

40

20

XXI

40

20

XIX

325

320

315

310

305

300

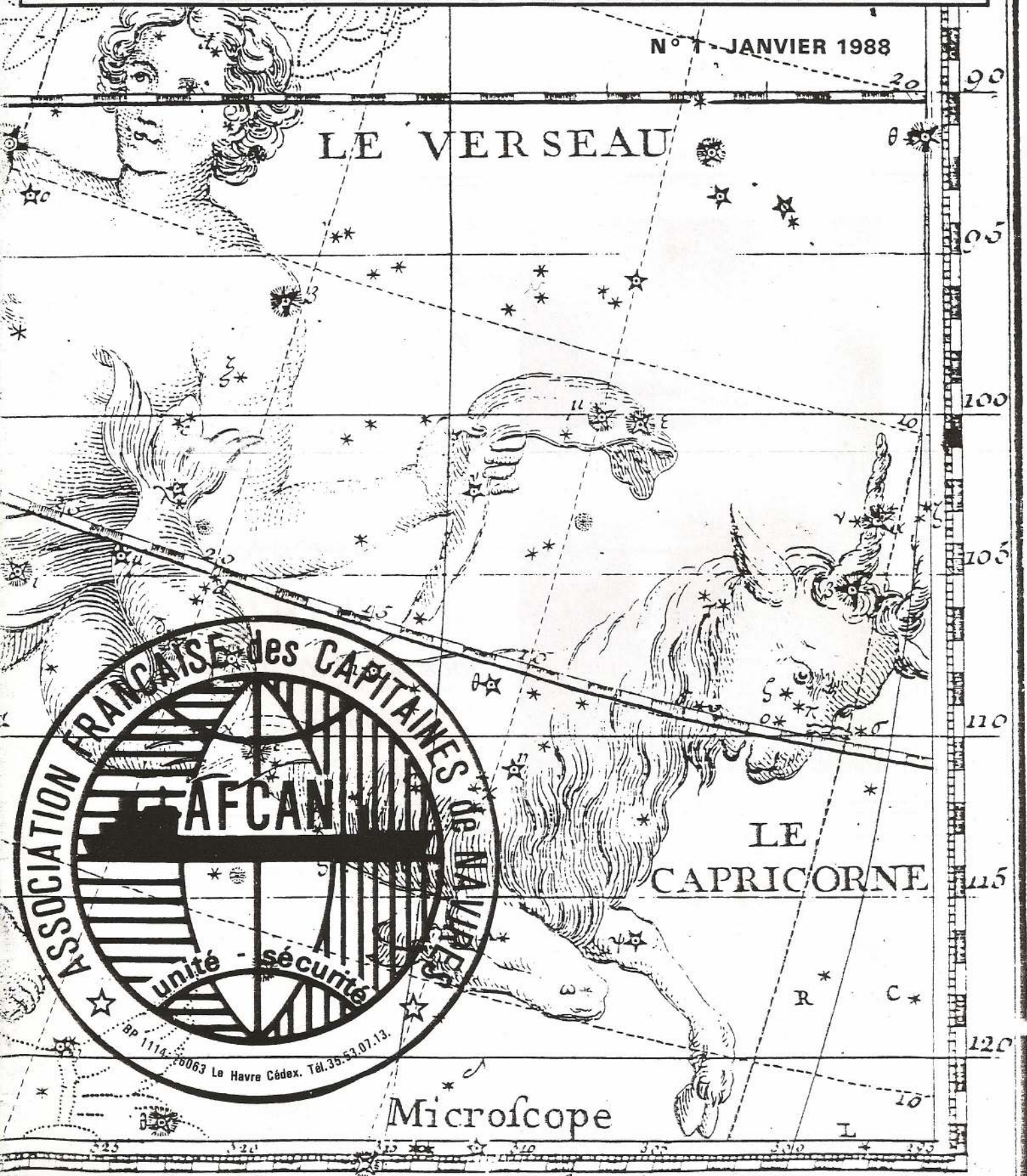
# AFCAN INFORMATIONS

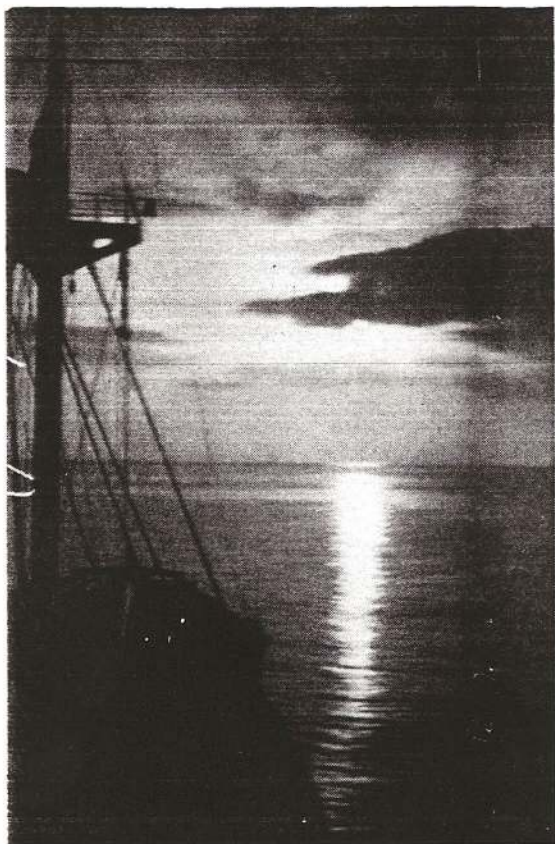
N° 1 JANVIER 1988

## LE VERSEAU

## LE CAPRICORNE

### Microscope





*Quel que soit l'horizon et  
quelle que soit l'incertitude  
qui règne au-delà,*

*le Comité de  
Rédaction  
de l'AFCAN*

*vous souhaite à tous  
une bonne mer  
pour 1988*

## **EDITORIAL**

### ***UN AUTRE BULLETIN D'INFORMATIONS, ET POURTANT LE MEME...***

Peut-être semblera-t-il paradoxal à certains, qu'au moment précis où le Bureau de l'AFCAN décide de plus de rigueur dans le budget et de la mise en application de mesures assez catégoriques pour préserver l'avenir, il prenne aussi la mise en forme d'un bulletin d'informations d'un genre nouveau, dont la présentation s'apparente davantage à la revue périodique.

Que ceux-là se rassurent.

Il s'agit en fait d'un concours de circonstances favorables à cette évolution.

Lorsque cette évolution permet aussi de réaliser des économies, de quoi se plaindre ?

Nous pensons au contraire qu'il faut s'en réjouir, et nos lecteurs apprécieront. Nous leur laissons le soin de nous dire si la nouvelle présentation leur convient et convient à l'esprit de l'Association.

Ce n'est pas pour suivre une mode, mais pour offrir un outil d'informations plus dynamique que AFCAN INFO se présente à vous dans une formule renouvelée. Il ne s'agit pas non plus d'en faire un support commercial, et si la présentation s'est transformée, l'objectif demeure : apporter et faire partager aux Capitaines et au milieu maritime et paramaritime une multitude de réflexions à travers la richesse des articles et études que nous nous proposons de publier.

N'ayons pas peur des mots : il existe chez tous les Capitaines un tel potentiel de connaissances et d'expériences qu'il serait indécent de ne pas exploiter cette «mine» à ciel ouvert que peut représenter notre Association.

Il reste cependant une condition à ce partage : que chacun veuille bien faire ce qu'il convient pour que le creuset soit alimenté, afin que le Comité de rédaction, auteur de cet éditorial, puisse poursuivre la diffusion de cette nouvelle revue, pour la satisfaction de tous.

C'est notre vœu le plus cher.

**LE COMITE DE REDACTION**

# LE MOT DU PRESIDENT

Chers collègues,



Permettez-moi tout d'abord de vous présenter ainsi qu'à tous les vôtres, en mon nom et au nom de l'AFCAN, mes meilleurs vœux pour 1988. Que cette nouvelle année voie une stabilisation de notre flotte, que nos camarades en activité gardent l'assurance de conserver leur commandement, et que ceux qui espèrent y accéder voient de nouveaux débouchés s'ouvrir, que les jeunes officiers enfin cessent d'être contraints d'abandonner le métier qu'ils ont choisi. Il ne faut pas se dire que ces souhaits sont utopiques, mais espérer que nos gouvernants sauront prendre les mesures qui s'imposent pour amorcer un redressement, et que l'AFCAN contribuera à inspirer les justes décisions. Enfin je ne voudrais pas terminer l'année sans une dernière pensée pour notre camarade le commandant Brochec, je souhaite que les siens oublient leur peine pour ne se souvenir que de ce qu'il a représenté pour tous ceux qui l'ont côtoyé.

Vous avez été convoqués en assemblée générale extraordinaire en raison du bouleversement des structures de notre association. Comme vous le savez notre gestion déficitaire nous imposait un redressement de notre situation financière. La façon la plus efficace de rogner sur notre budget s'étant avérée être la suppression de notre secrétariat de Saint Cloud afin de le confier à une secrétaire bénévole œuvrant dans un local gratuit, nous avons décidé, lors de la dernière réunion du bureau, de déménager à St Malo où les conditions espérées semblaient être réunies. Hélas, nous avons été obligés d'abandonner cet espoir à la dernière

minute, si bien que devant le risque de nous retrouver sans aucune infrastructure, je me suis vu dans l'obligation de prendre des décisions rapides et de remédier à cette défaillance par une meilleure répartition des tâches. C'est cette nouvelle organisation que je vais vous proposer, de même que je vais vous demander d'agréer nos collègues qui ont accepté de prendre en charge les postes rendus vacants à la suite de la fermeture de notre secrétariat de Saint Cloud.

A. Le secrétariat général sera désormais situé au Havre qui deviendra également notre siège social. A cet effet, et après d'autres recherches, nous avons loué un local dans l'ancien armement de la CGM, Avenue Lucien Corbeaux.

Le Cdt Charlot a accepté de se charger du secrétariat général, tandis que le Cdt Stephany, en tant que Secrétaire général adjoint assurera les relations avec les instances parisiennes.

Le Cdt Recher sera le nouveau trésorier.

Pour le moment nous avons l'intention d'engager une secrétaire à temps partiel, sans doute huit heures par semaine, en utilisant les services d'une agence.

B. AFCAN informations s'avérant être notre principal moyen d'expression et d'information il était important d'en confier la composition et la rédaction à un groupe bien structuré, j'ai donc demandé aux Cdts Mary et Le Gall de mettre sur pied un comité de rédaction. Une réunion s'est tenue à St Brieuc le 22 décembre, au cours de laquelle l'équipe de rédaction s'est organisée comme suit :

- Cdt F. Mary : Directeur de la publication
- Y. Le Gall : Gérant de la publication
- J.D. Troyat : Rédacteur en chef

Dans la même optique que pour le secrétariat général, j'estime nécessaire que le Cdt Lalitte soit également rédacteur, correspondant Parisien de la publication avec la charge principale de rapporter nos contacts et interventions auprès du ministère.

Les orientations principales seront définies par le Président qui sera tenu au courant de la publication.

Un imprimeur de Pédernec, dans les Côtes-du-Nord, a été contacté, et a fait des propositions de coûts qui semblent intéressantes.

C. Toujours dans le domaine de la communication, je pense qu'il ne faut pas oublier le problème de l'information interne. Jusqu'à présent celle-ci provenait de la diffusion à tous les adhérents des comptes-rendus des réunions régionales mensuelles. Certains d'entre nous sont partisans d'une diffusion générale en particulier sur les navires, d'autres pensent que tout n'est pas bon à divulguer et que certains problèmes internes ne doivent pas être étalés. Je suis de cet avis c'est pourquoi je propose d'éditer à partir du secrétariat général un bulletin d'information succinct qui sera un condensé des rapports des régions et qui me permettra également de rendre compte de l'activité de vos instances dirigeantes. Actuellement le Président ne s'adresse à ses troupes qu'au moyen de rares notes d'informations, j'estime que c'est, insuffisant, ces bulletins me serviraient également à proposer aux régions des thèmes de réflexion ou des projets qui pourront être discutés au cours des réunions locales.

Cette façon de faire devrait permettre à notre association de fonctionner d'une manière plus cohérente en orientant les réflexions de ses membres dans une direction commune. Il ne faut pas oublier que l'AFCAN est formée de 400 Capitaines. Notre manière de vivre sur les bateaux, nos habitudes nous entraînent d'avantage vers la réflexion que vers l'expression, mais l'intérêt de l'AFCAN c'est justement cela, elle nous permet de sortir de notre coquille, et même si la moitié d'entre nous désire rester sur sa réserve, il en reste encore 200. Deux cents Capitaines qui pensent dans la même direction et donnent leur opinion cela doit tout de même représenter une force utile. J'ai d'ailleurs l'impression qu'un certain nombre d'entre nous commencent à prendre conscience de cette possibilité et que la prochaine édition d'AFCAN INFORMATION ne pourra pas éditer tous les documents qui lui ont été proposés. C'est un excellent signe, il faut que ce phénomène s'amplifie et se canalise afin d'aborder groupés les sujets les plus urgents.

Nos contacts avec la grande presse sont assez légers. Certains journaux professionnels ne demandent pas mieux que de recevoir des articles ou des informations émanant de notre association, à condition bien entendu que ceux-ci présentent un intérêt certain. La grande presse est plus difficile à toucher pour la bonne raison que nos problèmes habituels intéressent encore peu le grand public. Il y a certainement quelque chose à étudier et à réaliser de ce côté. Peut-être manquons nous simplement de contacts avec les journalistes qui couvrent le domaine maritime.

Pendant que nous sommes en train de faire un diagnostic sur l'état de saute de notre organisation, il est indispensable de parler des commissions. Je pense nécessaire que les responsables de ces commissions recensent exactement leurs troupes, recrutent de nouveaux éléments si nécessaire, et possible, afin d'obtenir des équipes stables.

Les commissions qui existent sont :

1. Recrutement.
2. Juridique.
3. OMI.
4. Plaisance.
5. CEDRE.

Il faudrait que les responsables de ces différentes équipes informent le S.G. de leur composition définitive. Les membres de la commission O.M.I. en particulier me semblent pour l'AFCAN d'une importance capitale. Pour notre crédibilité, et afin de se montrer efficaces lors des sessions auxquelles ils participent à Londres, il faut qu'ils acquièrent auparavant une bonne connaissance des textes discutés, c'est la raison pour laquelle la stabilité des membres de cette équipe est indispensable.

Je souhaite que dans une des prochaines éditions d'AFCAN Informations nous soyons en mesure de faire paraître un organigramme valable et durable de notre organisation.

Puisque cette Assemblée générale extraordinaire m'en donne l'occasion, avant de passer à la discussion des points concernant notre réorganisation, je vais en profiter pour faire un bref récapitulatif de ce qui me semble être les événements et actions les plus importants de l'année qui vient de finir.

D'une façon générale 1987 a été marquée par la mise en application du plan de la Marine Marchande, c'est-à-dire une diminution massive des navires battant pavillon Français, et l'utilisation poussée du pavillon Kerguelen. Tout ceci se traduisant par de nombreuses suppressions de postes, les mises en préretraite ne pouvant compenser le désarmement des navires.

En ce qui concerne notre association proprement dite, voici dans leur ordre approximativement chronologique, les faits marquants de l'année :

Fin de la présidence du Commandant Brochec,

Première participation au salon nautique,

Participation aux sessions de l'OMI : STCW et MSC,

Participation à l'assemblée générale de l'IFSMA

Le Cdt Brochec est admis au Conseil supérieur de la Marine Marchande ; commission n° 1,

Décision de transférer le secrétariat général à St Malo,

Le gouvernement décide de protéger les navires marchands dans le Golfe,

Accords avec le C.E.D.R.E.,

Interventions diverses auprès du Secrétariat d'état à la Mer qui aboutiront à notre entrevue du 17 décembre avec Monsieur Guélllec et à la lettre du 23 dans laquelle ce dernier confirme sa position sur trois des points que nous lui avons soumis,

Participation à la journée européenne de la mer à Brest,

Décès subit du Commandant Brochec,

Accord du Secrétariat d'Etat pour que l'AFCAN participe à la CCS à titre consultatif,

Au cours de l'entretien du 17 décembre, Monsieur Guélllec nous assure qu'il n'y aura pas d'équivalence établie entre les brevets de polyvalence et la Marine Nationale,

Il nous donne également son accord pour que je succède à Brochec au Conseil Supérieur de la Marine Marchande,

Participation au salon nautique de décembre,

Installation de notre Secrétariat Général au Havre,

Création du comité de rédaction d'AFCAN Information.

Ce bref condensé de notre activité passe sous silence toutes les démarches et actions qui ont permis d'aboutir à ces résultats, je remercie tous ceux qui ont bien voulu donner leur temps et leur matière grise pour que l'AFCAN fasse preuve de vitalité.

En ce qui concerne notre effectif, nous avons commencé l'année avec 400 adhérents : 238 actifs et 162 retraités, nous la terminons avec 395 inscrits dont 200 actifs et 195 retraités. Etant donné le nombre des départs en préretraite qui n'ont pas donné lieu à des remplacements par suite du désarmement du navire, nous pouvons considérer que nous nous sommes maintenus mais nous devons faire mieux, notre collègue Huyard qui a bien voulu prendre la suite de Pellicot empêché par de nouvelles responsabilités dans sa société a du pain sur la planche pour continuer et si possible pour amplifier l'effort amorcé par son prédécesseur. Nous ne devons pas oublier que les statuts nous donnent désormais la possibilité de coopter de jeunes éléments parmi les seconds. Nous avons besoin des avis de la génération montante, c'est leur avenir qui se prépare en ce moment. Toutefois ce recrutement qui peut nous permettre une approche différente des problèmes en cours, ne doit pas nous faire oublier que notre association est celle des capitaines de navires. Dans cet ordre d'idées, je vous informe qu'à l'école du Havre vient de se créer l'association des anciens élèves de l'école. J'ai pris contact avec son responsable de même que je l'ai fait avec le Président des officiers de niveau I et avec le secrétaire des Capitaines côtiers, car je pense que dans le contexte actuel il est de notre intérêt d'avoir au moins des contacts entre nous.

Notre ami Boudière vous donnera le bilan financier. Celui-ci est déficitaire, nous espérons seulement que les mesures prises parviendront à le redresser en 1988, malgré la ponction que va entraîner la réception de l'IFSMA pour son A.G. de 1988.

Avant de terminer, je voudrais proposer à votre réflexion les thèmes suivants :

1. Réforme de l'enseignement maritime de France. Monsieur Guélllec vient de confier à Monsieur Fouché, Directeur de l'école du Havre et à Monsieur Dubois ex Directeur du port autonome la mission de rechercher des méthodes permettant à l'enseignement maritime de subsister malgré le manque de candidats pour la Marine Nationale.

Une solution consiste à procurer un enseignement qui permette de se reclasser facilement à terre, autrement dit de faciliter la carrière courte.

2. Je suis toujours très intéressé par toutes les expériences et tous les renseignements se rapportant à la navigation sous pavillon étranger.

3. Certains de nos collègues experts maritimes ont commencé un recensement de tous les navires au long cours étrangers sur lesquels le Capitaine fait le quart. Il suffit d'interroger le Capitaine sur le nombre d'officiers de quart et sur sa participation au service, de noter les caractéristiques du navire et son genre de navigation, enfin de dresser une liste à adresser au S.G. Les enquêtes menées jusqu'à présent démontrent qu'il n'y a pratiquement que les Français à faire le quart au long cours. Il serait bon que tous ceux d'entre nous qui en ont la possibilité poursuivent cette enquête.

4. N'oublions pas que l'IFSMA a fait à l'OMI une intervention sur le problème du «Fatigue factor». Tout ce qui se rapporte à ce sujet lui sera utile.

Je crois avoir parlé trop longtemps, je ne voudrais cependant pas manquer de remercier nos amis les Commandants Stephany, Lalitte, Boudière, Pellicot qui se sont dépensés pour que l'AFCAN aille de l'avant et croyez-moi, j'en ai un tout petit aperçu en ce moment, s'occuper du secrétariat demande beaucoup de travail. Je fais le vœu que notre nouvelle organisation soit vraiment efficace et contribue à améliorer encore l'image de marque et l'impact de l'AFCAN dans le monde maritime.

Le Havre, le 12 janvier 1988  
Le Président  
Cdt A. TROCHERIS

# LE DERNIER QUART...

## YVES BROCHEC (1930-1987)



*J'ai fait ta connaissance en 1960 : je commandais le IACRA, vétuste tanker de la SMS, tu étais mon second-capitaine. Tout de suite, un courant de sympathie s'est établi entre nous. Ce qui aurait pu rester des différences, des divergences, s'est vite confondu en une harmonieuse complémentarité. Nous avons fait encore plusieurs embarquements ensemble, puis tu as été appelé au commandement : c'était là ta vraie place. Nous ne nous sommes plus alors rencontrés qu'à la faveur de réunions de travail ou au hasard de relèves au bout du monde ; lorsque les routes suivies par nos navires respectifs le permettaient, nous ne manquions pas de nous livrer à de chaleureuses conversations en radio. Tu as continué ton ascension, peut-être dans... le tonnage, mais surtout dans la respectueuse estime de tes subordonnés, la confiance de l'armement et l'amitié de tes collègues. Tu nous avais rejoint à l'AFCAN, et, avant même ton départ en préretraite, tu as commencé à prendre des responsabilités et tu as été élu Vice-Président. En 1981, tu as accepté de remplacer au pied levé Daniel RIGOLET, cette grande figure de notre association, l'un de ses fondateurs et son premier président. Nous avons commencé alors une féconde collaboration qui vient seulement de prendre fin.*

*Au militantisme intransigeant insufflé par les circonstances de la création de l'AFCAN, tu as su progressivement substituer le dialogue. La compréhension dont tu as fait preuve envers tous nos partenaires n'a jamais endormi ta vigilance. Tu as su adopter avec chacun le ton qui convenait, sans te départir de ta courtoisie. Tu as eu l'art, à chaque fois que cela s'est montré nécessaire, de manifester ton désaccord sans mélanger le plan de l'activité associative et celui de l'amitié. Tu t'es dépensé sans compter pour tes idées généreuses, courant de réunions en rendez-vous, répondant point par point aux innombrables questions de ton volumineux courrier, te battant sans cesse pour la vérité, dans une atmosphère de recherche et de travail. En 1987, tu as passé au Commandant André TROCHERIS, notre actuel président, la barre de l'AFCAN que tu avais tenue sans défaillance pendant six ans. Tu n'en as pas moins continué à faire don de ton temps et de ton énergie aux causes qui t'en paraissaient dignes : sondages, études, réunions du Conseil supérieur de la Marine Marchande où tu venais d'être nommé pour y représenter l'Association.*

*Nous garderons de toi le souvenir de ta générosité, de ta loyauté, de ton sens de la mesure, de ta fidélité à tes engagements. Nous continuerons à te savoir gré d'avoir accepté des mains du Cdt Rigolet l'outil dont il était le principal artisan, l'AFCAN, de l'avoir perfectionné, d'en avoir assumé la charge pendant ces années cruciales, puis de l'avoir fidèlement transmis au Cdt Trocheris pour la poursuite du long combat.*

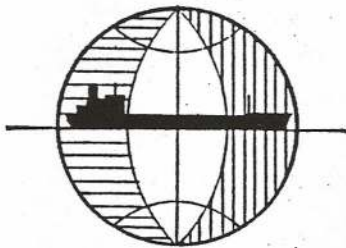
*Etait-il nécessaire que tu nous quittes à l'automne : nous avons encore besoin de toi...*

**21 janvier 1988**

**CDT LALITTE**

# RAPPEL HISTORIQUE

UNITE\_SECURITE



## AFCAN

L'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) a été créée à partir d'un élan de rage et de fureur provoqué par le vote des Lois scélérates 79-1 et 79-5 du 2 janvier 1979, concernant la répression de la pollution de la mer par les hydrocarbures, et d'une conversation téléphonique entre les Cdt's QUEMA et GOURMELON peu de temps après. Un appel fut lancé et entendu par plusieurs capitaines et afin de pouvoir agir officiellement, en attendant la

tenue de l'Assemblée Constitutive de l'Association, il était créé aussitôt un Comité pour la Création de l'AFCAN, avec la participation de J.R. THOMAS (Brittany Ferries) et de Y. CAUCHY, alors embarqué sur le CETRA CENTAURUS en travaux à BREST.

Les réponses à la campagne de recrutement ont été rapides et très encourageantes.

Le Cdt QUEMA, dès son débarquement, assura toute la préparation et le bon déroulement de l'Assemblée Constitutive qui eut lieu à PARIS le 14 juin 1979, avec dissolution simultanée du Comité préparatoire.

Le Cdt D. RIGOLLET accepta la Présidence, avec J.C. LALITTE comme Secrétaire Général.

Un fonds d'assistance juridique fut immédiatement mis en place.

En 1981, le Cdt Y. BROCHEC prit la relève de D. RIGOLLET dont la fougueuse action avait préparé la révision des deux lois précitées.

Puis en 1987, Y. BROCHEC, 6 mois avant sa brutale disparition, et après 6 années de travail intense, céda la place au Cdt TROCHERIS.

Entre temps, P. STEPHANY avait remplacé I.C. LALITTE aux fonctions de Secrétaire Général.

De 1979 à 1987, l'assistance juridique a été effective et positive pour environ 30 capitaines, devant divers tribunaux : d'Instance, de Commerce, TMC, ainsi qu'à l'étranger.

En outre plusieurs responsables de l'AFCAN, dans différents ports, ont assisté des Capitaines devant les Commissions d'enquête ou les Tribunaux, leur apportant non seulement une aide morale, mais également conseil, appui et interventions auprès des autorités locales.

Après des efforts sans relâche, l'AFCAN a été enfin admise :

- membre consultatif de la Délégation Française à l'OMI,
- membre de la CCS (Commission Centrale de Sécurité),
- au Conseil Supérieur de la Marine Marchande, en la personne de son Président,
- membre de l'Association Française de DROIT Maritime,
- membre consultant du C E D R E.

Le représentant de l'AFCAN à l'IFSMA, le Cdt CHENNEVIÈRE, est également Vice-Président de cette Fédération.

Dans toutes les régions maritimes de l'hexagone, l'AFCAN est actuellement bien connue et reconnue.

Le bilan est à ce jour largement positif, et plaide en faveur d'une adhésion sans réserves de tous les Capitaines, car l'action de l'AFCAN est essentielle et primordiale pour la défense de notre métier.

F. GOURMELON  
Le 25.01.88

## L'Association des Capitaines de Navires change de siège... et prend ses quartiers au Havre



L'Association Française des Capitaines de Navires tenait le mercredi 20 janvier au foyer des marins de la Maison des Gens de Mer du Havre une assemblée extraordinaire justifiée par un changement de siège social. De Saint-Cloud, en région parisienne, l'AFCAN transfère en effet son bureau au Havre pour des raisons d'effectifs. Il est apparu à cette association qu'il existait dans notre port un nombre conséquent de bénévoles susceptibles de prendre en charge la conduite de ce regroupement de capitaines. Parallèlement à cette disponibilité présente dans notre cité, l'AFCAN espère en s'installant au Havre rencontrer plus d'adhérents qu'à Paris. Situation portuaire oblige...

Désormais le siège social se situera avenue Lucien-Corbeaux et ce changement d'adresse a eu pour conséquence d'entraîner une modification du conseil d'administration de l'association. On retrouve à sa tête le commandant Trocherie, président, le commandant Charlot, secrétaire général et le commandant Recher, trésorier. Ces derniers auront pour mission d'assurer l'avenir de leur société qui compte quatre cents membres répartis à parité entre actifs et retraités, soit environ la moitié des capitaines actuellement en exercice.

Lors de cette assemblée, ont été également examinées les structures de l'association organisée par région au nombre de six : Nord, Nord-Ouest, Ouest, Paris, côte Atlantique et Méditerranée. Les différentes commissions permanentes de travail ont aussi été au centre des débats. Il s'agissait du «Recrutement», de «l'Organisation Maritime Internationale», de «la Plaisance» et d'une toute dernière nouvellement créée : «l'Etude d'un corps de gardes-côtes européen».

Et bien sûr, les membres de l'association ont ensuite abordé les thèmes de réflexion ayant trait à l'actualité de leurs situations. Ceux-ci s'articulaient sur trois points essen-

tiels : «la sécurité de la navigation», avec en toile de fond la réduction des effectifs ; «l'avenir de la flotte française», véritable peau de chagrin et «la modification de la position statutaire des capitaines», qui ne sont plus actuellement assurés de conserver leurs fonctions tant leurs compétences sont utilisées dans de nouvelles filières polyvalentes.

Au terme de cette première rencontre havraise, les membres de l'AFCAN adoptaient une résolution dont voici le texte intégral :

«Saint-Germain»

«L'AFCAN continue à s'indigner contre la volonté politique manifeste d'étouffement et les pressions indéniables qui s'exercent sur la magistrature pour retarder la comparution et le jugement des responsables de la mutinerie du Saint-Germain».

«Nous rappelons qu'en décembre 1984, une poignée de marins avaient neutralisé le capitaine de ce ferry et avaient pris possession du navire. Un tel agissement est qualifié de crime au terme de la législation maritime toujours en vigueur».

**NDLR** : On se souvient que le 31 décembre 1984 les marins du «Saint-Germain» avaient engagé une action pour protester contre la suppression de la ligne passager Dunkerque-Douvres. Le ferry entraînait alors dans le port de Dunkerque.

Nom de journal ???

Le Havre Presse  
du 21 janvier 1988

# REFONTE DES STRUCTURES DE L'AFCAN

Une Assemblée Générale Extraordinaire s'est tenue au Havre les 19 et 20 janvier 1988. De nombreux Capitaines ont répondu à l'invitation du Président Trocheris, ce qui montre l'intérêt toujours croissant que portent les adhérents au fonctionnement de l'Association et un nombre impressionnant de pouvoirs ont été confiés au Président et aux membres présents.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Commandants Allard, d'Aulnoy, Bougeard, Caron, Charlot, Chennevière, Gourmelon, Hochet, Huyard, Lalitte, Y. Le Gall, Le Gallou, Leydier, Mary, Massein, Pinczon du Sel, Ribette, Recher, Sacconey, Stéphanly, Thibaut, Trocheris, Troyat, Yvonnou.

## COMPOSITION DU BUREAU

- *Président* : A. Trocheris.  
- *Vice-Président* : M. Caron, F. Gourmelon, P. Massein.  
- *Secrétaire général* : Y. Charlot.  
- *Trésorier* : P. Recher.  
- *Secrétaires généraux adjoints* : J. Chennevière, A. Hochet, J. Huyard, P. Stephany, JD. Troyat.

## SIEGE SOCIAL

**AFCAN, Avenue Lucien Corbeaux. 76600 LE HAVRE**

L'Association loue un bureau dans les bâtiments occupés par la CGM au nord de la grande cale sèche (forme 7), avenue Lucien Corbeaux, près des «Chais de la Transat».

**Adresse postale** : AFCAN  
BP 1114,  
76063 Le Havre Cédex

**Téléphone** : 35.53.07.13.  
(24 h/24 : Répondeur)

*L'Association ne dispose plus du service MINITEL.*

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1988

- Capitaines en activité . . . . . 1 100 F  
- Capitaines intérimaires . . . . . 750 F  
- Capitaines en mission à terre . . . . . 750 F  
- Capitaines retraités . . . . . 200 F  
- Membres associés . . . . . 200 F

Extraits des statuts : «*Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine...*»

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser au Trésorier :

**Commandant Pierre RECHER**  
74 Bd Clémenceau  
76600 LE HAVRE. (Téléphone : 35.21.38.87)

## ORGANISATIONS DES REGIONS

- **Région NORD** :  
Cdt RAOULT pour Dunkerque (28.61.25.81)  
66 allée des Acacias. 59229 TETEGHEM  
Cdt HOCHET pour Calais (21.91.33.58)  
5 Résid. Ronsard. 62222 ST MARTIN LES BOULOGNE
- **Région NORD-OUEST** :  
Cdt SACONNEY pour Dieppe (35.83.43.87)  
6 av. de l'Esplanade. 76200 DIEPPE  
Cdt CHARLOT pour Le Havre (35.21.14.25)  
17 avenue Foch. 76600 LE HAVRE

- **Région OUEST-1 (St-Malo)** :  
Cdt MARY (99.81.81.21)  
5 rue des Orioux. 35400 SAINT-MALO
- **Région OUEST-2 (Paimpol)** :  
Cdt BUSIAU (96.55.87.45)  
L'Arcouest. 22620 PLOUBAZLANEC
- **Région OUEST-3 (Brest)** :  
Cdt GOURMELON (98.07.86.63)  
20, Place des Fusillés. 29239 GOUESNOU
- **Région ATLANTIQUE** :  
Cdt HUYARD (46.56.47.42)  
15 rue du Bois Blanc. 17340 CHATELAILLON PLAGE
- **Région MEDITERRANEE** :  
Cdt ABELANET (67.94.17.24)  
11, rue des Sirènes, 34300 AGDE  
Cdt MASSEIN (94.25.01.67)  
16, Roche Blanche - Le Brus. 83140 SIX-FOURS
- **Région PARISIENNE (et reste de la France - outre-mer et étrangers)** :  
Cdt STEPHANY (47.41.38.05)  
47 allée des Haras. 92420 VAUCRESSON

## ORGANISATIONS DES COMMISSIONS

- **Commission juridique** :  
Cdt BUSIAU (96.55.87.45) chargé de tout ce qui concerne notre assurance de Protection Juridique et du suivi des affaires.  
Il est assisté du Cdt LOISON (96.20.85.29)  
Cdt STEPHANY : Lois, règlements, conventions, etc.
- **Commission recrutement** :  
Cdt HUYARD (46.56.47.42)
- **Commission plaisance** :  
Cdt YVONNOU (96.43.80.51)  
Cdt Yves LE GALL (96.20.62.31)
- **Commission «Garde-Côte Européenne»** :  
Cdt BOUGEARD (98.42.07.91)
- **Chargé des relations avec le CEDRE** :  
Cdt ADAM (99.89.15.18)
- **Travaux du Conseil Supérieur de la Marine Marchande** :  
Cdt TROCHERIS.
- **Travaux de la Commission Centrale de Sécurité (CCS)** :  
Cdt LALITTE.
- **Cessions de l'O.M.I.** :  
Les Cdts Michel VIAUD, René MILON et Gérard DELAUNAY sont volontaires pour participer aux prochaines cessions à Londres.

## DIFFUSION DE L'INFORMATION

1. La revue **AFCAN INFORMATIONS** (4 numéros par an) : sa parution est désormais placée sous la responsabilité des régions «St-Malo/Paimpol». Son comité de rédaction est le suivant :

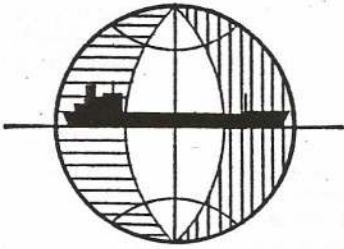
Gérant : Yves LE GALL, Directeur de la publication : François MARY, Rédacteur en chef : Jean-Daniel TROYAT.

Articles, photos, documents, publicité, sont à adresser à :  
**AFCAN, Centre Henry Dunant, 22500 PAIMPOL**

2. Compte-rendu des réunions mensuelles : chaque région adressera son compte-rendu au Secrétariat Général qui, à partir de cette matière, rédigera et diffusera un «BULLETIN MENSUEL» qui sera également le véhicule des informations rapides du Président.

# COURRIER OFFICIEL

UNITE\_SECURITE



## AFCAN

N/REF. AT/NP  
87/450

### ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

AFCAN INFORMATIONS - Centre Henri Dunant - 22500 PAIMPOL

Monsieur A. GUELLEC  
Secrétariat d'Etat à la Mer  
3, Place de Fontenoy  
75700 PARIS

Le 6 novembre 1987

Monsieur le Ministre,

Vos récentes déclarations sur l'état satisfaisant de la Marine marchande française, si l'on met de côté la notion de pavillon national, n'ont pas manqué de frapper les adhérents de notre association. Vous comprendrez aisément qu'une telle allégation est ressentie comme l'abandon pur et simple de notre marine.

Nous pouvons encore admettre que le Colbertisme soit périmé, mais nous pensons que ce n'est pas une raison pour ne plus différencier notre pavillon de celui des autres pays.

D'autre part, nous sommes obligés d'accepter, à contre cœur, l'internationalisation de nos transports maritimes, mais nous ne pouvons pas ne pas nous préoccuper du devenir des marins, officiers et capitaines français devant ce que j'appellerai, peut-être avec emphase, le «génocide» de la corporation.

La diminution des postes embarqués amène les jeunes officiers à rechercher, ce qui est normal, des emplois à terre. Le dernier colloque à l'Ecole du Havre sur la création d'entreprise témoigne de cette volonté. Malgré la situation actuelle, il est tout de même frappant de constater qu'à la sortie d'une école aussi spécialisée on incite les élèves à aller voir ailleurs.

La récente équivalence des brevets avec les diplômes universitaires - dont par ailleurs nous nous réjouissons - va dans le même sens.

Quand on constate l'évaporation actuelle des officiers CINM (sur les 110 admis en 1972, une dizaine seulement navigaient encore en janvier 1987) et si l'on tient compte de la réduction indispensable des admissions au concours d'entrée de cette année, dans une dizaine d'années il ne sera même plus possible d'assurer la relève des pilotes. Les capitaines français seront sans doute obligés de rentrer à Lorient, pilotés par un Hollandais ou autre marin de la communauté européenne. Ce serait peut-être normal si nous avions la possibilité d'envoyer un français à Rotterdam, mais ce ne sera pas le cas car si nous continuons ainsi la carrière maritime n'intéressera plus personne. Il est tout de même symptomatique que lors de la mise en place du plan de redressement de la C.G.M. une cinquantaine de jeunes polyvalents auxquels on ne demandait absolument pas de partir aient insisté pour recevoir leur indemnité de licenciement afin de chercher ensuite un emploi à terre.

Cette situation préoccupante nous amène à penser qu'en attendant des jours que nous espérons meilleurs, la seule solution est d'inciter les officiers qui désirent naviguer à le faire là où ils sont susceptibles de trouver un embarquement, c'est-à-dire à l'étranger. Pourquoi un officier français n'irait-il pas chercher la navigation et l'expérience à l'extérieur, avec peut-être la possibilité de revenir terminer sa carrière sous pavillon national ?

Pour qu'un officier obtienne un embarquement, il faut :

1. qu'il sache où s'adresser
2. qu'un poste soit disponible
3. qu'il trouve des conditions de salaire acceptables
4. qu'il puisse s'assurer une protection sociale correcte
5. qu'il puisse faire avaliser sa navigation pour l'obtention d'un brevet
6. que les diverses conditions de congés et soins soient acceptables
7. que la formation reçue facilite son insertion.

Actuellement l'AFCAN mène une recherche afin de mieux connaître les différentes conditions énumérées ci-dessus car les capitaines français semblent mal renseignés.

Mais au moins trois critères, Monsieur le Ministre relèvent de vos services :

#### *A. La sécurité sociale.*

Le 7 octobre dernier, le commandant Brochec adressait à Monsieur le Directeur de l'ENIM une lettre lui faisant remarquer que «Dans le cas d'états n'ayant pas passé d'accord de sécurité sociale avec la France (Bahamas, etc. les plus nombreux) les marins concernés ne peuvent être affiliés à l'ENIM».

D'après ce que nous avons appris sur le marché international, un capitaine Indien gagne environ 2 500 \$, un Européen 4 500 \$ ;

mais les Européens sont surtout embarqués sur des navires sophistiqués et les postes sont déjà pris par des Allemands, Anglais, Italiens, Espagnols.

Les Français n'étant pas encore dans le circuit auront du mal à s'y introduire. Pour qu'un embarquement soit acceptable, il faudrait qu'un capitaine puisse se couvrir socialement avec un salaire d'environ 4 000 \$. On aide les chômeurs, ne vaudrait-il pas mieux faciliter ce genre de choses à ceux qui acceptent de chercher du travail à l'étranger ?

#### **B. Le temps de navigation reconnu pour l'obtention d'un brevet**

Actuellement les 2/3 de la navigation effectuée à l'étranger comptent pour l'obtention d'un brevet. Il faut absolument encourager les jeunes officiers à tenter leur chance et à acquérir de l'expérience sous pavillon étranger. Plutôt que de surcharger les navires d'élèves pendant l'été ou d'avoir de jeunes brevetés qui piétinent attendant le poste auquel le brevet qu'ils ont acquis leur donne droit, ne serait-il pas préférable de les encourager à embarquer en leur comptant toute leur navigation (même si les raisons qui justifient la limitation des 2/3 sont valables). Ce sont les jeunes officiers qui auront peut-être le plus de facilités à s'introduire dans le circuit international.

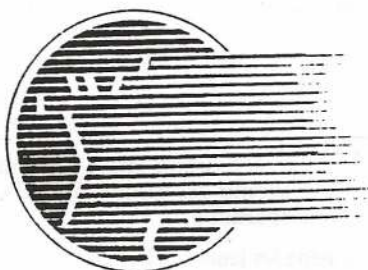
#### **C. La formation.**

Malgré une étude australienne qui critique sévèrement la formation polyvalente française, les quelques employeurs que nous avons interrogés ne semblent pas avoir de préjugés, ni favorables, ni défavorables d'ailleurs envers les brevets français. Cependant, un sondage effectué au sein de notre association montre que les capitaines insistent spécialement sur la formation en anglais courant et maritime des jeunes officiers, ainsi que sur une approche peut-être plus pragmatique du secteur juridico-commercial et gestionnaire. Pour naviguer chez les étrangers, il faut très souvent savoir lire entre les lignes d'une charte partie. En France, nous y sommes peu formés.

La France n'a jamais été un pays très tourné vers la mer malgré ses frontières. La disparition d'un corps aussi peu important numériquement que les officiers du commerce peut se faire très rapidement. Les 45 candidatures pour 50 places proposées au dernier concours d'entrée me paraissent un très mauvais présage. Cependant je reste persuadé que ces préoccupations sont aussi les vôtres et que vous ferez tout ce qui est en votre pouvoir pour y porter remède.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le Président,  
Commandant A. TROCHERIS



### **SECRETARIAT D'ETAT A LA MER**

Paris, le 23 décembre 1987

Commandant A. TROCHERIS  
Président de l'AFCAN  
11, avenue Maréchal Leclerc  
92210 SAINT CLOUD

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 6 novembre vous soulevez toute une série de questions concernant la Marine Marchande française. Nous avons eu l'occasion d'en débattre lors de notre entretien du 17 décembre dernier mais je tiens néanmoins à vous confirmer ma position sur trois points précis : l'assurance volontaire, la reconnaissance du temps de navigation à l'étranger et la formation.

S'agissant de la couverture sociale des marins et officiers français à l'étranger vous savez qu'à mon initiative, la loi portant diverses mesures d'ordre social du 28 janvier 1987 a introduit dans le Code des Pensions de Retraite des Marins une disposition habilitant l'Etablissement National des Invalides de la Marine à mettre en place un régime d'assurance volontaire ouvert aux marins français conduits à naviguer sous pavillon d'Etats avec lesquels la France n'a pas conclu d'accords de Sécurité Sociale permettant le maintien au régime E.N.I.M.

La mise en œuvre de cette disposition doit faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat dont les grandes lignes seront soumises à l'avis des armements et des représentants des marins. Cette concertation sera engagée dans le courant du premier trimestre 1988.

Pour ce qui concerne la reconnaissance du temps de navigation effectué à l'étranger, il est vrai qu'aux termes de l'article 32 du décret n° 85-379 modifié du 27 mars 1985, les embarquements sur des navires armés sous pavillon étranger ne peuvent être pris en compte que dans la limite des deux tiers du temps effectué. Cette limite des deux tiers n'est toutefois pas opposable lorsque les embarquements donnent lieu à des services validés pour une pension sur la caisse de retraite des marins.

Les raisons qui avaient amené à ne pas accepter de prendre en compte dans leur totalité les services accomplis sous pavillon étranger - en dehors des embarquements donnant lieu à validation au titre de l'E.N.I.M. - tenaient, m'a-t-on dit, essentiellement aux difficultés d'assurer un contrôle en ce domaine.

Le critère d'affiliation à l'E.N.I.M. avait été retenu à l'époque car il avait semblé le moyen le plus efficace pour assurer un contrôle satisfaisant.

*Il n'en reste pas moins que des périodes de navigation parfaitement valables sur le plan de l'expérience professionnelle risquent de se trouver écartées du bénéfice de la validation du fait que les candidats ne sont pas affiliés à l'E.N.I.M. durant ces embarquements.*

*Un élargissement des cas de validation des embarquements sous pavillon étranger apparaît donc souhaitable dans le contexte actuel de l'emploi.*

*J'ai demandé à mes services de me proposer une modification au décret de 1985 qui aille dans ce sens tout en garantissant que les conditions d'exercice de la navigation soient sans équivoque.*

*En matière de formation, des évolutions se sont produites récemment. Il existe désormais des laboratoires de langues dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande. Les futurs officiers bénéficient ainsi d'une formation orientée plus spécialement vers le langage technique qu'ils auront à maîtriser dans l'exercice de leurs fonctions.*

*Il convient d'ajouter également que les examens pour l'obtention des diplômes et brevets des filières de capitaines de 1ère et de 2ème classe de la navigation maritime comportent une épreuve pratique d'anglais «consistant en une conversation en langue anglaise limitée au plan professionnel avec essentiellement utilisation du vocabulaire normalisé de l'O.M.I.». Cette épreuve est assortie d'une note éliminatoire inférieure à 8 ce qui en souligne l'importance.*

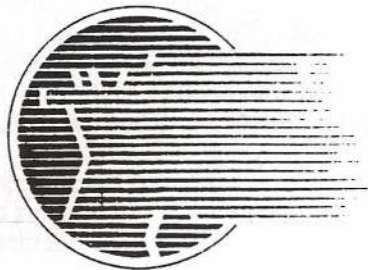
*Les préoccupations que vous exprimez dans le domaine de la formation à la gestion sous l'angle juridique et commercial rejoignent quant à elles tout à fait les miennes. C'est la raison pour laquelle j'ai fait introduire, dès cette rentrée, à l'E.N.M.M. de Marseille des modules de formation à l'économie des transports maritimes. Ces modules ont un caractère éminemment pratique qui se concrétise par la large place accordée aux exercices simulant des situations réelles auxquelles sont confrontés les navigants.*

*Après l'expérience d'une année à Marseille, il est prévu de développer rapidement cet aspect de la formation des officiers de la Marine Marchande.*

*Je pense que j'ai pu ainsi répondre à quelques-unes de vos interrogations, mais croyez bien que depuis maintenant bientôt deux ans toute mon action vise à créer les conditions d'un redressement de notre Marine Marchande.*

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

**Ambroise GUELLEC**



## SECRETARIAT D'ETAT A LA MER

Paris, le 20 janvier 1988

Monsieur A. TROCHERIS  
Président de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN)  
11, avenue Maréchal-Leclerc.  
92210 ST CLOUD.

Monsieur le Président,

*Vous m'avez fait part des réflexions de votre Association au sujet d'un éventuel projet tendant à délivrer des brevets de la marine marchande à certaines catégories d'officiers de la Marine Nationale.*

*Vous soulignez les inconvénients que comporterait un tel projet.*

*J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'il n'est aucunement question de réformer les dispositions de l'article 15 du décret n° 58-757 du 20 août 1958 modifié, qui régissent la question.*

*Celles-ci ne concernent plus actuellement que le brevet monovalent de capitaine côtier à l'exclusion de tout autre.*

*J'ajoute que les conditions de délivrance de ce brevet par équivalence sont particulièrement strictes et que le nombre de titres ainsi attribués à des candidats provenant de la Marine Nationale est, d'ailleurs, limité.*

*Souhaitant avoir par ces indications apaisé les inquiétudes dont vous vous êtes fait l'écho, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.*

**Ambroise GUELLEC**

## HOMOLOGATION.

Le Journal Officiel de la République Française du 3 octobre 1987 (pages 11551 à 11552) publie un arrêté du ministre des Affaires Sociales et de l'Emploi, portant homologation de titres et de diplômes de l'enseignement technologique.

Au titre du Secrétariat d'Etat à la Mer, sont portés à la nomenclature nationale des formations professionnelles, les brevets de :

- Capitaine au long-cours,
- Capitaine de 1ère classe de la navigation maritime,
- Officier mécanicien de 1ère classe.

Le niveau attribué à ces brevets est le niveau I/II : ce niveau correspond à celui des ingénieurs et cadres supérieurs. Les formations conduisant à ces qualifications sont dispensées à l'université, dans les Ecoles d'Ingénieurs, et dans les Ecoles Supérieures Spécialisées.

L'homologation à ce niveau, prononcée par le Ministre des Affaires Sociales et de l'Emploi après avis d'une commission totalement indépendante du secrétariat d'Etat à la Mer, constitue une reconnaissance indiscutable de la qualité de la formation maritime.

# LE CAPITAINE INTERNATIONAL

Malgré la réduction drastique de la flotte française, on se rend compte que peu de Capitaines français naviguent à l'étranger. Il est particulièrement intéressant en ce moment où les postes embarqués sous pavillon français diminuent, de tenter de savoir pourquoi les Français ne semblent pas du tout s'intéresser, comme le font bon nombre de nos voisins, à la navigation internationale. En effet, si nous n'y prenons garde, cette désaffection pour la navigation risque à plus ou moins longue échéance de se terminer par la disparition complète de la corporation des officiers du Commerce.

La France, malgré ses frontières n'a jamais été un pays vraiment maritime, le petit nombre de personnes impliquées dans la navigation marchande n'intéresse que très peu les politiques pour qui elles ne représentent pas un électorat intéressant, les médias préfèrent c'est normal le panache de la plaisance et des courses de voiliers, le libéralisme gouvernemental prônerait plutôt le désintéret pour une branche d'activité peu rentable, si bien que l'on peut se demander s'il existera encore une flotte française dans quelques années.

Les chiffres sont là, très inquiétants, en 1986 les postes d'officiers embarqués ont diminué de 20% passant de 4 010 à 3 300, une diminution de 15% est encore prévue en 1987.

Les mesures prises pour compenser la diminution des postes embarqués, et le comportement des gens qui en découle, provoquent une désaffection générale du métier.

L'officier français a très souvent considéré la navigation comme une carrière qui se déroulait la plupart du

temps dans une même compagnie, sous la protection des lois sociales françaises, avec, très souvent, l'espoir d'un reclassement à terre, ou d'un emploi de pilote. Cette situation existait déjà avant la crise lorsque la marine marchande était encore semi-prospère. Sur la proposition de 110 élèves admis en 1972 à préparer CINM une dizaine seulement naviguait encore au début de 1987.

Actuellement tout ce qui est fait pour redonner des emplois aux navigants licenciés vise uniquement le reclassement à terre :

Cellules de reclassement des compagnies,

Colloque monté par les élèves de l'école du Havre, sur le thème de la création d'entreprise.

Attitude d'une cinquantaine de jeunes polyvalents de la CGM qui bien que non licenciés ont insisté pour recevoir leur indemnité de licenciement afin de partir à terre.

Le recrutement est bien entendu ralenti, mais ce qui semble encore plus grave, c'est que pour les cinquante places proposées cette année aux candidats à la filière CINM, 45 seulement se sont présentés.

La réglementation qui, pour l'obtention des brevets français ne prend en compte que les deux tiers seulement de la navigation effectuée à l'étranger, ne peut que provoquer un effet dissuasif, l'impossibilité de s'inscrire à l'ENIM quand on navigue sous un pavillon n'ayant pas passé d'accord de sécurité sociale avec la France est également un handicap pour celui que cherche à s'expatrier.

D'une façon générale, les officiers français chassés de la navigation par la vente des navires, ne sont pas

incités du tout à regarder ce qui se passe sur les navires étrangers, et pourtant s'ils continuent à se désintéresser de leur métier, nous risquons de nous trouver dans une situation critique. Dans les années qui viennent il va y avoir une très forte demande de CINM pour le pilotage, arriverons-nous seulement à y faire face, ou verrons-nous un jour des étrangers piloter dans les ports français. Il ne faut pas oublier non plus que 1992 approche. La libre circulation des personnes devrait en principe permettre à tout européen de travailler dans tous les pays de la communauté. Les conditions de travail en France sont bonnes et ne manqueront certainement pas de tenter nos collègues européens.

Nous ne devons pas non plus perdre de vue que la diminution du nombre de marins français va poser de sérieux problèmes à différents organismes : à l'ENIM d'abord, à l'enseignement maritime ensuite pour lequel il sera impossible de maintenir l'infrastructure actuelle, mais Thalassa a montré récemment que l'on formait d'excellents officiers en Taïwan, aux affaires maritimes enfin qui devront se reconverter n'ayant plus d'inscrits maritimes à gérer et peu de navires français à contrôler.

Pendant que les Français quittent la mer, les Anglais, Allemandes, Espagnols, Italiens, etc. naviguent sous tous les pavillons du monde occupant des postes que, malgré la crise qui sévit dans notre pays, nous semblons toujours réticents à rechercher. Et pourtant certaines compagnies françaises contrôlent à partir de la France de nombreux navires étrangers sur lesquels il n'y a pratiquement pas de Français. Il s'agit là de trafic organisé par des sociétés françaises, il semble anormal que sur les navi-

res qui effectuent ce trafic on ne trouve même pas un capitaine français. Le problème est évidemment de savoir s'il est très difficile pour un Officier/Capitaine français de naviguer à l'étranger ou si cela ne se fait pas par manque d'information, ou parce que nous continuons de penser qu'il n'y a pas de navigation acceptable en dehors de la nôtre.

L'information manque certainement, en effet étant donné que peu d'entre nous ont jusqu'à présent tenté l'expérience, les capitaines français connaissent mal le problème. A qui s'adresser pour trouver un embarquement ? Il semblerait que les places se découvrent beaucoup au moyen du «bouche à oreille» tout au moins au début, car l'important est bien sûr de se faire connaître. Il n'existe pas de répertoire des agences de recrutement, mais celles-ci sont nombreuses et disséminées à Paris, Monaco, Bilbao, en Suisse (Suisse Atlantique, Suisse d'Outremer, Acomavit fournissent du personnel à tous les armements du monde). Un de nos collègues qui pratique la navigation à l'étranger nous conseille de se renseigner auprès des agents maritimes qui ont des contacts avec les capitaines des navires consignés. Les annonces des journaux sont aussi à utiliser. Il n'y a donc pas de recette unique, mais des moyens variés. Si le premier embarquement est difficile à trouver, cela devient plus facile lorsque l'on est rentré dans un circuit.

Les brevets français ne semblent être ni un handicap, ni un avantage. Pour un Capitaine il faut bien entendu un brevet de commandement, mais il semble indifférent que celui-ci soit français ou d'une autre nationalité, CINM ou CLC. Pour une première fois l'armateur se basera surtout sur la carrière passée. Après quelques expériences l'officier aura sa côte. Certains pays comme le Libéria et Panama exigent des équivalences de brevet, il faut donc présenter son diplôme national et payer des droits pour obtenir l'équivalence.

La maîtrise de l'anglais est bien sûr indispensable, ainsi qu'une bonne connaissance des conventions internationales.

La protection sociale est très souvent inexistante. Elle dépend cependant du pavillon et du contrat. Parfois l'armateur prend une assurance pour son capitaine, mais dans la grande majorité des cas, il faut se couvrir soi-même en cotisant à une assurance maladie et en se faisant une

retraite. Il est possible de s'adresser à des sociétés privées, telles que le Lloyd, en France le groupe CRE et la caisse des expatriés offrent des couvertures retraite et sécurité sociale, l'ENIM jusqu'à présent ne fonctionne pas pour les embarquements effectués sous des pavillons de pays n'ayant pas souscrit d'accord de sécurité sociale avec la France. Concrètement le coût d'une telle assurance/retraite varie entre 6 000 et 10 000 F par mois suivant les options, les gens choisissant souvent de ne s'assurer que contre les risques importants. Il faut savoir aussi que généralement le salaire est suspendu pendant la maladie ou l'hospitalisation.

Les salaires varient énormément. Une agence de Monaco armant des navires de toutes nationalités donnait les chiffres suivants : 2 500 dollars par mois pour un Capitaine Indien navigant sur un cargo sec. Les pétroliers gaziers, porte-conteneurs sont principalement armés par des Capitaines Européens Allemands, Anglais, Italiens, touchant un salaire de l'ordre de 4 500 dollars, ce qui est déjà plus acceptable, mais ces embarquements sont recherchés et les gens en place sont relativement stables de sorte qu'un nouveau venu a du mal à s'introduire dans le circuit.

Ces salaires comprennent le montant des congés qui sont souvent d'une douzaine de jours par mois mais ne donnent pas droit à une rémunération puisque celle-ci est comprise dans le salaire mensuel. Les contrats sont généralement de 4 à 5 mois, ensuite vous êtes repris ou non suivant la façon dont votre armateur vous apprécie, c'est en général la compétence qui prime.

A l'Offshore les salaires peuvent atteindre 40 000 F par mois (congés compris). Pour les «free lance» les contrats étaient jusqu'à présent de l'ordre de trois mois, mais actuellement étant donné l'encombrement du marché ils peuvent atteindre jusqu'à cinq ou six mois.

Un capitaine yougoslave touche environ 16 500 F par mois, tout compris ce qui paraît-il représente une fortune dans son pays.

Les salaires des navigateurs expatriés sont exonérés d'impôts en France, mais certains pays prélèvent paraît-il des taxes sur les salaires versés aux étrangers, je manque d'informations sur ce sujet.

En ce qui concerne la sécurité les normes OMI sont pratiquement tou-

jours respectées par les armateurs sérieux. Il existe bien entendu des armements «pirates» mais qui sont repérables et n'offrent pas de rémunérations acceptables pour un Européen. L'investissement dans un navire sophistiqué actuel est tel qu'un armateur ne peut plus se permettre de ne pas l'entretenir. Il semblerait donc qu'il faut perdre l'habitude de considérer que tout ce qui est pavillon non occidental est sous normes.

Etant donné le nombre restreint de Capitaines français qui pratiquent la navigation internationale, les avis sont forcément limités en nombre. Cependant un collègue me parla de dynamisme, d'initiatives plus larges et même d'épanouissement du métier. Ce n'est sans doute pas vrai dans tous les cas de figure, mais cela existe puisque dans le cas cité il s'agit d'une expérience personnelle.

Un Capitaine pratiquant l'Offshore parle d'un métier dur, d'un état d'esprit différent, les gens de l'offshore sont habitués à moins de sécurité leurs contrats courts devant sans cesse être renouvelés, ce qui ne pose pas de problème aux meilleurs, mais nécessite cependant un certain goût du risque. Cet officier également semble satisfait de son sort. Ceci ne sera sans doute pas vrai dans tous les cas, mais il y a certainement des embarquements possibles sous pavillon étranger.

Le déclin de notre marine de commerce est évident, l'idée d'une flotte européenne qui selon certains serait la seule solution pour éviter que notre transport maritime ne tombe intégralement entre les mains des pays en voie de développement ou asiastiques, est loin d'aboutir. On peut donc craindre que dans un avenir plus ou moins proche la corporation des officiers du commerce ne s'éteigne par manque de besoins. Les autres Européens ont le même problème, mais on les retrouve embarqués sous tous les pavillons, on voit même un capitaine Japonais sur un navire marocain. Il existe certainement des officiers qui veulent encore naviguer, plus de 600 sont actuellement inscrits au BCMOM, ce serait une erreur de laisser ce créneau de côté, mais cela nécessite aussi que l'administration facilite les choses à ceux qui prendront le risque de s'expatrier en ce qui concerne la protection sociale aussi bien que le temps de navigation pris en compte pour l'obtention des brevets.

A. TROCHERIS,  
Président de l'AFCAN

# DECONFITURE DE LA MARINE MARCHANDE ET FRANCOPHONIE

par le Cdt MASSEIN

*La crise de la marine marchande nous fait découvrir chaque jour des effets pervers supplémentaires qui vont bien au-delà d'une simple cessation d'activité économique.*

*De par son importance, elle contribuait à entretenir la Francophonie. Les navires armés par des Français, issus d'écoles françaises servaient de lien physique avec les pays francophones, l'effet induit entraînait l'exemplarité pour ces pays qui armaient leurs navires avec des technologies, des structures et des législations à la Française.*

*Certaines industries pouvaient trouver là le complément qui entraînait une saine activité.*

*Un exemple parmi d'autres. Quel poids peut-on avoir maintenant dans les conférences internationales avec une si maigre clientèle ? Comment défendre la langue française par exemple si l'on veut poursuivre l'impression des cartes marines ?*

*Evidemment l'Anglo-Saxon l'emporte, et la toponymie mise à part, la langue française va disparaître de la cartographie mondiale. A cela s'ajoutent les mots nouveaux permettant l'usage des nouvelles technologies, tous de consonnance anglo-saxonne.*

*On peut d'ores et déjà considérer que le langage maritime français, qui avait un moment suivi et évolué est désormais moribond.*

*Quelques âmes charitables sont d'ailleurs à son chevet pour pouvoir conserver le souvenir. Qu'elles en soient remerciées ici, mais cela ne change pas l'ordre des choses.*

*Au-delà de l'économie et des techniques, voici tout un pan de culture francophone qui s'écroule et s'engloutit !*

10 novembre 1987

**P.S. :** L'arrêté du 1er novembre 1987 interdit l'emploi de mots anglais dans les textes et l'enseignement maritimes. Pourquoi aussi n'avoir pas interdit par arrêté la décadence de nos marines marchande et nationale ?





# AFCAN

Madame, Monsieur,

*Pour tout ce qui touche à son exploitation commerciale, à son équipement, à son entretien, à son ravitaillement et à sa bonne marche, les Commandants français de navires de commerce sont très souvent les décideurs et pratiquement toujours les prescripteurs. Lorsqu'ils n'ont pas la responsabilité d'un navire, c'est qu'ils occupent des postes de Chef de Service ou de Direction dans des Armements ou des entreprises du domaine maritime.*

*Depuis maintenant dix ans ils sont réunis au sein de l'AFCAN dont les représentants sont d'ailleurs partie prenante dans diverses commissions du Secrétariat d'Etat à la Mer et dans les instances maritimes internationales.*

*Dans un premier temps, à partir de janvier 1988, l'AFCAN a décidé d'améliorer la présentation de sa revue, d'étoffer son comité de rédaction et d'élargir le champ des articles et études qui y seront publiés.*

*Dans un deuxième temps, elle envisage d'étendre sa diffusion à d'autres professionnels du monde maritime.*

*Elle a également décidé d'ouvrir ses pages à la publicité des annonceurs, qu'ils soient ou non dans la profession maritime, soucieux de toucher très spécifiquement et avec une déperdition nulle un public dont l'influence et les pouvoirs décisionnaires sont loin d'être négligeables dans tous les aspects des activités maritimes.*

*A partir de ce premier numéro et du tarif promotionnel de publicité qui l'accompagne, vous pouvez constater combien l'investissement publicitaire est faible eu égard à la qualité de la revue et de ses lecteurs.*

*N'hésitez donc pas à remplir dès maintenant et à nous retourner, accompagné de votre règlement, l'ordre d'insertion joint.*

*Espérant vous compter bientôt parmi nos annonceurs, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués.*

Commandant André TROCHERIS  
Président de l'AFCAN

## ORDRE D'INSERTION

*A retourner avec le règlement correspondant joint à :*  
**AFCAN INFORMATIONS. Centre Henri Dunant. 22550 PAIMPOL**

NOM .....

ADRESSE .....

TELEPHONE .....

PERSONNE A JOINDRE .....

NOMBRE DE PARUTIONS : 1  2  3  4

*(Cocher la case souhaitée)*

FORMAT CHOISI : 1 P.  1/2 P.  1/4 P.

*(Cocher la case)*

MONTANT DU REGLEMENT JOINT (à l'ordre de l'AFCAN) : .....

LE DOCUMENT A FAIRE PARAITRE EST-IL JOINT ? OUI  NON

OBSERVATIONS EVENTUELLES : .....

NOM DU SIGNATAIRE DE L'ORDRE .....

Date

Signature.

**TARIF  
PROMOTIONNEL**

**1,95 F**

**AVEC «AFCAN-INFORMATIONS»  
C'EST LE COÛT D'UN CONTACT DIRECT  
AVEC UN COMMANDANT DE NAVIRE  
OU UN CADRE SUPERIEUR DANS UN  
ARMEMENT OU UNE ENTREPRISE  
MARITIME \***

**TARIF T.T.C.**

FORMAT \ NOMBRE DE PARUTIONS	1	2	3	4
	PARUTION	PARUTIONS	PARUTIONS	PARUTIONS
1/4 DE PAGE	500 F	800 F	1 050 F	1 300 F
1/2 PAGE	900 F	1 450 F	1 950 F	2 400 F
PAGE ENTIERE	1 500 F	2 400 F	3 200 F	3 900 F

**TIRAGE EN NOIR ET BLANC  
DOCUMENT (TYPON OU COMPOSITION) FOURNI PAR LE CLIENT**

\* Vous optez pour une page de publicité à paraître successivement dans quatre parutions de la revue ; le prix unitaire de l'insertion es alors de  $3\ 900\ F : 4 = 975\ F$ . Sans même tenir compte des autres contacts et du nombre de prise en main de la revue, le coût d'un contact avec un commandant lecteur de notre revue sera de  $975\ F : 500 = 1,95\ F$



# GARDE COTE EUROPEENNE

*par le Cdt Michel BOUGEARD*

L'insécurité sur mer existe et nous, marins, nous la côtoyons chaque jour ; les récents événements de mer nous indiquent qu'elle ne se ralentit pas et qu'elle devient même insupportable du fait de la nature dangereuse de certaines cargaisons transportées et surtout de leurs volumes. Tout accident peut déchaîner l'apocalypse, le scénario catastrophe d'une collision impliquant un méthanier de 125 000 m<sup>3</sup> et un hypertanker de 500 000 tonnes est du domaine du possible.

Que faire pour minimiser les risques au maximum ? PREVENTION est le maître mot, la panacée en cette matière n'existe pas. Nous, professionnels de la mer, non seulement nous connaissons les problèmes posés mais nous avons aussi la parade : la création d'un corps spécialisé de GARDES COTES EUROPEENS.

Utopie, non, réalisme dicté par le bon sens marin s'appuyant sur une bonne et sérieuse connaissance du dossier Sécurité de la Navigation et Protection du Littoral.

Pour mieux vous faire prendre conscience de la nécessité de mettre sur pied une GARDE COTIERE EUROPEENNE il suffit de rappeler qu'en 1992, la façade maritime à surveiller et contrôler s'étendra de la Baltique à la Mer Noire comprenant non seulement d'immenses zones de pêche mais aussi le plus grand nombre de ports qui soit au monde sans compter les détroits où l'on trouve les plus fortes concentrations de navires.

L'insécurité sur mer qui en découle est intolérable, il faut renforcer les aides à la navigation pour assurer le bon cheminement des car-

gaisons le long des côtes communautaires. L'Europe, première puissance commerciale du monde, représente 40% des échanges mondiaux dont 85% avec des pays tiers se font par la vie maritime. Il est donc urgent d'envisager une solution à l'échelle EUROPEENNE : une EURO COAST GUARD puissante, efficace donc crédible présenterait l'énorme avantage d'avoir les moyens de pression suffisants pour influencer l'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (O.M.I.) dans ses décisions comme l'a fait récemment l'U.S. COAST GUARD. Rappelons les faits : à la demande des ETATS UNIS, l'IMCO fit approuver un nouveau code de dispositions intéressant la lutte contre l'incendie à bord des paquebots. Sans attendre que l'amendement soit ratifié par d'autres nations, les USA édictèrent une loi obligeant tous les navires embarquant des passagers dans les ports américains à se conformer au règlement des COAST GUARDS. Les armateurs cédèrent, faute de quoi ils auraient dû retirer leurs paquebots des lignes intéressées. Le trafic passager des ports américains est si important que le règlement fut en fait appliqué à l'échelle mondiale.

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

La GARDE COTIERE EUROPEENNE pourra elle aussi imposer ses propres normes en matière de sécurité de la navigation. Le Transport Maritime en crise a pour fâcheuse conséquence de forcer les armateurs à économiser

dans tous les domaines, la SECURITE toujours jugée trop chère (avant l'accident) en fait les frais :

- diminution des effectifs, veille moins bien assurée, officier radio supprimé, maintenance des appareils de navigation laissant à désirer. Un radar en panne peut causer une collision par faible visibilité !

- Equipages sous qualifiés...

- Entretien des navires réduit au minimum, l'arrêt technique annuel se reproduit tous les deux ou trois ans voire plus, entraînant des avaries majeures de plus en plus nombreuses.

- Ces navires sous normes plus rentables seront utilisés jusqu'au bout avec toutes les conséquences que l'on imagine.

Ce tableau de la navigation actuelle n'est pas noir à dessein, c'est la stricte vérité, il faut donc tenir compte de cette nouvelle donne qui semble inéluctable et réagir en conséquence.

Il n'y a qu'une seule solution pour faciliter la navigation de ces navires à l'approche de nos côtes : une GARDE COTIERE EUROPEENNE .

Elle seule pourra par exemple imposer dans quelques années à tous les navires fréquentant ses eaux et ports de posséder un récepteur GPS, nouveau système de positionnement par satellites qui permettra avant 1992 d'avoir un point à moins de 100 mètres près d'une façon continue ! Ce fameux GPS, navigation du futur, permettra aussi de développer un nouveau système anticollision basé sur l'identification mutuelle des navires à partir de leurs positions précises, projet proposé par une société française. Seule une EURO COAST GUARD peut aider à sa réalisation et à son adoption au niveau européen puis mondial.

Pour réussir dans ces délicates missions une GARDE COTIERE EUROPEENNE doit être armée par des professionnels de la mer, très motivés et possédant une grande expérience du

métier de marin recrutés dans tous les horizons maritimes : DOUANE, MARINE NATIONALE, MARINE MARCHANDE, PECHE, PILOTAGE HAUTURIER, AFFAIRES MARITIMES, etc.

Quel statut pour ce corps spécialisé, question importante lors de l'amalgame de tous les volontaires provenant des administrations concernées par l'action en mer. Ce ne sera pas chose facile de mélanger les genres. Il faudra beaucoup de bonne volonté de la part de chacun, le but à atteindre le mérite et devrait faire taire les lobbies qui ne manqueront pas de se manifester.

La solution la plus réaliste consisterait à lui donner un statut de parfaite autonomie avec un budget séparé, dépendant des seules instances européennes. Chaque partenaire libéré de ces missions accaparentes et coûteuses car dispersées au sein de nombreuses administrations, alimenterait ce budget de sa quote-part. La répartition se ferait au prorata des moyens mis en œuvre par chaque nation en fonction de l'intensité du trafic maritime le long de ses côtes et des dangers encourus.

Il ne faut pas perdre de vue qu'une GARDE COTIERE EUROPEENNE ne sera viable que si elle revient moins cher à chaque état membre par rapport au prix payé actuellement pour assurer la sécurité de la navigation au large de ses côtes mais il est bien évident qu'un pays avec peu de littoral mais possédant un très grand port devra aider le voisin aux côtes inhospitalières devant lequel défile tout le trafic qui ne lui est pas destiné, mais lui fait parcourir de nombreux risques.

Il est actuellement anormal pour la FRANCE de supporter seule et à grands frais le poids du système mis en place à la pointe de BRETAGNE.

Raison de plus pour nous, Français, d'accepter d'emblée cette idée de création d'une GARDE COTIERE EUROPEENNE, qui ne doit pas être un gadget politique. Ce projet tient la route, le bon sens marin le réclame.

# SEANCE DE TRAVAIL AU C.E.D.R.E.

Le CENTRE DE DOCUMENTATION DE RECHERCHE ET D'EXPERIMENTATION SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX désirait réunir des commandants de navires dans un groupe de travail sur le transport par mer des marchandises dangereuses.

Grâce au Cdt BATEL, qui a déjà effectué des stages au CEDRE dans le cadre des travaux sur les pollutions chimiques accidentelles, ce sont six capitaines de l'AFCAN qui y ont travaillé toute la journée du 25 septembre : BATEL, CARON, DAUER, LE GALL, LOISEAU et LOISON.

Les principales missions du CEDRE sont résumées dans le document ci-contre.

Le 25 septembre, des ingénieurs, juristes, techniciens du Centre, conduits par leur Directeur, Marthe MELGUEN, ont fait plancher les capitaines sur le transport des substances dangereuses en colis.

Le transport en vrac des substances dangereuses a déjà fait l'objet de la part du CEDRE, d'études poussées (Séminaire OTAN à Brest du 25 au 27 mars 1987 au cours duquel notre collègue Batel

a prononcé une conférence.

Le CEDRE est souvent confronté aux problèmes posés par la découverte à la côte de fûts toxiques, voire de conteneurs entiers «tombés» des navires. Il nous a interrogé sur les conteneurs et les porte-conteneurs, les plans de chargement, les règles d'arrimage ; sur les rouliers et les remorques routières, les chargements sur palettes ; sur l'application des règlements en la matière (plan approuvé de chargement des marchandises dangereuses), l'obligation de signalement d'entrée dans les eaux territoriales, l'obligation de signalement des pertes ou jets à la mer ; sur le marquage des conteneurs et des colis, leur comportement ; sur les produits transportés, leur emballage, leur comportement, les règles de protection en cas de fuites, etc., etc. Une bonne journée de travail qui a semblé satisfaire le Directeur du Centre et qui pour l'AFCAN s'est révélée fructueuse.

Car nous avons décidé de lier des contacts solides entre nos deux associations.

Dès le 8 octobre, notre Président a rencontré des responsable du CEDRE à l'occasion de la réunion du «Grand Ouest» à Saint-Brieuc. Cette rencontre

a permis de définir les modalités de nos contacts :

- échange de nos bulletins respectifs,
- représentation de l'AFCAN au Comité Technique de CEDRE,
- liste de capitaines susceptibles de répondre à un appel du CEDRE,
- réunion annuelle de travail au CEDRE,
- conférence annuelle donnée par le CEDRE aux membres de l'AFCAN,
- visite du CEDRE avec présentation de ses matériels au bassin d'expérimentation du port de commerce, à l'occasion d'une réunion «Grand Ouest» à Brest en janvier 1987.

Dès maintenant les capitaines peuvent appeler le CEDRE pour obtenir des renseignements sur un produit transporté, particulièrement en cas d'accident :

EN CAS D'ALERTE ET EN DEHORS DES HEURES OUVRABLES :

98.33.40.40. (prévenir le

personnel d'astreinte du CEDRE)

POUR DES RENSEIGNEMENTS :

BP 308. F29274 BREST CEDEX.

Tél.98.49.12.66. Télex 920145F

*Cdt Michel CARON, Paimpl  
Sept. 87*





Créé en 1979, le CEDRE est une association placée sous la tutelle du Ministère de l'Environnement, qui regroupe les efforts des Pouvoirs Publics et des organismes privés concernés par la prévention et la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux, douces et marines, par hydrocarbures ou autres produits chimiques.

Il dispose d'une équipe permanente composée de 28 personnes dont 14 mises à sa disposition par les membres de l'association et 14 recrutées et rémunérées par le CEDRE.

Son activité est assurée par des crédits dont il assure la gestion et par des apports en nature de ses partenaires. Le budget de l'exercice 1984 s'élevait à 12 500 000 Francs.

## PRINCIPALES MISSIONS

### **RECHERCHE ET EXPERIMENTATIONS**

Il acquiert une bonne connaissance des moyens de lutte, contribue à leur amélioration et aux choix des méthodes de mise en œuvre, par des expérimentations effectuées en mer, en zone côtière ou sur les eaux intérieures.

### **DOCUMENTATION**

Il édite un bulletin trimestriel, un rapport annuel et les documents faisant le point sur les technologies de lutte et des progrès enregistrés. Il met à la disposition de ses partenaires un répertoire informatisé des matériels et produits de lutte existants.

### **FORMATION**

Il participe aux actions de formation des personnels de l'Etat et aux stages ouverts aux responsables de nombreux pays.

### **CONSEILS ET EXPERTISES**

Il conseille les administrations dans le choix de leurs équipements de lutte et dans l'établissement des plans d'intervention.

En cas de sinistre, il assiste les autorités dans le choix des techniques de lutte et effectue des missions d'expertise en France ou à l'étranger.

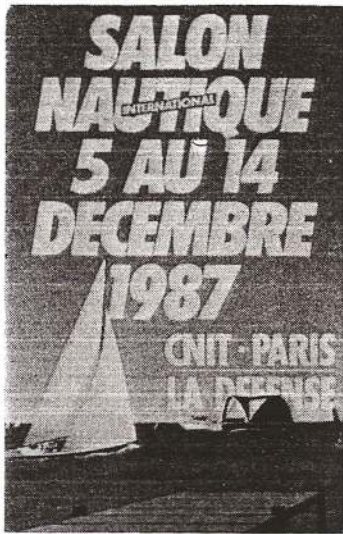
## **ALERTE POLLUTION**

Pour réduire les délais de réponse, le CEDRE est abonné à EURO-SIGNAL. En cas d'alerte, et en dehors des heures ouvrables, contacter la permanence téléphonique du Centre de Brest de l'IFREMER :

**NOUVEAU NUMERO : 98 22 40 40**

qui préviendra le personnel d'astreinte du CEDRE.

# Commission AFCAN-Plaisance



## PRESENCE DE L'AFCAN AU SALON NAUTIQUE DE PARIS DU 4 AU 14 DECEMBRE 1987

Le lundi 14 décembre 1987 à 15 h, le pavillon du Salon Nautique fut hâlé bas au CNIT-LA DEFENSE à PARIS.

Il sera envoyé au «PORT DE VERSAILLES» le 2 décembre 1988 pour une nouvelle aventure...

L'AFCAN DOIT-elle être présente à cette nouvelle croisière ? pour quelle destination ? quelle routage suivra-t-elle ? quels passagers emportera-t-elle et quel sorte de produits s'engage-t-elle à porter au-delà du sigle de son pavillon ?

Autant de questions qu'il faut poser bien entendu, mais autant de réponses que la Commission Plaisance s'ennorgueillit de pouvoir donner tout au long de l'année à travers cette rubrique.

Dans l'instant, il s'agit pour elle de présenter un bilan de la dernière manifestation qui s'est déroulée dans des conditions tout à fait agréables et intéressantes pour les participants, et d'une manière dite «positive» pour les organisateurs amateurs que nous sommes.

### ► PRINCIPE.

Le principe de l'organisation d'un stand AFCAN au Salon Nautique de décembre 87 à Paris fut acquis au cours de l'Assemblée Générale du 13 mai 1987 et conforté par les décisions prises en réunion de la région «Grand Ouest» à St Brieuc le 8 octobre sous la présidence du Cdt Trocheris.

### ► REALISATION.

Votre serviteur, le signataire de ce texte, en application de sa charge au sein de la Commission Plaisance, s'est engagé totalement dans cette opération.

Il a obtenu par voie officielle un stand indépendant au niveau 4 du CNIT dans une zone relativement privilégiée en compagnie des stands :

- du Secrétariat d'Etat à la Mer,
- de la Jeunesse et des Sports,
- de grands organismes de voiles tels la FFV, les Glénans, etc.,
- des douanes françaises,
- des grandes compagnies d'assurances dont les Mutuelles du Mans chez qui l'AFCAN a souscrit le contrat d'assistance juridique.

Il s'est employé à rechercher et réaliser une décoration du volume et des trois panneaux constituant le stand.

Il a lancé un appel à toutes les régions pour que les volontaires au quart se fassent connaître, et il note avec une réelle satisfaction que ce quart a pu être assuré par deux ou plusieurs capitaines chaque jour pendant les dix jours d'exposition. Que tous les participants soient ici assurés de notre grande considération.

La bordée de quart fut composée des commandants :

ARBEILLE, BARBANCON, BLAISOT, BOUDIERE, FOURSIN, GABIOT, LALITTE, LAURENT, LE GALL Y., LE HOERFF, LEYDIER, SACONNEY, STEPHANY, THEBAUT, TROCHERIS, VANDAMME.

Le lundi 7 décembre la présence de quatre Capitaines a permis le déroulement d'une journée très active, et très riche en contacts et démarches.

### ► MOTIVATION.

Conformément aux termes de la lettre du coordinateur de la Commission Plaisance, le Cdt YVONNOU, en date du 11 septembre 1987, le principe de l'organisation d'un stand AFCAN étant acquis, il s'agissait pour nous, à partir de cette situation de faire rayonner l'Association, afin que son existence soit connue du plus grand nombre et ses qualités appréciées.

Pour cela, il était nécessaire que l'action de relation publique entreprise l'an passé, et principalement au cours du Salon Nautique de Janvier, soit poursuivie et développée. C'est ainsi qu'il était proposé à nouveau des contacts avec les médias : journaux nautiques et FR3, avec les Régions (façade mer) et avec les Directeurs des grands ports de plaisance (là où il y a de grandes concentrations de navires de plaisance) afin de leur distribuer notre questionnaire.

Enfin, notre présence au Salon devait nous amener indubitablement à parler de notre métier et à le faire connaître. Beau-



**PAIMPOL  
BREHAT**

**Dauphin  
nautic**

**ACCASTILLAGE - VÊTEMENTS - DÉCORATION MARINE**  
MANUTENTION (30 tonnes)  
GARDIENNAGE - RÉPARATIONS NAVALES

**☎ 96.22.01.72**

coup d'entre nous sommes aussi des plaisanciers, et la mer... nous connaissons...! Les rivalités entre gens de mer ne sont plus de mise...

## ► RESULTATS.

Les grands principes motivants se sont traduits par beaucoup de visites et de très bons contacts.

Nous avons pu ainsi nous exprimer devant M. BOURDEREAU - Secrétaire Général de la Fédération des Industries Nautiques - à qui nous disons toute notre gratitude de nous avoir permis d'être présents, auprès de M. RONDEAU, Rédacteur en chef de la revue BATEAUX, et auprès de M. Georges PERNOUD réalisateur de l'émission THALASSA sur FR3.

A M. PERNOUD nous avons dit qui était l'AFCAN, ce que nous faisons, ce que nous nous proposons de faire pour promouvoir la Sécurité en mer à tous les niveaux.

Nous lui avons dit également que nous étions disposés et disponibles à répondre à toute proposition de dialogue ou d'information sur les thèmes :

- Mer et Sécurité
- Mer et Normalisation
- Mer et Homologation
- Mer et Règlementation, etc.

sachant que nous n'avions pas peur des vagues...!

Le Président TROCHERIS lui a adressé une lettre dans ce sens.

Cdt LE GALL.

Louis Alain YVONNOU  
Commandant du CHAUMONT

Le 20 Novembre 1987

Monsieur le Rédacteur en  
Chef de la revue  
VOILES et VOILIERS.

*Cher Monsieur,*

*Je viens de lire, le fort palpitant article de Philippe PAJOT dans votre revue de novembre et j'avoue avoir vécu son angoisse en lisant ce texte.*

*Que ce soit bien clair, tout de suite, je ne me présente pas comme un GRAND YAKA, mais comme un MARIN (qui ne prendra pas le droit que lui accorde l'auteur...) PROFESSIONNEL et surtout, comme un plaisancier de longue date, capable de ressentir lui aussi parfois quelques angoisses sur son RUSH REGATE...*

*Je m'adresse surtout aux plaisanciers en tant que coordinateur de la commission AFCAN - PLAISANCE qui va faire éditer un fascicule permettant «d'interfacer» les 2 couches de populations maritimes que sont les CAPITAINES de navires marchands et les SKIPPERs de bateaux de plaisance.*

*Le cas dont vous parlez si bien, et qui a entraîné une succession d'angoisses et d'effets désagréables a été étudié par l'AFCAN, et des solutions ont été proposées aux plaisanciers se situant sur les rails de navigation marchande aussi bien par temps de brume que par calme plat.*

*Le premier théorème à appliquer est de : COUPER LES RAILS DE NAVIGATION PERPENDICULAIREMENT, pour y passer le moins de temps possible, même si cette manœuvre allonge la route.*

*Le second théorème est de : SIGNALER SA POSITION par VHF, pour que tous les usagers de ce rail en soit informés. Si on est à porter de VHF des CROSS, les CROSS répercuteront aux autres navires et ça vous évitera de parler anglais... Si vous êtes hors de portée VHF des CROSS, appelez «en l'air» sur le canal 16 et donnez votre position (decca si vous l'avez) votre route, vitesse et précisez si votre bateau est en calminé ainsi que les feux que vous portez la nuit.*

*Il existe une procédure comprise même par les marins Coréens... en débutant votre message par «SECURITY SECURITY SECURITY» sur le canal 16 que tous les navires marchands veillent. Cette procédure est logique, puisque vous n'êtes plus maître de votre manœuvre, et elle est sans ambiguïté si vous avez préparé votre message à l'avance, qu'il se trouve sous vos yeux, même pour quelqu'un ne parlant pas l'anglais.*

*Tous les marins veillant le canal 16, reporteront votre position sur leurs cartes et auront le gros avantage de pouvoir modifier leur route de très loin en vous repérant là où vous êtes.*

*Le troisième théorème est celui-ci, si votre batterie devient faible gardez-la pour la VHF et tachez de vous signaler le mieux possible avec les moyens qui vous restent. Dès qu'un navire semble vous menacer, ses deux feux blancs sont alignés, et ses feux rouge et vert sont bien visibles. Il y a lieu, dans ce cas de diriger alternativement le faisceau de votre lampe torche sur la grande voile que vous garderez haute et bordée plat et sur la passerelle du navire en l'agitant (si vous savez faire du morse, vous faites une série de «U»), et alors c'est le grand luxe...) et vous recommencez jusqu'à ce qu'il ait changé sa route. Le Commandant avalera sa pipe, mais vous aurez agi pour garder une sécurité active. Et, quand tout sera calmé, vous relancerez votre appel sur la VHF.*

*Gardez aussi une lampe torche sur la drisse de spi presque en tête de mât (foc affalé, bien sûr). Les mouvements naturels de votre bateau lui feront éclairer un grand nombre de points rapidement, et tout le monde sait qu'un mouvement de lumière clignotante est mieux repéré qu'un feu fixe...*

*Cette procédure est parfaitement décrite dans le «booklet» que fera éditer l'AFCAN si elle arrive à couvrir ses frais d'édition...*

*Maintenant, je dirais simplement que les locataires de bateaux de plaisance se retrouvent souvent devant des situations désagréables, parce que le loueur n'y connaît parfois rien... Je souhaite vivement que les Affaires Maritimes ou quelqu'un d'assermenté délivre un titre de navigabilité lors d'une visite de partance. On éviterait de se retrouver devant des cosses de batteries mal serrées, des batteries mal entretenues, des appareils de contrôle de batteries inexistantes etc. et il serait logique qu'à partir de la 2ème catégorie de navigation, on fasse la dépense d'une seconde batterie pour le démarrage du moteur diesel, sinon à quoi sert d'installer des tas de gadgets électriques et électroniques qui grèvent grossièrement le bilan électrique... Enfin une ligne de mouillage constituée par 5 mètres de chaîne et un orin de 60 mètres ne seraient pas du luxe...*

*Pour conclure, je dirais aussi que M. PAJOT a bien fait d'appeler, car le plus gros défaut d'un marin n'est pas de prendre une décision quelle qu'elle soit, c'est surtout de ne pas en prendre du tout...*

*Maritimentement vôtre.*

Commandant YVONNOU

A.F.C.A.N. = ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES.

# SONDAGE A.F.C.A.N. DES CAPITAINES FRANÇAIS

## PREAMBULE :

Si les réponses ne correspondent pas à leurs idées certains ne manqueront pas de critiquer la méthode : cette dernière est évidemment artisanale et adaptée à nos moyens. Elle a fait appel au volontariat des réponses ; leur anonymat est gage de sincérité. Que nos collègues ayant bien voulu répondre au questionnaire (certains avec enthousiasme !) soient remerciés ici.

Naturellement, il est toujours possible de mieux faire.

J'espère même que cela pourra être réalisé demain car cela serait le signe d'une certaine attention à l'égard de notre métier...

## PERSONNES TOUCHEES PAR LE SONDAGE :

L'échantillonnage des réponses reçues tant de la part d'adhérents AFCAN que d'individuels reflète convenablement la répartition des formations et «métiers» divers qui se cachent sous le vocable «Capitaine».

Trois quarts des réponses proviennent de Capitaines au long-cours, le quart restant se répartissant entre anciens et nouveaux brevets, du C.M.M. au C.C. en passant par C1.N.M. et C2.N.M.

A noter ici l'absence quasi totale de vrais polyvalents à savoir la possession de deux brevets complémentaires monovalents (à part une réponse issue d'un capitaine d'origine pêche).

Long-cours et cabotage sont représentés de même que tous les types de navire, du remorqueur au car-ferry, du paquebot à voile au cablier, du pétrolier au porte-conteneurs.

L'ancienneté moyenne de commandement se révèle être de 8,3 ans, mais là aussi l'échantillonnage est large, depuis 6 mois jusqu'à 20 ans !

## FORMATION COMPLEMENTAIRE :

Le Capitaine français donne la priorité à l'étude de l'Anglais. Ceci n'a rien d'étonnant et rejoint le problème de tous nos nationaux confrontés aux pays étrangers non francophones. Il s'agit là d'un problème d'ampleur nationale auquel il est urgent de remédier afin de pouvoir faire face à l'avenir.

L'informatique intéresse une grande majorité mais n'est pas prioritaire.

Par contre, les problèmes de sécurité, d'utilisation du radar, de manœuvre, de communications (science humaine et techniques) souvent cités en priorité laissent apparaître les manques existant dans la formation du conducteur de l'expédition maritime.

## L'ACTION A MENER :

Deux sujets principaux de préoccupation :

Le statut du capitaine et le quart qu'il est souvent obligé d'assurer pose problème à une majorité d'entre nous.

Il en est de même pour la sécurité du navire et de la navigation maritime.

Il est bon de noter ici que près d'un quart des réponses ont vu leur sécurité mise en cause par la guerre, le terrorisme, le banditisme voire les agissements de certaines autorités.

Si les opinions sont encore partagées quant au fait de savoir si la sécurité prise dans son ensemble progresse ou régresse, si l'on pense que la qualité du matériel neuf progresse, l'unanimité se fait sur la régression de l'entretien dudit matériel, la majorité pense qu'en matière de sécurité, la réglementation régresse tout comme la qualification des officiers et du personnel.

Face à toutes ces menaces 25% pensent que les solutions peuvent être trouvées au plan national, 40% au niveau européen, 18% au niveau mondial.

## L'AVENIR :

Le capitaine le voit encore dans le pavillon français et européen, quelques précurseurs isolés ne voyant plus de pavillon du tout... solution plus pragmatique encore que le pavillon complaisant ou de type Kerguelen qui de toutes façons ne font pas recette.

Si la nature des navigations effectuées ne semble pas devoir évoluer considérablement, de même que les structures de propriété des navires, le capitaine revendique pour demain la plénitude des prérogatives qui devraient encore être siennes aujourd'hui, c'est-à-dire la pleine responsabilité de la conduite voire de l'exploitation du navire dont il a la charge. Ceci n'étant concevable évidemment que si les moyens suffisants pour mener normalement cette mission lui sont donnés.

Septembre 1987

P. MASSEIN

# Marine

## Plan marine marchande Les dernières brasses...

Près d'un an et demi après le lancement de son plan marine marchande, l'équipe du secrétariat d'Etat à la Mer accomplit les dernières brasses... avant les échéances électorales. Faisons le point.

Les aides structurelles accordées aux compagnies n'ont pas toutes été distribuées au titre de l'année 87 écoulée. Onze compagnies ont signé une convention avec l'Etat, les deux dernières en date ayant été la Société navale de l'Ouest (S.N.O.) et la société S.T.V. Leduc. Quatre dossiers restent à l'étude : ceux des compagnies Solimar, Navale caennaise, Socatra et Chargeurs réunis. Les Chargeurs, qui avaient été

écartés, puisque, dit-on place de Fontenoy, ils semblaient se désengager du maritime, ont fait leur rentrée dans les bonnes grâces de l'Etat, après avoir pris une participation dans la compagnie Sudcargos. Ajoutons que la distribution n'est pas close : au titre de l'année nouvelle, des compagnies déjà primées pourront, après avoir mis en œuvre de nouvelles structures, bénéficier d'une seconde « tournée » d'aides. Sont sur les rangs, entre autres : les compagnies Dreyfus, Delmas-Vieljeux, Brittany Fernes...

Une mesure du plan n'a toujours pas été bouclée : l'assurance volontaire des marins. Le directeur de l'E.N.I.M. poursuit sa mise au point. Il a prévu de consulter les partenaires sociaux, mais il se heurte au coût d'un tel régime qui n'accueillera pas beau-

coup de cotisants. Mille cinq cents, estime-t-on. Il en faudrait quatre fois plus pour espérer équilibrer son budget. Et donc, faute de marins, il faudra faire appel aux deniers publics. La main de la place de Fontenoy est tendue vers celle du ministère des Finances, qui ne semble pas pressé de répondre à la sollicitation. Si cette assurance volontaire voit finalement le jour, ce ne sera pas avant le mois de mars.

Enfin, deux autres mesures mijotent, en attendant les oublies de l'histoire ou le coup de pouce d'un nouveau gouvernement : la réservation de pavillon sur les dessertes des D.O.M.-T.O.M. dont on a déjà beaucoup parlé, et l'introduction des jeux d'argent à bord des fermes.

B. L. S.

### LE MARIN du 25 décembre 87

#### MARINAIER : LA VOIE DES AIRS POUR LES MARINS.

— En l'air, il n'y a pas de pied marin qui compte. Mais un lien a toujours existé entre les « navigants » de l'une et l'autre des corporations. C'est pour cette raison, et aussi parce que quelque 65 000 marins empruntent régulièrement ses lignes que la compagnie nationale Air France a décidé de créer un service spécialement destiné aux marins français ou étrangers : Marinair.

Grâce à des signes distinctifs apposés aux bagages et aux billets, il sera possible d'aider dans leur voyage et leurs correspondances les marins, en cas de difficultés d'expression (pour les étrangers) ou d'inquiétude de l'armateur (à l'embarquement).

Marinair devrait également faciliter aux marins de l'Ouest le transit entre les aéroports d'Orly et Roissy. Lors de leurs déplacements professionnels sur les lignes Air-France, les marins bénéficieront déjà de tarifs réduits de 35 à 40 %.

### « Normandie »

## Les 100 ans du dernier pacha

Le dernier pacha du « Normandie », le commandant Etienne Payen de la Garanderie, fête aujourd'hui ses 100 ans à La Bernerie. Sa carrière fut jalonnée de noms de bateaux avant de monter sur la prestigieuse passerelle du « Normandie » en 1939, quatre ans après la mise en service, en 1935, du plus beau paquebot du monde. Il conduisit le « Normandie » le 23 août 1939 à New York où il fut désarmé avant d'être réquisitionné en 1941 par le gouvernement américain puis détruit en 1942 par un incendie et ensuite livré à la casse. Après un dernier voyage retour, le commandant de la Garanderie fut atteint par la limite d'âge et vint se retirer à La Bernerie.



OUEST-FRANCE  
du 10 décembre 87

## OUEST-FRANCE les droits de l'assuré La protection sociale en 1992

Cette année 1992 aura été marquée par la tenue des Etats Généraux de la Sécurité Sociale et la remise au premier ministre des Sages par la commission des Sages dont on ne connaît pas encore le contenu exact. De toutes façons, avant ou après les élections présidentielles, le Gouvernement devra inéluctablement revoir la structure et le mode de financement de la protection sociale dans notre pays, et ce pour l'ensemble des régimes obligatoires dont les ressortissants de l'ENIM font partie.

Ce dont on ne parle pas encore, c'est de l'échéance de 1992 qui fera de l'Europe « un espace sans frontière intérieure dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux sera assurée ».

Ceci va obligatoirement entraîner d'ici quatre ans d'importantes modifications dans le domaine de la protection sociale, tant sur le plan

de l'assurance maladie que de l'assurance vieillesse, et de nombreux problèmes vont inévitablement se poser en raison des inégalités qui existent dans ces domaines au sein des différents pays de la Communauté et ce malgré le Traité de Rome — déjà ancien — qui prévoit une uniformisation des régimes sociaux.

Il convient donc de s'interroger sur ce que sera la protection sociale en 1992, en souhaitant que notre propre régime ne soit pas remis en cause et compromis à l'occasion de cette nouvelle étape de l'Europe. Nous avons certainement le meilleur système de la C.G.E. malgré ses imperfections et l'harmonisation indispensable ne devrait pas se faire par un nivellement par le bas, donc par un recul alors que l'Europe doit aller de l'avant dans tous les domaines si elle veut continuer à exister.

---

# ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

«*Unis pour la sécurité en mer*»

---

Cette ENQUETE s'adresse à tous les navires français et a pour objectif de donner à l'AFCAN, une connaissance la plus exacte possible de la flotte française, en ce qui concerne :

- le quart du capitaine,
- la suppression du veilleur de jour,
- les exemptions en matière de radiocommunications.

---

## FICHE - NAVIRE et ROLE D'EQUIPAGE

Cie : Navire : Indicatif :  
Type : Année de mise en chantier :  
JB : Port en lourd : Puissance administrative :  
Genre de navigation (armement du rôle) :  
Voyages habituels :  
Etat-Major :  
Equipage : Total :  
Organisation du quart à la mer :

Le navire est-il pourvu d'une Station Terrienne de Navire ? (radiocommunication par satellites)

---

## CAPITAINE FAISANT LE QUART

Horaire :

Rémunération spéciale reçue : souhaitée :

(confidentiellement !) le capitaine fait-il en personne toute ses heures de quart, ou se fait-il remplacer, à certaines heures, par un Maître ?

---

## VEILLE A LA PASSERELLE.

Sur votre navire la veille est-elle assurée par un officier seul ?

Quand ?

Existe-t-il sur la passerelle un «dispositif automatique d'alarme en cas d'indisponibilité de l'officier de quart», comme le prescrit l'arrêté du 8 janvier 1987 ?

## RADIOCOMMUNICATIONS.

D'une manière globale, les obligations de veille sont les suivantes :

### navires de plus de 1 600 TJB

8 heures de veille sur 500 KHz  
1 officier radioélectronicien

### navires de plus de 300 TJB

1 opérateur radiotéléphoniste  
(2 sur navires de 500 à 1 600 TJB)

Le PLAN POUR LA MARINE MARCHANDE (point 8) prévoit des exemptions possibles pour certains navires / certains trafics. Par exemple :

- navires pourvus d'une station terrienne de navire
- navires navigant à moins de 200 milles des côtes
- transbordeurs transmanche
- vedettes à passagers

QU'EN EST-IL SUR VOTRE NAVIRE ?

---

## COMMENTAIRES EVENTUELS SUR TOUT POINT DE L'ENQUETE

*(Indiquez ici quels autres navires de votre compagnie sont identiques au vôtre quant à l'effectif et aux trois points de l'enquête).*

---

**Une enquête similaire est lancée sur les navires des pays européens**

---

DATE :

IDENTITE DU REDACTEUR (facultatif)

A RETOURNER A : AFCAN - Centre Henry Dunant. 22500 PAIMPOL

---



## APPEL A TOUS - APPEL A TOUS - APPEL A TOUS - APPEL

### REVUE AFCAN INFORMATIONS

Le Comité de Rédaction demande à tous les adhérents de bien vouloir lui communiquer :

- Documents
- Articles de presse
- Photos
- Publicités

pouvant servir de matière d'œuvre à l'élaboration de la revue à l'adresse suivante :

**AFCAN INFORMATIONS**  
**Centre Henri Dunant**  
**22500 PAIMPOL**

**Tél. : BUSIAU 96.55.87.45.**  
**Tél. : LE GALL 96.20.62.31.**

Le Comité s'engage à démarcher la région St-Malo - Paimpol pour obtenir des publicités permettant à l'association de publier son bulletin au moindre coût.

Il invite vivement toutes les régions à pratiquer de la même manière : démarchage, remise de logo et/ou encart publicitaire avec chèque.

Pour faciliter vos démarchages, vous trouverez dans chaque numéro de la nouvelle revue une fiche argumentaire, les tarifs et l'ordre d'insertion, que vous pouvez prélever ou photocopier en nombre suf-

fisant pour vos actions.

N'oubliez pas que notre souhait est de réaliser quatre tirages par an, et qu'il faut beaucoup de matière...!

### AFCAN MEMBRE DE LA C.C.S.

Le Commandant J.C. LALITTE, représentant de l'AFCAN auprès de la Commission Centrale de Sécurité, demande que les Capitaines embarqués sur des navires en construction ou en refonte (Jumboisation, transformation, modification de structure ou d'appareil propulsif, etc.) aient l'obligeance de lui faire parvenir toutes informations ou dossiers concernant les travaux soumis à la décision de la CCS.

### ADRESSE POSTALE.

Le listing postal de nos adhérents est aujourd'hui monté sur ordinateur en vue d'une expédition automatisée.

Si votre adresse figurant sur la bande de la première revue n'est pas exacte, veuillez nous le faire savoir dans les meilleurs délais.

## WHY IS A SHIP CALLED SHE ?

*A ship is called a "she" because there is always a great deal of bustle around her ; there is usually a gang of men about, she has a waist and stays ; it takes a lot of paint to keep her good looking ; it is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep ; she can be all decked out ; it takes an experienced man to handle her correctly ; and without a man at the helm, she is absolutely uncontrollable. She shows her topsides, hides her bottom and, when coming into port, always heads for the buoys.*

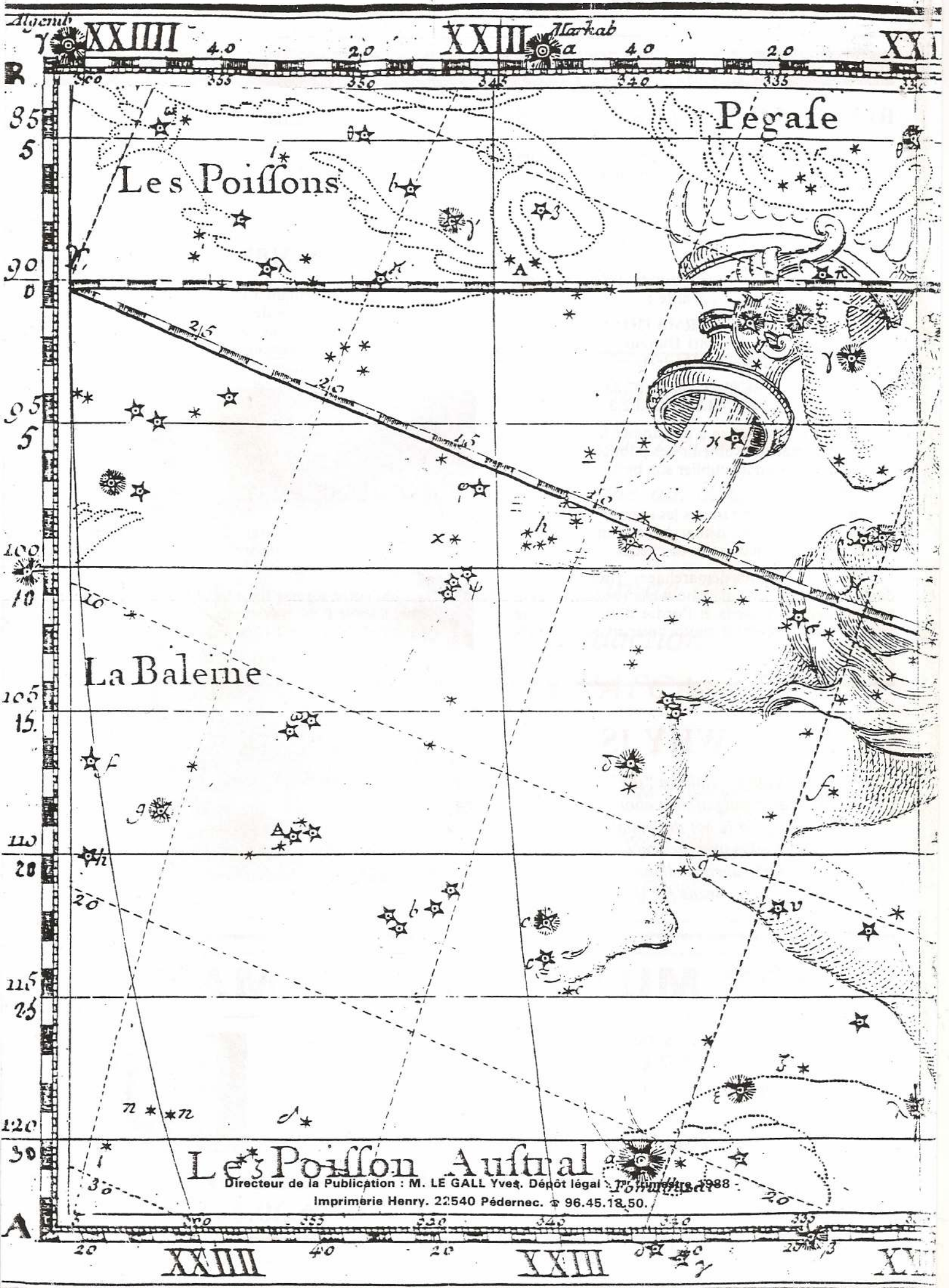
## LES MUTUELLES DU MANS

- *Officiers sous pavillon français*  
**CONTRAT INAPTITUDE.**
- *Officiers sous pavillon étranger*  
**REGIME COMPLET DE RETRAITE  
ET PREVOYANCE**



**Cabinet AUDRAIN - HERVIOU - TREVOU**

**24, rue du 18 juin. 22500 PAIMPOL. ☎ 96.20.81.69.**



Les Poissons

Pégase

La Baleine

Les Poisson Austral

Directeur de la Publication : M. LE GALL Yves. Dépôt légal : 1988.

Imprimerie Henry. 22540 Pédernec. ☎ 96.45.18.50.