertissement sans frais dont il importe de tirer la leçon.

6) A l'Ouest du nouveau, relance du cabotage.

Certains d'entre nous sont intéressés par ce secteur, porteur d'espoirs. Le fond de commerce existe. Des opérations sont en cours.

7) Clandestins sur la Côte d'Afrique ou ailleurs.

Hélas pas nouveau, mais les responsabilités du Commandant sont de plus en plus grandes et la sécurité de l'équipage plus précaire avec de tels individus souvent prêts à tout. Sur demande de LOISEAU, une étude sera faite sur le sujet. Racontez-nous vos expériences en la matière. Bien que chaque cas soit spécifique, nous essaierons d'en tirer une conduite à tenir.

8) Bateau phare d'OUESSANT.

MILON, BARIOU et BOUGEARD ont fait partie de la Grande Commission Nautique qui s'est réunie le 21 Janvier à BREST pour discuter d'un projet de modification du balisage du dispositif de réparation du trafic au large d'OUESSANT. MILON nous fait le compte-rendu de cette séance où leur intervention devrait permettre d'améliorer les caractéristiques du Bateau Phare qui, en 1988, sera mis en place à 15 MN dans le SW du dispositif, en remplacement de l'aide majeure à la navigation. Ce Bateau Phare serait automatique, 22 mètres de long, mouillé par 110 mètres de fond, hors de portée du radar d'OUESSANT ; sa position serait surveillée par ARGOS. L'Ingénieur des Phares et Balises semble très confiant quant à sa tenue au mouillage ! Un ballon captif radarisable, amarré au BP à 100 m de haut, compléterait l'ensemble !....

9) Pour réduire les frais de déplacement aux réunions du Conseil d'Administration, BARBANCON propose de limiter la participation par région à deux personnes : un actif et un retraité. En outre, le remboursement des frais de déplacement des membres du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale ne se justifie pas.

De même l'unanimité se fait pour que soit respecté d'une façon stricte l'article 3 du Règlement intérieur stipulant que tout adhérent doit renoncer à toute responsabilité au sein de l'Association au-delà des 5 ans qui suivent la cessation réglementaire d'activité. A l'exception des anciens Présidents ou pour tout autre capitaine chargé d'une action très spécifique par exemple, BUSIAU en contact avec les Assurances.

10) Dernier point abordé : la décentralisation éventuelle du Secrétariat vers un grand port.

Le nouveau Président étant havrais, il serait possible que le Secrétariat soit transféré au HAVRE.

Qu'il soit à PARIS n'est pas entièrement satisfaisant. Des actifs se plaignent du manque d'efficacité de nos bureaux parisiens. Ce constat de carence ne date pas d'aujourd'hui, il est temps de crever l'abcès. La prochaine assemblée générale devra prendre une décision. Il est anormal de constater que dans toutes les régions, il y ait un regain de dynamisme et que cette belle énergie perde de sa valeur du fait du désintéressement de quelques-uns pour le bon fonctionnement de notre Association.

Une mise au point s'impose.

11) Assemblée Générale.

La tenue de cette Assemblée au HAVRE est unanimement souhaitée par la région Ouest.

----oooOooo----

Le Commandant BROCHEC signale la nomination au grade de Capitaine de Vaisseau de Réserve du Commandant COSSON. A cette occasion, celui-ci a offert le pot de l'après-midi.

A signaler également la promotion du Commandant RUYSSSEN au grade de Capitaine de Frégate de Réserve.

TANTE RÉFORME DU MARIN

Le plan Marine marchande, présenté le dernier, vient de paraître. En effet, l'Officiel du 30 janvier 1987 fixe les règles des navires de commerce (artiritime). Il allège sensiblement les exigences d'armement maritime à partir de cette date, la durée de prise en compte des accidents du travail ou de la durée de 4 à 1 mois.

À date, un nouveau dispositif d'assurance aux marins du deuxième au quatrièmement de leur salaire.
Le marin accidenté ou malade en mer n'est pas modifié, les frais du transport sont portés par l'armateur.

DE BREST :

DE 5 JOURS)

Record Committee » (WSSR) et la V) viennent d'harmoniser le calendrier de vitesse à la voile, celles-ci se basent sur une base de cinq jours, fixant inclus (clôture des inscriptions : le

», suivra celle de Sainte-Marie-de-Saint-Louis et Fos-sur-Mer (1^{re}-

ernational de vitesse : Lethbridge (Etats-Unis), du 15 au 30 mai; Sotavento (Canaries), du 25 juin; Sotavento (Canaries), du 11 au

is catégories, est détenu actuellement avec 38,86 nœuds depuis juillet

ir ces changements de dernière WSSR et les coureurs tiendront dont l'un des objectifs consis-

OH RACING : DE FRANCE EN 87.

America a révélé au public le sub-
bour le « match racing », ce début
championnat de France Division 1.
Ce n'est pas une mode venue de
d'un projet mûri depuis un an et
inétéau et Grundig France.

ir un nouveau type de régate et en
formation à la haute compétition.
du 7 mars au 10 mai. Des équi-
parrainés par autant de villes se-
riques (huit zones au total) sur des
ra, elle, du 20 au 24-mai mais sur
uit équipages champions de zone
de la Division 2.

hampion de France ainsi couronné
quelques jours plus tard à la Grundig
ales du match racing, Marc Pajot,
ris Conner.

FERNATIONALE A VOILE

de la course open et de la néces-
le, il a été récemment décidé de
constituée autour de Michel Ete-
d'épreuves au large, en une fédé-
FICO (Fédération internationale
de fédérations dont le siège sera à
n les organisateurs de différents
e type. Elle devrait regrouper des
emandés et Hollandais.

O est ainsi constitué : président,
sident et secrétaire général, Gé-
Rear Admiral Charles Williams

L'expérience des capitaines de la Marchande au service de la plaisance

Sans prétendre détenir le monopole du savoir et de la pratique maritimes, sans se poser en donneurs de leçons, les capitaines de l'AFCAN veulent faire passer certaines informations essentielles pour la navigation. Leur démarche est de mettre leur expérience au service de la voile, qui est souvent leur passion. De même que de nombreux pilotes de ligne sont des fervents de vol à voile, il est fréquent de rencontrer des commandants de navires marchands à la barre de voiliers. Le rush-régate du commandant Yvonnu, patron d'un super-tanker, est bien connu sur la côte de Bretagne Nord et même au-delà puisque ce dernier a fait, en parallèle en 84, le « Figaro » en solitaire et a failli remporter l'an passé la Course des Vieux Safrans, également en solo. L'été prochain il y retrouvera probablement son ami, le coureur concarnois Patrick Morvan.

Le commandant Yves Le Gall, qui a fait une bonne partie de sa carrière sur les porte-conteneurs sur les lignes Méditerranée-Océan Indien, est, lui, mordu de vieux gréements, membre de l'Association des Olds-Gaffers.

Grâce à ces passionnés, il y a donc des passerelles entre ce monde des marins professionnels et celui des plaisanciers. La récente table ronde de « Bateaux », à Paris, a permis de rapprocher des points de vue avec les coureurs océaniques et d'aborder certains problèmes de la cohabitation sur l'océan. (« Le Télégramme » du 29 janvier, page 6).

Nous avons retenu quelques points essentiels touchant à la communication et à la signalisation.

La VHF : le premier matériel de sécurité

La VHF est, aux yeux des capitaines de navires, un instrument indispensable pour les plaisanciers. « Le premier matériel de sécurité à bord », estiment-ils. Dès que l'on s'éloigne un tant soit peu des côtes, il faut assurer une veille sur le canal 16 et renouveler avec fréquence les appels « Security » donnant sa position, sa route, sa vitesse dès lors que l'on se trouve dans une zone encombrée (rail). Mais petit obstacle technique : les plaisanciers de notre littoral révoient de réelles lacunes dans l'usage de la VHF, estiment les capitaines. Ils connaissent mal les



De droite à gauche : le commandant Brocheo, président de l'AFLAN; le commandant Yves Le Gall, un passionné de vieux gréements, le Nantais Daniel Gilard et Thierry Vigoureux (Revue Bateaux).

procédures, à la différence des plaisanciers de la Mer du Nord, par exemple.

Toujours dans un esprit d'ouverture et d'information, l'AFCAN va réaliser un opuscule reprenant les termes techniques utilisés entre navires et stations. Ce minilexique servira à communiquer de façon plus professionnelle et efficace. Il faut unifier le langage.

Les feux de balcon se voient trop tard

Autre problème soulevé : celui de la signalisation de nuit. « Les feux de balcon d'un voilier ne se voient que très tard, largement après la détection radar qui est normalement faite à moins de 3 milles. Quand on connaît les courbes de manœuvre d'un pétrolier géant chargé, à 21 mètres de tirant d'eau, il est la plupart du temps trop tard pour que celui-ci manœuvre efficacement et sans risque », explique le commandant Yvonnu.

Une solution suggérée par l'expérience, c'est le feu blanc de tête de mât qui, de l'avis des coureurs comme des capitaines, se voit bien à distance. Il est toujours temps d'allumer les feux de pont en position rapprochée.

Par contre, les bateaux en course et notamment les multicoques très rapides devraient se signaler autrement que par les feux classiques. Les feux flashes ont été préconisés. « Nous sommes demandeurs », disent les coureurs. Mais l'obstacle est moins les marins eux-mêmes que la réglementation qu'il faudrait faire évoluer.

Pour des réflecteurs radars actifs

En matière de repérage, le gros ennemi c'est la brume, malheureu-

sément assez fréquente sur nos côtes. La visibilité réduite, le repérage à distance devient impossible. Mais on ne peut pour autant se tranquilliser en faisant une confiance aveugle aux radars des cargos.

Une étude de la revue « Bateaux » était arrivée à la conclusion que les réflecteurs des voiliers étaient inefficaces. Un point de vue partagé par les capitaines comme par les coureurs. « Les mâts métalliques ont plus d'échos que tous les réflecteurs ».

Les membres de l'AFCAN suggèrent donc la création de réflecteurs actifs (transpondeurs) et les CROSS sont également intéressés.

De tels matériels qui existent pour l'aviation seraient évidemment coûteux pour l'instant, mais il y a un marché et certaines entreprises s'y intéressent. C'est le cas du bureau d'études de la société orientale Plastimo avec laquelle les capitaines sont entrés en relation lors du dernier Salon nautique.

A travers ces quelques exemples, on note avec intérêt que les capitaines de navires dépassent vite le constat de carence pour rechercher de vraies solutions à certains problèmes de navigation (signalisation, sauvetage, assistance en mer, etc.). A ce titre, la Commission Plaisance qu'ils ont créée à l'AFCAN, peut constituer une intéressante force de proposition pour l'administration.

Gilbert DRÉAN

AFCAN, 11, avenue Maréchal-Leclerc, 92210 Saint-Cloud (tél. 47.71.21.55).

Président : commandant Brocheo.

REPUBLIQUE FRANCAISE

SECRETARIAT D'ETAT A LA MER

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES AFFAIRES MARITIMES
DES BOUCHES DU RHONE

QUARTIER DES AFFAIRES MARITIMES
DE MARSEILLE

23, rue des Phocéens
13236 MARSEILLE CEDEX 2

N° 150/SAT. - DZ/JP
Gmb.301.0

Marseille, le 13 FEV. 1987
Tél. 91.90.39.65

L'Administrateur en Chef de 1ère Classe
des Affaires Maritimes DOZOLME
Directeur Départemental des Affaires
Maritimes des Bouches du Rhône
Chef du Quartier de Marseille

à

Monsieur le Secrétaire Général
Association Française des Capitaines
de Navires
11, Avenue Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD

O B J E T : Décision d'effectif du M/S ATLAS - UNION INDUSTRIELLE
et MARITIME.

REFERENCE : Nos lettres JCL/NP 87-403 et JCL/NP 87-405
des 16 et 29 Janvier 1987.

Monsieur le Secrétaire-Général,

Dès réception de vos lettres, j'ai fait procéder
au réexamen de la décision d'effectif du M/S ATLAS visée par
mes soins le 9 Janvier 1987.

Il apparaît en effet que l'organisation du service
de quart à 3 bordées incluant le capitaine n'est pas conforme
aux dispositions de l'article 15 du décret 83-793 du 9 Septembre
1983. Celui-ci précise en effet que les cargos d'une jauge brute
supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des traversées de plus
de 24 heures et de moins de 10 jours doivent avoir à bord, en
sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation.

Cela suppose, dans une organisation à 3 bordées,
un second capitaine et deux lieutenants.

En accord avec l'Armement, il a donc été décidé
de rapporter le visa accordé le 9 Janvier 1987 et de rétablir
une décision organisant le service de veille à deux bordées,
comme le permet l'article 13 du décret précité.

REÇU EN DERNIÈRE
MINUTE JUSTE AVANT LA
MISE SOUS ENVELOPPE
DU BULLETIN

J.C.L

- 2 -

Je tiens cependant à préciser qu'aucun texte
national ou international n'interdit formellement au capitaine
de participer à sa convenance au service de quart pour soulager
le second capitaine et le lieutenant.

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



BULLETIN D'ADHESION
FICHE DE RENSEIGNEMENTS

NOM.....

PRENOMS

DATE DE NAISSANCE

DOMICILE

TELEPHONE

C°

PAVILLON

POSITION : actif navigant ou sédentaire
préretraité - retraité

A.....

Signature

Les cotisations pour l'année 1987

sont fixées à :

. navigants	1 100 FR
. sédentaires	750 FR
. retraités	200 FR

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

Les règlements sont à adresser à

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