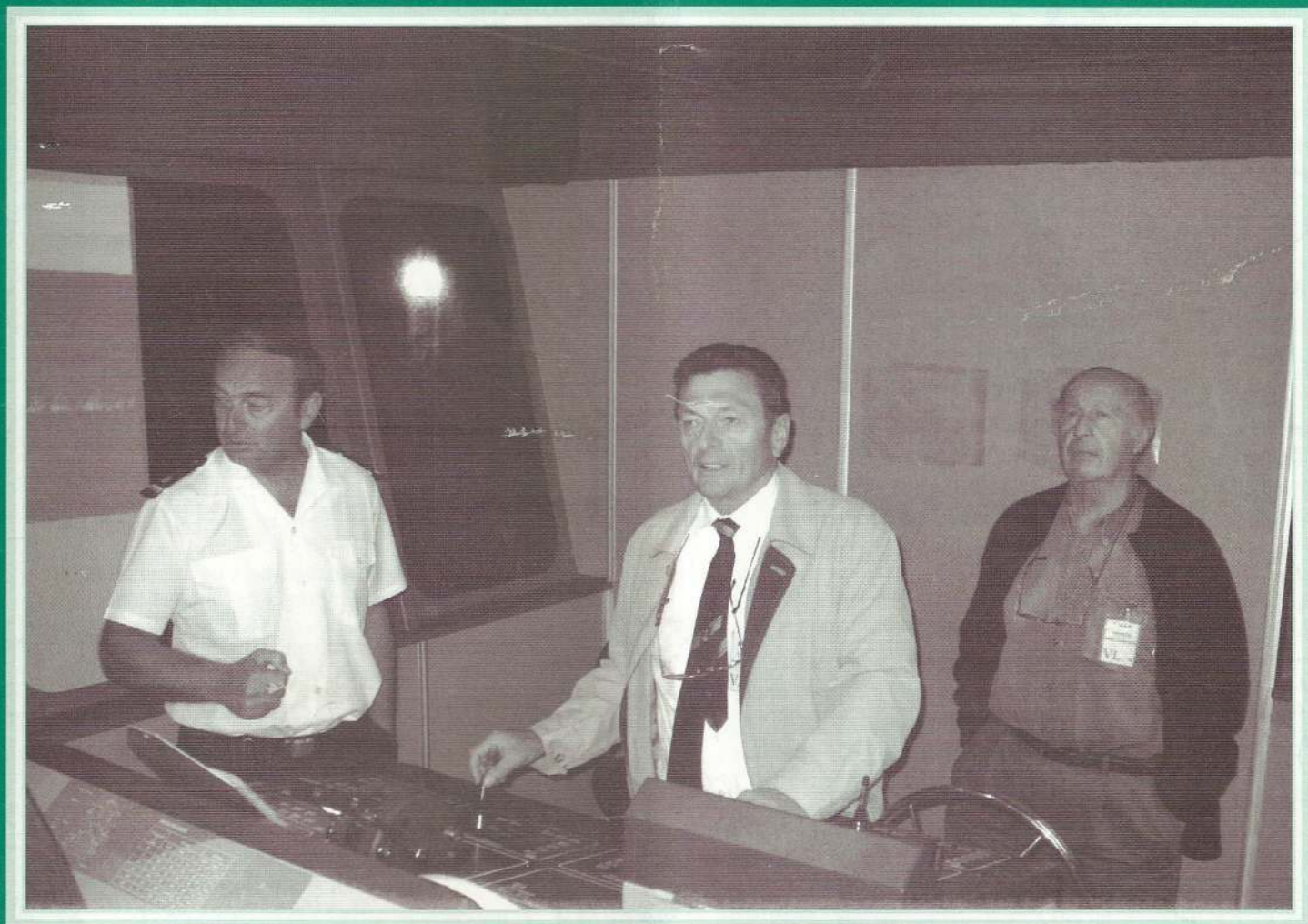


AFCAN

Information



Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

AFCAN F O

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Page 3	Edito
Page 4	Indemnisation pollutions?
Page 10	Répression pollutions
Page 15	Actualité droit maritime
Page 19	Actualité Conseil Européen
Page 21	Déchets dans les ports
Page 23	Msc 77
Page 24	Conférence de Bayonne
Page 28	AG IFSMA
Page 31	Commentaire R19
Page 33	Mars
Page 35	En passant par la cambuse

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles

Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,

Pour ceux qui ont un E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

4 numéros par an
Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Daniel MARREC

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2002

- Capitaines en activité • 221 €
- Capitaines en mission à terre • 168 €
- Capitaines retraités • 47 €
- Membres associés • 47 €

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.

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

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 à :

AFCAN
Rue de Bassam
29200 BREST

L'AFCAN, association de bénévoles ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du bureau. Les épouses qui peuvent décrocher ne sont pas au fait des affaires suivies par l'association. Présentez vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Répression des pollutions marines : troisième couche !

Conseil d'Administration

Elus → 2004	Elus → 2005	Elus → 2006
H. Ardillon	B. Appery	E. Bouger
M. Bougeard	Th. Caudal	J.P. Dalby
F. Jean	M. Gidon	M. Le Doaré
R. Le Bousse	R. Le Doaré	J. Loiseau
J.F. Le Gall	H. Quéré	D. Marrec
F.X. Pizon	J. Ruz	J.L. Penin
P. Recher	J.D. Troyat	Th. Rossignol

Bureau

Président	D. Marrec
Vice-président	H. Quéré Th. Rossignol J. Loiseau
Secrétaire général	J.P. Dalby
Trésorier	R. Le Bousse

Conseil Assurance

Ch. Loudes

Site web

F.X. Pizon

Chefs de Régions

H. Ardillon
J.P. Declercq
Ch. Loudes
R. Préa
J.D. Troyat
Ph. Sussac

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes

MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer -
Contact : 04.42.82.11.80.

NANTES : Contact : 02.40.24.99.48.

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**

Tél.02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Permanences Lundi et jeudi 14h-18h

La presse ne manque pas, hélas, d'occasions d'articles sur le sujet des pollutions du littoral par les "boulettes d'hydrocarbures". L'origine actuelle est le Prestige et malheureusement il n'y a pas en l'état actuel de raisons pour que cela cesse tant que la source ne sera pas tarie.

Le travail va être gigantesque lorsque la décision sera prise (car il faudra bien décider quelque chose un jour)

Chaque fois qu'une catastrophe maritime vient 'empoisonner' nos côtes, nos plages, c'est un constat d'impuissance et de désarroi de la part des populations littorales. Tout naturellement ces dernières interpellent alors les responsables politiques de tout niveaux (locaux, départementaux, régionaux, nationaux)

Et a chaque fois c'est le même discours :

1 - "On" crie au scandale.

2 - Puis 'On' rappelle (pour détourner l'attention) que les accidents ne sont rien a côté des pollutions volontaires.

3 - Puis 'On' fait savoir que l'on va voir ce que l'on va voir car nous allons faire voter une loi qui va enfin tout régler puisqu'il y aura des amendes et des emprisonnements.

C'est ainsi qu'en France par exemple nous avons la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 issue de l'Amoco-Cadiz. Bien entendu cette loi a été modifiée et les sanctions aggravées par notre représentation nationale de l'époque (après l'Erika) et tout naturellement, car personne ne veut être en reste, après le Prestige, c'est notre actuel ministre de la justice qui annonce une prochaine aggravation des sanctions.

L'Europe aussi y va de son couplet, car beaucoup critiquée pour l'accident du Prestige, en proposant une directive "relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanction, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution"

Pouvons-nous penser que cela va changer quelque chose? Il est logique d'imaginer, compte tenu de ce qui précède, que les nouvelles lois et les nouvelles aggravations du contenu des lois ne changeront pas les choses!

Tout simplement parce que la convention internationale "Marpol" qui demande (notamment) aux États de faire un certain nombre d'efforts pour mettre à la disposition des navires, et cela à un prix raisonnable et "incitatif", des moyens de réception pour tous les déchets afin d'éviter que ces derniers ne jettent leurs déchets à la mer. Ne pas oublier que les navires sont "obligés" de consommer ce fuel n°2 dont personne ne veut !

Lorsque nous aurons compris cela, un grand pas sera fait en matière de protection de l'environnement et alors nous pourrions nous attaquer aux "délinquants des mers" c'est à dire ceux (très peu nombreux j'en suis persuadé) qui, quoi qu'on fasse, pollueront. Ceux là nous l'avons déjà dit et redit, n'ont rien à faire dans notre métier de marin.

Nous l'avons bien compris au lieu de mettre en œuvre une telle dépense d'énergie (et financière) pour traquer, coincer le navire pollueur, mettre en prison son Capitaine, l'envoyer devant des tribunaux pour y ajouter une amende qu'il est incapable de payer, nous devrions plutôt :

1-tout mettre en œuvre pour faire respecter Internationalement "Marpol"

2-utiliser l'arsenal juridique déjà existant pour éviter les pollutions maritimes.

En France nous avons dans le "Code des Ports Maritimes", titre II du livre III, un article 11 bis qui fait, en son chapitre V, obligation aux Capitaines de navire faisant escale dans un port maritime de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leurs navires dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes. Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate etc. l'amende maximum, pour ceux qui ne se conforment pas à ce texte peut aller jusqu'à 40000 euros.

Pour résumer nous avons en France ce qu'il faut en matière réglementaire pour protéger notre environnement marin, conformément à l'esprit de la "Marpol".

Restent les questions : avons-nous toutes ces installations adéquates, avons-nous des officiers de port habilités à appliquer ce règlement et aussi, en mesure de déceler lors des contrôles si des "voyous" ont les déchets qu'ils devraient avoir plutôt que ce qu'ils ont bien voulu garder à bord?"

Bien entendu ces lois franco-Françaises ne sont, compte tenu de l'importance mondiale de notre flotte, connues que des 1% de marins français navigants dans le monde.

Trégunc le 22 mai 2003

Daniel Marrec - Président de L'AFCAN ■

AFDM, 3 avril 2003 - Professeur Antoine Vialard

"Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?"

Soyons clair d'entrée. La réponse nous paraît devoir être : "ÉVIDEMMENT OUI". Quand on a trop souvent du pétrole plein les pieds et sur les côtes, il faut aussi avoir des idées plein la tête quant aux conséquences à en tirer.

Mais d'abord, sans doute, faut-il relativiser en mettant en parallèle l'énorme déferlement médiatique que provoque une marée noire (certes détestable, il ne s'agit pas de le nier) avec le silence assourdissant qui préside à des catastrophes autrement épouvantables : combien de pages pour le Joola² ? Combien d'entrefilets, même en bas de page, pour annoncer les naufrages de dizaines et dizaines de vraquiers entraînant à la mort des centaines ou milliers d'êtres humains³.

Qu'on nous pardonne, dès lors, de trouver un peu dérisoire, en comparaison, la mayonnaise médiatique autour des émulsions noires du Prestige et de l'émotion surmédiatisée de ses victimes qui conduisent à s'indigner de la mort d'un cormoran mazouté (photos pleine page) tout en ignorant les corps mourants d'innombrables marins dans des naufrages parfois proches. Un être humain qui se décompose dans les océans⁴ ne provoque ni pollution, ni indignation : bien au contraire, il engraisse les homards et les langoustes⁵ !

Revenons à nos moutons sur la mer ! Répondre à la question posée suppose de soumettre à la critique de la raison pure les principes qui sous-tendent le système actuel de l'OMI⁶ (2^e partie).

En préalable, il convient donc de procéder à un rappel simplifié du droit positif en matière d'indemnisation des dommages de pollution par les hydrocarbures (1^{ère} partie).

Encore faudra-t-il, au bout du compte, s'interroger sur de nouvelles pistes pour d'éventuelles solutions de remplacement du système existant (3^e partie).

1^{ère} partie. Les grands traits du système OMI 1992

Rappelons d'abord que les conventions 1969 et 1971, telles que modifiées par les protocoles de novembre 1992, expriment la volonté des États, tant au moment de l'élaboration de ces conventions, qu'aux moments de leur ratification, puis de leur application ; tant que les Hautes Parties Contractantes ne dénoncent pas ces instruments diplomatiques, c'est qu'elles estiment le système satisfaisant⁷. Si les États-Unis ne sont pas Haute Partie Contractante, c'est qu'ils considèrent le schéma "OMIen" comme inacceptable, notamment en terme d'indemnisation. Si la France, l'Espagne et la plupart des pays européens sont parties à ces conventions, c'est que le système leur paraît convenable.

SUR LE PAPIER, les conventions organisent un système d'indemnisation à deux étages, dont la caractéristique globale est qu'il s'agit, en cas de catastrophe de pollution majeure, d'une indemnisation limitée, partielle. Le premier étage est celui de la "responsabilité" du propriétaire du navire pollueur ; le second étage est celui de l'indemnisation complémentaire du FIPOL. Tout le monde, ici, sait cela.

A) Premier étage d'indemnisation : la responsabilité du propriétaire enregistré du navire pollueur (Conventions 1969/1992).

Cette responsabilité présente les caractéristiques suivantes : elle est canalisée, objective, limitée et obligatoirement assurée.

Canalisée, elle désigne le "propriétaire enregistré" du navire pollueur comme responsable exclusif de la catastrophe de marée noire. Les protocoles de 1992 prennent même soin de renforcer la canalisation en excluant, en principe, toute pour-

suite contre l'un ou l'autre des "acteurs maritimes" de l'opération de transport d'hydrocarbures ayant donné lieu à l'atteinte environnementale. Cette canalisation ne souffre d'exception qu'en cas de faute inexcusable (ou intentionnelle, évidemment) des personnes expressément placées sous son parapluie⁸.

Objective, cette responsabilité est engagée par le seul fait de la survenance de la catastrophe, sans qu'il soit besoin de prouver la faute de ce propriétaire enregistré. Et les causes d'exonération sont rares. Il en existe d'ailleurs deux catégories :

- les causes d'exonération "générales", donc opposables "erga omnes" (naufrage résultant d'un événement de guerre ou d'un phénomène naturel d'une gravité tout à fait exceptionnelle, faute volontaire et totalement causale d'un tiers, erreur ou faute des autorités de l'État dans l'entretien des feux ou aides à la navigation) ;
- et une cause d'exonération "individuelle", totale ou partielle, opposable à la victime dont la faute intentionnelle ou la simple négligence a été à la source du dommage (article 3, par. 2 et 3)⁹.

Limitée, cette responsabilité est calculée à l'ancienne mode en fonction du tonnage du navire, à hauteur de 420 DTS par tonneaux, après une première mise forfaitaire de 3 millions de DTS pour les 5000 premiers tonneaux de jauge du navire pollueur (soit, pour Erika, 82 millions de francs environ, ± 12.500.000 € ; pour le Prestige, ± 24 millions €). Cette limitation cède cependant en cas de faute intentionnelle ou de faute inexcusable du propriétaire responsable.

Cette responsabilité est obligatoirement assurée ou couverte par une autre garantie financière (article 7 de la convention) ; le navire doit être porteur d'un certificat en cours de validité attestant l'existence de cette couverture à hauteur de la responsabilité encourue (en cas de faute inexcusable rendant la responsabilité illi-

mitée, les clubs de protection – ce qui sera la garantie la plus ordinaire - ne couvrent pas au-delà du plafond garanti).

B) Deuxième étage d'indemnisation : l'indemnisation complémentaire fournie par le FIPOL (Conventions 1971/1992).

On sait que le FIPOL intervient, à titre complémentaire, jusqu'à hauteur maximale (pour l'instant) de 135 millions de DTS¹⁰, somme qui englobe, au demeurant, la partie de l'indemnisation déjà fournie par le propriétaire du navire. C'est donc un maximum. Ramené à l'événement Erika, cela donne une indemnisation d'approximativement 184 millions d'euros, à mettre en contemplation avec les diverses estimations des dommages (estimation basse 460 millions d'€- estimation haute : 920 millions d'€). On sait également que le FIPOL n'indemnise pas, hors restauration des sites pollués, les atteintes à l'environnement, c'est-à-dire les dommages causés à la faune et à la flore sauvages. Dans ce système, le préjudice écologique pur n'est pas réparé.

On remarque que, comme dans la convention sur la responsabilité, la faute intentionnelle ou la négligence de la victime à l'origine du dommage peut lui faire perdre tout ou partie de ses droits à indemnisation contre le FIPOL.

2^e partie. Critique du système

"Le premier [précepte] était de ne recevoir jamais aucune chose pour vraie que je ne la connusse évidemment être telle : c'est-à-dire d'éviter soigneusement la précipitation et la prévention, et de ne comprendre rien de plus en mes jugements que ce qui se présenterait si clairement et si distinctement à mon esprit que je n'eusse aucune occasion de le mettre en doute"¹¹.

A) Une responsabilité canalisée ?

Ne vaudrait-il pas mieux parler d'irresponsabilité organisée des propriétaires de navire-citerne ?

- **Canalisation percée**¹² (piercing the veil) lorsque l'on a affaire à un propriétaire enregistré de "papier", du style "single ship company", société écran à la personnalité morale souvent fantomatique. Les véritables propriétaires sont intouchables, seraient-ils même identifiables.

- **Canalisation détournée** lorsque l'on a affaire à un propriétaire enregistré "réel", mais, DE FAIT, "irresponsable".

Puisque l'assurance est obligatoire, le véritable poids financier de la responsabilité est ainsi reporté sur le P and I ou l'institution financière qui a accordé sa garantie.

Pour le propriétaire enregistré, la seule obligation (et le seul coût apparent de sa responsabilité automatique) est donc le prix de la "prime" ou, plus exactement, le prix de la cotisation a posteriori (si le propriétaire enregistré exploite lui-même le navire). Peanuts, diraient nos amis anglais, d'autant plus que ce coût sera répercuté, en cas d'affrètement (fréquent) du navire, soit dans le loyer de l'affrètement coque nue ou à temps du navire, soit dans le fret de l'affrètement au voyage. Le coût réel de la responsabilité, pour la personne ciblée comme responsable, est égal à zéro.

- **Canalisation bouchée** lorsque le véritable responsable est un véritable insolvable.

On trouve sous cette rubrique le beau cas de figure de la faute inexcusable du "responsable", propriétaire enregistré ou intervenant dans le transport du produit.

En effet cette faute inexcusable a :

- la vertu de faire sauter le plafond de limitation : la responsabilité devient théoriquement illimitée ;
- mais le vice de faire perdre la garantie d'assurance, pour tout ce qui va au-delà de la couverture souscrite.

Il est vrai, alors, que, en vertu de l'article 4 (1) (b) de la Convention FIPOL, le fonds international prend le relais en cas de défaillance de l'indemnisation due par le propriétaire du navire pollueur (qui, de toutes les façons, "intègre" le montant de l'indemnisation "responsabilité" dans l'indemnisation totale 135 millions de DTS).

Au bout du compte, si ce sombre tableau est exact (on peut bien sûr en discuter), le propriétaire enregistré ne paie pratiquement rien des dommages causés par la pollution. Le pollueur n'est pas un épais payeur.

B) Une réparation limitée ?

C'est là que le bât blesse, surtout. La migration de l'antique limitation de responsabilité des "propriétaires" de navire dans le droit de la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures conduit à des résultats inacceptables.

a) La limitation de la responsabilité du propriétaire enregistré. Perte de ses fondements traditionnels.

Cette limitation est déjà, en elle-même, contestable, car aucune de ses justifications traditionnelles, ou modernes, ne résiste complètement à l'examen.

- Limitation et patrimoine de mer.

Historiquement, en effet, la limitation s'est d'abord expliquée par l'idée de patrimoine d'affectation créé par l'armateur et exposé au risque de l'expédition maritime. Cette adéquation de la limite de responsabilité à la valeur de la fortune mise en risque ne peut plus servir d'argumentaire sérieux depuis que la limitation s'exprime au travers de la constitution d'un fonds de limitation, dont le montant est déconnecté de la valeur du patrimoine de mer.

- Limitation et réversibilité de son bénéfice.

La limitation est également justifiée, traditionnellement, par l'idée de réciprocité, de réversibilité : tel qui profite aujourd'hui de la limitation pourra demain se la voir opposée. Cette réversibilité ne peut fonctionner qu'entre "gens de mer". Elle est totalement absente du mécanisme des marées noires ; la limitation ne fonctionne plus qu'à sens unique : de la mer vers la terre, jamais l'inverse.

En outre, même si la limitation a vocation à s'appliquer à tous les événements de mer où qu'ils se produisent, force est de constater le localisme de son application en cas d'accident de marée noire : ce sont toujours les mêmes populations, les populations riveraines des grandes "routes de navigation", qui souffrent de la limitation mise en place par le système, sans espoir de jamais pouvoir retourner le compliment.

- Limitation et assurabilité.

Le grand mot est lâché. L'assurabilité est le serpent de mer, le monstre du Loch Ness, l'hydre (au carbure) de la limitation. L'indemnisation doit être limitée, car une réparation illimitée conduirait à la disparition du transport maritime des hydrocarbures, pas un seul assureur n'acceptant de couvrir un risque devenu illimité. Quelle imposture ! Si ce postulat était exact, il ne devrait plus se transporter un seul centilitre de pétrole vers les Etats-Unis d'Amérique, puisque l'indemnisation y est, là-bas, illimitée.

A supposer même que l'assurabilité soit l'ultime rempart de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, encore faudrait-il que l'on s'in-

terroge sur la capacité réelle des P and I ou des compagnies d'assurance et sur les seuils auxquels il serait possible de faire "monter" la garantie de cette responsabilité, sans que cela compromette l'avenir de ces estimables protagonistes du monde maritime. Il semble, pour l'heure, que l'on soit très loin des seuils critiques en la matière.

Au demeurant, l'idée d'assurabilité ne vaut que pour la limitation de la "responsabilité" du propriétaire enregistré, non pour le complément, également limité, d'indemnisation fourni par le FIPOL dont la prise en charge n'est pas "assurée", mais taxée. Qui paie la taxe, sinon le consommateur final de pétrole ? Alors, un peu plus, un peu moins !

b) La limitation de l'indemnisation par le FIPOL.

Il y a peu à dire, nous semble-t-il, sur le mode actuel de fonctionnement du FIPOL, dans la mesure où son intervention s'inscrit dans le cadre de la mission qui lui est déléguée par l'ensemble des États parties aux conventions OMI, en fonction d'une procédure qui lui est imposée par la nature même des choses. Il fait son métier correctement, tant dans la réception que dans le traitement des demandes d'indemnisation et il paraît difficile de lui reprocher des attermolements ou des délais qui découlent de la nature même des procédures d'indemnisation, indispensables pour la recevabilité des demandes, leur chiffrage, leur paiement en tenant compte des créances à venir (prescription 3-6 ans).

Simplement, un élément nouveau est clairement apparu à l'occasion des deux dernières catastrophes de l'Erika et du Prestige : l'impact incongru des fluctuations internationales de la monnaie de compte choisie pour fixer le plafond de l'indemnisation.

On passe de 184 millions d'euros pour l'Erika en 1999 à 171,5 millions d'euros pour le Prestige en 2002, alors que, inflation européenne aidant, et nature de l'accident y conduisant, les coûts de traitement de la pollution Prestige, en "euros constants", seront très vraisemblablement très supérieurs à ceux induits par le naufrage d'Erika.

Cependant, si, de lege lata, il y a donc peu à dire, de lege ferenda, que de questions se posent. A commencer par l'idée même de la limitation de réparation qui constitue le socle du couple conventionnel 1992.

Déjà discutable, ainsi qu'on vient de le

voir, lorsqu'il s'agit de la limitation de la "responsabilité" du propriétaire enregistré du navire (mais du moins cette limitation puise-t-elle ses racines dans le plus profond de la tradition du droit maritime), on ne voit pas très bien en vertu de quelle idée cette limitation a pu s'immiscer dans le traitement de l'indemnisation fournie par le FIPOL, ou plus exactement le FLIPO (fonds limité d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures).

1) Limitation et débiteurs du FIPOL.

Si l'on se souvient que le FIPOL est financé par des taxes perçues sur les quantités d'hydrocarbures transportées par voie maritime, ce sont en première ligne les grands opérateurs, c'est-à-dire les grandes compagnies pétrolières, qui sont assujetties à cette taxe.

Au nom de quoi, en vertu de quoi cette limitation a-t-elle été considérée comme un dû à une industrie dont les profits énormes ne seront jamais qu'à peine égratignés par l'obligation d'une réparation illimitée des dommages causés par son activité ? De toutes les façons, comme son financement est assuré au moyen de taxes perçues sur chaque tonne de pétrole transportée par voie maritime, et sachant que près de deux milliards de tonnes de pétrole, bon an mal an, circulent sur les mers, les taxes en question, ramenées au prix du litre, deviennent parfaitement supportables (et sont en fin de compte payées, en bout de chaîne, par les consommateurs). Surtout que l'on peut espérer que les mesures techniques déjà prises ou en voie d'être prises pour améliorer la sécurité du transport maritime des hydrocarbures devraient conduire à une raréfaction, sinon à une éradication, des catastrophes de marées noires.

2) Limitation et créanciers de l'indemnisation.

Bien plus encore, on s'interroge sans trouver l'ombre d'un début de justification sur le fait que la limitation est opposée aux victimes de marée noire, sans que l'on puisse discerner en vertu de quel principe, en vertu de quel cynisme, cette limitation leur est opposée.

Cette espèce de ponction périodique sur les biens et sur les revenus des populations riveraines, toujours les mêmes, est absolument injustifiable quelle que soit la façon de considérer les choses.

Le trafic pétrolier par voie maritime

étant un trafic profitable à la communauté internationale tout entière, le coût des accidents et incidents qui se produisent à son occasion doit être répercuté sur la communauté internationale tout entière, et non pas seulement sur une fraction de celle-ci, les populations riveraines.

3^e partie. – Réflexions sur des évolutions nécessaires

Ces réflexions me sont personnelles : elles n'engagent donc que moi et ne sont pas issues d'une "commission AFDM" au nom de laquelle je m'exprimerais. L'auditeur peut donc en faire ce que bon lui semble.

C'est Jean Carbonnier, je crois, qui s'interrogeait sur le test de toute bonne législation. Pour lui, le droit positif serait parfait si un nouveau Solon ou une commission de Grands Sages, totalement ignorants de ce droit positif, totalement vierges de connaissances en la matière, était en mesure, par la seule force de l'intelligence, de le "redécouvrir" tel quel. Quelle chance, en ce qui nous concerne, y aurait-il pour un législateur parfaitement "vierge" de toute information sur le système OMIsien d'indemnisation des dommages de marée noire, de redécouvrir et de valider ce système ?

Ce système, pour nous, repose sur une erreur d'optique fondamentale, consistant à vouloir traiter comme un problème classique du droit maritime (ce que confirme la compétence reconnue en la matière à l'OMI), une question qui relève, dès la première goutte de pétrole échappée des flancs du navire transporteur, du droit de l'environnement. Et de vouloir alors appliquer au traitement de la difficulté un droit dont la colonne vertébrale, la limitation de responsabilité, est aux antipodes de celle du droit de l'environnement, la "restitutio in integrum" de toutes les valeurs atteintes par l'accident de pollution.

Nos réflexions, de lege ferenda, reposent sur deux idées : la première est que l'on dispose d'un précédent utile, l'OIL POLLUTION ACT, dont l'OMI (et, à défaut, l'Europe) pourrait provisoirement s'inspirer ; la seconde est que, le plus tôt possible, ce modèle américain, dans certains de ses aspects, peut et doit être dépassé.

A) Une solution transitoire : OPE sur l'OPA.

On a dit que les USA ont toujours refusé le système d'indemnisation proposé par l'OMCI (devenue OMI en 1982) au lendemain du naufrage du Torrey Canyon. Et on sait qu'ils se sont dotés d'une législation sévère pour les pollueurs, quelques mois après la marée noire provoquée par l'Exxon Valdez¹². C'est l'OIL POLLUTION ACT du 18 août 1990.

Rappelons simplement et brièvement que, au-delà de mesures purement techniques destinées à renforcer la sécurité de la navigation des navires-citernes, l'indemnisation des dommages de marée noire, selon l'OPA, se situe à deux niveaux politiques différents :

- Au niveau de l'État fédéral, l'OPA "de base" met en place le double système de l'indemnisation par l'opérateur du navire pollueur à hauteur de 1200 dollars par tonneaux de jauge du navire (limitation qui saute en cas de violation de l'un ou l'autre des règlements fédéraux sur la protection de l'environnement) et la mise en place d'un fonds d'indemnisation complémentaire de 1 milliard de dollars ;

- Au niveau de chaque État fédéré, chacun étant libre d'adopter des mesures encore plus "réparatrices" ; la plupart des États côtiers ont, de fait, adopté la solution "pollueur-payeur illimité" des dommages économiques et écologiques de pollution.

Il nous semble que l'OMI pourrait lancer une espèce d'offre publique d'échange de son système actuel avec l'OPA américain, à l'image de ce que fit le CMI, il y a maintenant presque cent ans, à propos du Harter Act de 1893 dans le domaine du transport de marchandises par mer. En effet, l'existence de l'OPA, depuis près de quinze ans maintenant, démontre la faisabilité, le réalisme et la "gérabilité" économique des solutions qu'il met en place. Et sa sévérité relative à l'égard de la filière pétrolière ne semble pas avoir ralenti un seul instant les importations de pétrole vers les USA. C'est dire que les critiques adressées à son endroit comme autant de menaces d'un effondrement cataclysmique du système des échanges mondiaux de pétroles ne résistent pas à l'épreuve de ce fait brut et majeur : l'OPA, ça marche !

Cela aurait, en outre, le mérite d'entraîner une uniformité internationale, et donc une uniformité des pratiques, qui, pour l'heure, fait défaut, tant en matière de sécurité de la navigation, qu'en matière d'indemnisation des dommages de pollution.

B) L'OPA, un modèle à dépasser ?

Il nous semble qu'il faudrait même aller plus loin encore, du moins sur certains points, que ne le fait l'OPA.

Celui-ci, en effet, du moins dans son principe, repose encore sur l'idée d'une réparation limitée, même si les plafonds retenus sont infiniment supérieurs à ceux du système OMI¹⁴. Ce n'est que si les législations des États fédérés sont plus sévères, que l'idée même de limitation peut disparaître.

Or, il nous semble que le maintien de l'idée même de limitation de l'indemnisation des dommages de pollution soufferts par les victimes (et, au-delà, par les contribuables des États atteints par la pollution) ne trouve plus aucune justification convaincante. Nous l'avons vu plus haut. En outre, l'opinion publique n'est plus du tout prête à la voir opposée aux victimes d'une catastrophe.

A partir de là, il faut découvrir un système qui, tout à la fois, assure aux victimes la réparation intégrale de leur dommage, et, d'autre part, ne permette pas aux "fauteurs d'eaux troubles" d'échapper à leur responsabilité civile ou pénale.

Cela nous paraît possible si l'on veut bien inverser, en quelque sorte, les étapes actuelles de la réparation.

Dans un premier temps, un fonds international d'indemnisation interviendrait pour assurer cette réparation intégrale des dommages de pollution. Nous en verrons dans un instant les caractéristiques souhaitables.

Dans un deuxième temps, ce fonds international d'indemnisation aurait la faculté d'intenter contre les "fauteurs d'eaux troubles" toutes actions en responsabilité civile ou pénale qu'il jugerait appropriées.

a) Le premier étage de la réparation : l'intervention du FIIPOL.

Nous préconisons donc la création d'un FIIPOL qui viendrait remplacer le FLIPO actuel, et serait chargé de fournir aux victimes du dommage de pollution la réparation intégrale et quasi-automatique de leur préjudice économique.

Nous partons du principe :

Que la limitation de l'indemnisation à fournir par ce fonds international n'a aucune espèce de justification ni théorique, ni pratique. Dès lors, le FIPOL actuel (en réalité le FLIPO : fonds limité

d'indemnisation des dommages de pollution) deviendrait, si l'on veut bien mettre les points sur les i, le FIIPOL, c'est-à-dire le "Fonds international d'indemnisation illimitée des dommages de pollution".

Le mode de financement est simple et le serpent des mers de l'assurabilité n'a que faire ici, pas plus d'ailleurs qu'il ne peut servir à expliquer la limitation retenue dans le cadre du FIPOL actuel. On sait, en effet, que ces fonds internationaux sont alimentés par des taxes perçues sur les produits pétroliers transportés par voie maritime ; pour passer d'un stade de réparation limitée à un stade de réparation illimitée, il suffit d'augmenter de quelques centimes les taxes perçues à cette fin sur les deux milliards de tonnes de pétrole transportées chaque année sur nos océans. Cela reviendrait, en réalité, à faire payer par le consommateur final le prix d'une pollution dont il est au demeurant le principal agent (c'est la demande "terrienne" de pétrole qui est à l'origine du trafic maritime polluant ; et ce sont les activités humaines à terre, dont notamment les voitures automobiles et les centrales thermiques, qui sont les principaux agents de la pollution maritime. Rien d'impossible, rien d'immoral).

Cette réparation intégrale suffirait alors à supprimer les défauts reprochés au FIPOL : lenteur des procédures, pourcentages aléatoires des indemnisations. La seule question restant alors à résoudre concernant l'admissibilité et la vérification de la demande présentée. L'indemnisation pourrait intervenir en quelque sorte "à première demande".

Sur ce point, nous préconisons d'ailleurs (à l'encontre de ce que prévoit l'OPA) de négliger l'indemnisation des dommages purement écologiques (c'est-à-dire, l'atteinte à la biomasse en tant que telle). Les études scientifiques les plus récentes prouvent en effet que, quelle que soit la gravité des atteintes portées à l'environnement sauvage par un déversement d'hydrocarbures quels qu'ils soient, la nature reprend ses droits en moins d'une dizaine d'années. Certaines études prétendent même que certaines espèces en tirent profit. Cela aurait le mérite d'éviter les discussions surréalistes sur la question de l'évaluation de la tête de macareux ou de cormoran ; et éviterait d'avoir à indemniser un dommage qui, de toutes les façons, se répare tout seul (en l'état actuel des choses, du moins), au travers d'une structure ubuesque de "tuteur à la nature".

b) Le deuxième étage du système préconisé : la mise en cause des acteurs directs de la pollution par le FIIPOL.

Le FIIPOL, financé par ces taxes et ayant indemnisé les victimes à première demande, disposerait d'un droit de recours contre les "coauteurs" de la pollution. Ces recours pourraient se situer soit sur le terrain de la responsabilité civile, soit sur le terrain de l'action civile aux fins de faire condamner pénalement ceux de ces coauteurs dont la conduite serait particulièrement répréhensibles.

Dans ce cadre, plusieurs questions attendent des réponses :

Quelle serait la liste des "pollueurs-payeurs" susceptibles d'être ainsi mis en cause ? Leur responsabilité civile devrait-elle être illimitée ou continuerait-on de les faire bénéficier d'une limitation (de plus en plus illusoire si l'on veut bien se souvenir que leur faute inexcusable, avant comme a fortiori après notre réforme, conduirait à la déchéance de son bénéfice) ? Ne pourrait-on pas attirer, selon une procédure "révolutionnaire" restant à imaginer le véritable responsable d'un naufrage d'un navire "sous-norme" : l'État du pavillon¹⁵ ? Et, soit dit sans vouloir particulièrement offenser notre ami Philippe BOISSON, les sociétés de classification qui, en l'état actuel des choses, sont les seules à pouvoir connaître l'état réel du navire ?

1) Les recours du FIIPOL dans le cadre de la responsabilité civile : la responsabilité des "fauteurs d'eaux troubles".

Le FIIPOL devrait pouvoir exercer un recours contre ceux qui, à un titre ou à un autre, ont contribué à l'accident de pollution.

- L'opérateur du navire (et son assureur, ou sa mutuelle).

Au premier rang, bien entendu, il y a, non pas tellement le propriétaire enregistré du navire, mais, s'il s'agit d'une autre personne, le véritable "opérateur" du navire, celui qui est en charge de son entretien et qui décide de son utilisation. Sa mise en cause est indispensable, mais avec le risque de son insolvabilité compte tenu de l'organisation actuelle de la filière maritime.

La question est alors de savoir si cet opérateur peut et doit bénéficier d'une limitation de responsabilité et, si oui, à quelle hauteur situer cette limitation, et dans quels cas il est déchu de cet avantage. Si l'on décide de maintenir la limi-

tation, un rehaussement sensible des plafonds, à l'image américaine, doit être prévu, en tenant compte de la capacité réelle d'assurance offerte par le marché des assurances maritimes ou par les clubs de protection et d'indemnité.

- L'État du pavillon

Immédiatement derrière l'opérateur-pollueur, et lorsque la marée noire est due au mauvais état démontré du navire et, donc, à autre chose qu'une pure erreur humaine ou au déchaînement des forces de la nature, il y a l'État du pavillon. C'est lui qui délivre les certificats nécessaires à l'exploitation commerciale d'un navire et qui est le seul à véritablement pouvoir contrôler l'état réel du navire, tout au long de son existence, au travers des sociétés de classification qu'il se substitue pour procéder aux visites.

Il y a toutefois une difficulté liée à l'immunité des États. C'est en cela que la possibilité de s'adresser à l'État du pavillon constituerait une espèce de révolution juridique en droit international public. On peut toutefois observer que les États, pouvant se présenter au FIIPOL comme victimes de la pollution, devraient pouvoir, en contrepartie, être poursuivis comme auteurs ; et observer encore que le FIIPOL, espèce d'émanation d'une organisation spécialisée des Nations-Unies, pourrait peut-être être autorisé à contourner, dans des conditions à préciser, le principe de l'immunité. Ce domaine ne nous étant pas familier, nous l'évoquons comme une simple hypothèse.

- L'État riverain.

C'est la même hypothèse et la même difficulté, par voie de conséquence, que l'on rencontrera quant à la responsabilité de l'État riverain lorsque, comme dans le cas avéré du Prestige, (et, à un moindre titre, dans le cas de l'Erika), le naufrage du navire et la marée noire consécutive sont, à l'évidence, liés au refus de cet État de recevoir le navire en difficulté dans un port ou un abri côtier de refuge¹⁶, et les décisions ineptes qui s'en sont suivies d'un remorquage jusqu'à ce que mort s'ensuive.

- Les sociétés de classification.

Quittant le domaine de l'hypothèse, et toujours dans le cas où le naufrage est dû à un défaut avéré de la structure ou de l'entretien du navire, on identifiera également comme "fauteur d'eaux troubles" la société de classification qui, sur délégation de l'État du pavillon, est le seul organisme à pouvoir vérifier réellement et officiellement la structure des

navires auxquels elle fait délivrer les certificats officiels de navigabilité.

- Les utilisateurs du navire ?

Faut-il inclure dans la liste des responsables les utilisateurs du navire pollueur, ayants droit à la cargaison des hydrocarbures déversés à la mer ? Leur responsabilité civile ne paraît pouvoir être engagée que sous trois angles différents : soit la faute consistant à utiliser un navire "sous-norme", soit le risque créé en envoyant sur la mer une cargaison potentiellement polluante, soit la recherche aveugle, bête et méchante, de la "deep pocket".

Du point de vue de la faute, d'une part, on ne peut leur imputer à faute le fait d'avoir fait confiance aux certificats trouvés dans les papiers du bord ; d'autre part, on doit convenir que ni les chargeurs, ni les affréteurs ne disposent de moyens efficaces pour contrôler la structure du navire et, partant, sa dangerosité. Quels que soient les systèmes "prudentiels" développés (vetting, equasis, M.O.U., etc.), aucun contrôle d'un navire à flot (et en cours d'opération commerciale le plus souvent) ne pourra permettre de déceler les insuffisances (autres que superficielles) de sa structure, qu'elles soient liées à un vieillissement naturel des matériaux, ou à un défaut plus ou moins apparent d'entretien. Sauf à poser peut-être comme constitutif d'une faute présumée le fait d'avoir recours à des navires d'un âge tellement élevé, et d'un coût d'affrètement tellement bas, que l'on doit supposer leur dégénérescence et leur dangerosité. La voie de la faute civile est donc étroite (a fortiori, la voie de la faute pénale).

La piste d'une responsabilité objective du chargeur ou de l'affréteur, fondée sur le risque créé, peut-elle suppléer la difficulté de la preuve de la faute ? On peut parfaitement le décider, mais en forçant un peu les cadres de la responsabilité objective, sachant que le comportement de la cargaison, en cours de transport, passe sous la garde du transporteur.

Reste la possibilité, pour ne pas forcer la réalité juridique, de décider que le propriétaire de la cargaison doit être le payeur de la pollution, parce qu'il est, hormis les États, le mieux à même de supporter les coûts de l'indemnisation. C'est le principe de la "deep pocket" qui a parfaitement fonctionné dans le cas de l'Exxon Valdez ; assez bien fonctionné dans le cas de l'Erika ; mais qui ne donnera aucun recours utile dans le cas du

Prestige. D'ailleurs, dans le système que nous préconisons d'un FIIPOL alimenté par les grandes compagnies pétrolières au moyen d'une taxe, ces utilisateurs de navire, par ce biais, sont déjà mis à contribution. Ce n'est donc que dans le cas d'une faute avérée et causale de leur part que l'on devrait pouvoir les mettre en cause pour leur imposer une couche supplémentaire de responsabilité civile.

2) Les actions pénales.

Apparemment, il n'y a aucune raison de laisser les pollueurs à l'abri de leur responsabilité pénale, lorsque des infractions ont été commises au regard de tel ou tel droit national. Mais, outre la difficulté consistant à rechercher la responsabilité pénale des personnes morales en la dissociant de celle de ses organes personnes physiques, outre le risque de devoir forcer un petit peu les règles d'interprétation en vigueur en droit pénal pour pouvoir atteindre celui que l'on veut atteindre, il nous semble qu'il y a un retour de bâton prévisible à la condamnation pénale si elle est obtenue : c'est qu'elle établira presque automatiquement la faute "inexcusable" du "délinquant", rendant sa responsabilité illimitée, certes, mais n'ajoutant pratiquement rien à l'indemnisation des victimes.

CONCLUSION

Si le droit maritime peut se satisfaire encore de la limitation de responsabilité pour les dommages de type traditionnel et n'impliquant que des "intérêts maritimes", le droit de l'environnement et, derrière lui, les opinions publiques des pays développés sont imperméables à cette idée d'indemnisation limitée d'un dommage imposé aux seuls riverains, dans un commerce qui concerne la communauté internationale tout entière. Pourquoi serait-ce toujours les Bretons, les Galiciens qui devraient supporter le poids des pertes induites par une indemnisation limitée ? Rien ne justifie ces ponctions périodiques sur les ressources des riverains les plus exposés, non plus que sur les deniers des contribuables des États concernés.

La communauté internationale a mis trente et un an pour transposer en convention internationale les idées américaines du Harter Act de 1893. Combien de temps lui faudra-t-il pour transposer dans une convention internationale les idées de l'Oil Pollution Act de 1990, dont les solutions sont beaucoup plus proches des exigences sociales et environnementales modernes que celles du système de l'OMI ? Compte tenu de l'accélération de l'histoire, on peut

poser à 20 ans le délai raisonnable d'une pareille transposition. D'ailleurs, il semble bien que les efforts menés tant au niveau de la Commission de Bruxelles que du côté de l'OMI soient déjà orientés dans le sens d'un alignement au moins approximatif (rehaussement des seuils, superposition des fonds, mesures techniques, etc).

Mais sans doute faut-il aller plus loin encore. C'est d'ailleurs dans la nature du droit que d'évoluer sans cesse. La limitation de l'indemnisation des catastrophes de marée noire opposée à des victimes d'un trafic profitable au monde entier est devenue inacceptable. Le statu quo serait le plus sûr chemin vers la condamnation sans phrase du droit maritime tout entier. Il faut donc imaginer un nouveau système d'indemnisation de ces victimes que les opinions publiques et les victimes privées considèreraient comme acceptable. Nos propositions pourraient être une première pierre apportée à un édifice restant à construire.

1 La réponse à la question étant ainsi apportée, la conférence pourrait s'arrêter là ! On va toutefois, au risque d'ennuyer, tenter de montrer les raisons qui la justifient.

2 Dans un dernier décompte macabre, les autorités sénégalaises font état, fin janvier 2003, de 1863 victimes de ce naufrage (Source : Journal le Marin). Qui s'en soucie ? Leonardo di Caprio tournera-t-il un remake tropical du Titanic ?

3 La dernière revue de l'AFCAN (janvier 2003, p. 33) signale, pour ces dix dernières années, 618 morts dans les 116 naufrages de vraquiers (dont 64 noyés au cours du naufrage de quatre vraquiers de plus de 10.000 tonnes de port en lourd, pour la seule année 2002). Qui le sait dans le grand public ?

4 "...Où, flottaison blême et ravie, un noyé pensif, parfois, descend...". A. Rimbaud, le Bateau ivre.

5 Certains scientifiques ont montré, au demeurant, que les protéines de pétrole pouvaient tout à fait convenir à l'engraissement des crustacés. C'est ainsi que l'on aurait enregistré un accroissement de la taille des crabes tourteaux sur la côte septentrionale de Bretagne dans les années qui ont suivi le naufrage de l'Amoco Cadiz.

6 OMI quoi ? Omis d'indemniser, surtout.

7 Les coups de pied de Premier Ministre, Jean-Pierre FARIN, dans les boulettes de fioul Prestige parvenues sur les plages d'Aquitaine après l'énorme boulette des autorités espagnoles ayant conduit au naufrage de ce navire, n'équivalent pas, à notre connaissance, à une dénonciation par la France de sa ratification des conventions en question.

8 Sur les limites de ce parapluie, voir P. Bonassies, "Après l'Erika : les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution maritime par hydrocarbures", Rev. Dr. commercial, maritime, aérien et des transports, 4e trimestre 2000, p. 140.

9 L'assassinat du Prestige par les autorités maritimes espagnoles constitue, à notre avis, cette faute, à tout le moins cette négligence. Elle devrait pouvoir être opposée à l'Espagne pour lui faire perdre tout droit à indemnisation des dépenses exposées (ce qui n'inclut pas les dommages soufferts directement par les populations galiciennes, victimes de la stupidité de l'État central et du pouvoir régional).

10 Dont la fluctuation peut réserver de mauvaises surprises : pour Erika, et à l'époque de la mise en place du fonds, ce maximum représentait 184 millions d'euros ; trois ans plus tard, pour le Prestige, ce ne sont plus que 172 millions d'euros (pour tenir compte de l'appréciation de l'euro face au dollar américain, et de l'effet mécanique de cette appréciation sur le cours international du DTS). Le problème est que le FIIPOL fonctionne dans les deux cas pour la réparation de dommages "européens", et que le montant du fonds ne devrait pas varier en fonction d'une conjoncture monétaire extra-européenne, mondiale.

11 Descartes, Discours de la méthode.

12 D'où la tentation de percer le voile.

13 24 mars 1989


14 On sait que la catastrophe de l'Exxon Valdez a coûté plus de dix milliards de dollars à la compagnie Exxon (qui ne paraît d'ailleurs pas en avoir été outre mesure affectée).

15 Question que se pose, dans les pages du Monde économique (25 mars 2003) notre émérite collègue, Jean-Pierre Quéneudec.

16 Dans l'affaire de l'Erika, le port de Dunkerque, port de chargement, a-t-il fait la fine bouche pour recevoir le navire s'il était en si mauvais état que cela ? Il y avait un profit à réaliser, au même titre que le profit recherché par Total dans l'affrètement d'un navire peut-être à bout de souffle mais que tous les contrôles étatiques signalés comme étant en bon état. Dès lors que le navire a été en avarie, plus personne ne voulait en connaître, et surtout pas le port de Nantes. Même chose pour le Prestige, à cela près que dans ce dernier cas, à la différence de l'ERIKA, nous sommes assurés que le Prestige aurait eu largement le temps de regagner le port de la Corogne, ou une ria galicienne avant de se casser en deux morceaux.

COMPAGNIE MARITIME
PENN AR BED

Liaisons maritimes avec les îles
Molène/Ouessant : 02 98 80 80 80
Sein : 02 98 70 70 70



Molène / *Ouessant*
Sein

1^{er} éperon / Pointe Commerce
BP 80713 - 29607 Brest Cédex

*Nos amis de la
PEN AR BED
font bénéficier
les adhérents
de l'AFCAN
d'une
réduction de
15% sur la
traversée
Ouessant -
Molène ou
Sein. Cette
réduction est
valable tous
les jours
jusqu'à août
2004 sur
présentation
de ce coupon.*

Colloque sur la répression des pollutions marines

Aspects juridiques et opérationnels

Le Havre - 5 & 6 juin 2003

Malgré les problèmes dus aux grèves dans les transports (terrestres), le colloque s'est tenu sans trop de retard. Le programme fixé a presque été suivi. Ce qui suit est un condensé, fait à partir de notes prises à la volée, des différents intervenants. On trouvera pour chaque paragraphe, le titre générique de l'intervention, l'intervenant et ce qu'il a dit en gros. Les paragraphes suivent les titres d'intervention tels que présentés dans le programme ainsi que la suite chronologique des intervenants. A noter qu'il était normalement prévu des questions plusieurs fois par jour mais qu'en fait il y en a eu peu.

Bien entendu le colloque a été présenté par Mr RUFFENACHT, Maire du Havre. Dans la matinée Mr PERBEN, Ministre de la Justice est aussi venu faire une intervention.

Le colloque est ouvert par le Procureur du TGI du Havre qui déclare que : "Le monde maritime a besoin de connaître celui de la magistrature et vice versa".

1. LA REPRESSION DE LA POLLUTION MARINE

1.1 - M. BESSELAT (Député)

Survolt par le député, qui utilise le mot "dégazage", et répand, deux semaines encore après l'incident, la rumeur du navire français à équipage français pris en flagrant délit de pollution et "pincé au Havre".

Il rappelle aussi que 80% des navires ont plus de 15 ans, et que pour les pollutions marines, 12% sont dues à des accidents et 88% à des rejets et "dégazages". Il indique tout de même que la pollution provient également des fleuves.

1.2 - M. QUENTIN (Député)

Président de la délégation de l'Assemblée Nationale auprès de l'UE pour le "PRESTIGE" (cette délégation est différente de la Commission d'Enquête Parlementaire sur ce sujet)

Il remarque en passant que la Politique Européenne sur ces questions a été contrariée par les gouvernements !

• Lois en vigueur en France :

- Loi du 5 Juillet 1983

- Loi du 3 Mai 2001

- Projet de loi 2003

+ Peines augmentées (10 ans d'emprisonnement et 1 million €)

+ Confiscation des biens des personnes physiques et/ou morales

+ Renforcement des Compétences des Tribunaux spécialisés (TGI du Havre, Brest et Marseille pour les zones côtières et Paris pour la haute mer)

• Les Textes Européens se concentrent sur les Personnes Responsables

- Ceux qui ont participé à la pollution

- Propriétaires

- Personnes Physiques ou Morales

- Intentionnellement ou par négligence

Mr. QUENTIN note qu'il existe des difficultés à propos de ces textes avec l'ONU.

1.3 - Mr. LENGAGNE (Député - Ancien Ministre)

Il parle des zones d'ombre du système français:

• Dispositifs de stockage des rejets

La Directive Européenne du 27 Novembre 2000 n'est toujours pas transposée en Droit Français, ce qui entraîne une disparité entre les ports (un recours juridique a été engagé par l'UE contre la France)

• Les contrôles de l'Etat du Port : niveau et intensité sont bons mais il y a une insuffisance d'effectifs

• Il y a accumulation des réformes, une nouvelle sans attendre l'application et encore moins les résultats de la précédente

• Il ne faut pas se contenter d'augmenter les sanctions, mais apporter des solutions

L'insuffisance des effectifs à bord explique aussi certains dysfonctionnements

2. LA SECURITE DES NAVIRES

M. SERRADJI

Pour une bonne Sécurité Maritime, il faut :

1 - Un Navire "sûr"

- Législation sûre et efficace

- Construction selon SOLAS

- Vérification par Commission de Mise en Service

2 - Acteurs "sûrs"

- Chantiers

- Propriétaires

- Société de Classification

- Administration

3 - Navire "correctement barré", c'est le navire appliqué :

- STCW

- OIT

- Code ISM

- Contrats de travail

En conclusion, il faut définir les responsabilités au sein de la chaîne de transport :

- Engager la Responsabilité de l'Etat du Pavillon (la création du PSC a amené à déresponsabiliser cette Administration)

- Prévoir une Organisation Judiciaire Européenne spécialisée

- "Moraliser" les comportements des ports européens vis à vis des navires

3. LES ESPACES MARITIMES DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

3.1 - V.A. PINON (PreMar Mer du Nord & Manche)

On ne peut pas écarter le danger de la côte dans cette zone

Aucun barrage anti-pollution ne tient avec un courant > 0,7 nœuds

On compte 1 navire par semaine pris en infraction en Manche

3.2 - M. VIGARIE (Prof Université - Académie de Marine Paris)

Hors Sujet

3.3 - M. BUCHET (CNRS - Historien de la Mer)

Ne pas oublier les transports de chimiques

Les 2/3 des Pollutions Marines émanent de la terre

Pistes à suivre:

- OMI : Intégrer le danger d'exposition des Côtes et les Flux commerciaux dans le pourcentage d'influence du Pays (au lieu du Tonnage de la Flotte seul)

- Se servir de la Convention Internationale de 1982 (assise juridique) pour responsabiliser l'Etat du Pavillon

- Utiliser les techniques satellitaires pour la constatation qui ont cependant un inconvénient par rapport à la détection aérienne : l'avion peut vérifier de visu et pas le satellite !

- Utiliser le Registre des Hydrocarbures

- Réprimer la pollution venue de la terre (de nombreuses stations d'épurations sont trop faibles en été pour des stations touristiques)

4. LES NAVIRES ET L'ARMEMENT

4.1 - M. VALLAT (Président IFM)

Mise au point sur l'incident du CMA-CGM VOLTAIRE

A ce sujet, "Armateurs de France" a mis au point une "Charte Bleue" pour les C/P.

Il y a des Armateurs spéculateurs qui oeuvrent sur le marché de l'Ancien, les mesures de répression comportent des aspects objectifs valables telles que :

- Double coque

- Interdiction des navires de plus de 15 ans

Il faut punir de manière puissante et dissuasive, mais avec discernement pour ne pas chasser les bons Armateurs - interdire les navires de plus de 15 ans entraînerait automatiquement des navires de 10 ans vieux, en mauvais état et non entretenus !

Il faut une solidarité individuelle de la Chaîne de Transport et ne pas mentir sur le produit présenté au Transport (cas du Prestige dont la cargaison ne correspondait manifestement pas aux caractéristiques du Fuel N°2)

Proportionnalité des Responsabilités :

- Armateur (y compris l'équipage)

- Affréteur

- Etats (Pavillon et Port), la France est responsable du suivi des conventions signées à l'OMI

On parle de spécialisation des Tribunaux : Pourquoi pas un Tribunal Européen Maritime ?

Il faut identifier les coupables : appliquer la loi mais ne pas sanctionner des Pollutions accidentelles et ne pas remettre en cause le libre droit de navigation

4.2 - M. YVONNOU (Expert Maritime)

A parlé des Chartes Parties "No Slop on board", du registre des Hydrocarbures mais d'une manière trop générale, et a fait courir un frisson dans l'assistance en disant qu'il n'était pas sûr en manœuvre portuaire d'arrêter un VLCC !

A parlé aussi des "Capitaines Tampon"..

4.3 - DEBAT - QUESTIONS

ARDILLON: Clause "No Crude Oil Washing" dans les nouvelles C/P, ou COW accepté mais il faut parlementer avec les receveurs dans les terminaux de déchargement. Lorsque l'on parle de rendre l'affréteur responsable, de quel affréteur parle-t-on ? (affréteur, sous-affréteur, propriétaire cargaison, terminaux de chargement et/ou déchargement)

Avocat du CMA-CGM VOLTAIRE:

N'a pas été mis au courant des faits concernant le navire.

5. LA TYPOLOGIE DES POLLUTIONS

M. ROY (chargé de mission au CEDRE)

Mer du Nord & Baltique: 1000 "déballastages"/an

Estimation des Quantités :

- 306000 t/an dans le monde (Académie des Sciences USA)

- entre 700000 et 1,5 Million tonnes en Méditerranée seulement (WWF)

- 60000 t/an en France et DOM/TOM (CEDRE)

Comparaison entre Déballastages et Marées Noires

Selon Produits : léger (type Amoco) - lourd (type Erika et Prestige)

6. LES TEXTES APPLICABLES

6.1 - Mme ODIER (Pdte Association Française de Droit Maritime)

A parlé de la responsabilité civile :

A - Les Textes spécifiques à la Pollution

B - Les Conventions Internationales de l'OMI

- Convention sur la Responsabilité Civile du Propriétaire de Navire (CLC 69 et 92)

- Convention Internationale du 18. 12.71 créant le FIPOL

- 2 Protocoles de 1992

- FIPOL 2003

Ce sont des textes de Droit Maritime relatifs au navire et au Propriétaire, la préoccupation était alors de répartir les dommages

A partir de 1992, en s'inspirant de l'OPA (Oil Pollution Act US), on a augmenté les niveaux de responsabilité (niveaux de réparation) à un taux dissuasif

- C'est une Responsabilité Limitée, assortie d'une Assurance Obligatoire

- C'est une Responsabilité n'ayant rien à voir avec la culpabilité sauf faute inexcusable.

6.2 - M. MARIN (Ministère de la Justice)

Rapide survol des Textes de Droit Français applicables et difficulté à écrire les nouvelles dispositions - principalement à cause de la "nébuleuse armatoriale"

6.3 - Mme OBADIA (Ministère de la Justice)

Procédures et Compétences des TGI sur le droit pénal maritime

6.4 - M. ORTTOLAND (Ministère des Affaires Etrangères)

Le socle de la répression est la convention de Montego Bay 1982

En Méditerranée, la France n'a pas de ZEE (pas de problèmes de Pêche)

Mais maintenant pour éviter des problèmes avec Espagne et Italie, on a créé la ZPE (Zone de Protection de l'Environnement ou Zone de Protection Exclusive suivant les intervenants)

6.5 - DEBAT - QUESTIONS

- Le Syndicat Intercommunal de Bretagne (VIGI-POL) demande à être informé de chaque procédure pour pollution par déballastage : Réponse NON, c'est irrecevable tant qu'il n'y a pas de pollution côtière

- Le Procureur du TGI de CAEN se demande s'il ne faudrait pas appliquer aussi les textes suivants :

- Le Décret-Loi sur la chasse de 1852 (!)

- La Loi sur l'eau de 1992

- Il remarque que les Pénalités et les conditions sont différentes

6.6 - Mme BERRIAT (Inspecteur des Services Judiciaires)

A parlé du "Développement Durable" : totalement Hors Sujet

7. LES SPECIFICITES DU DROIT PENAL MARITIME

M. DELBECQUE (Professeur de droit maritime - Université Paris)

La spécificité est liée aux risques particuliers, elle consiste en :

- Particularités de procédure

- Tribunal Maritime Commercial

Plusieurs questions restent à résoudre :

- La navire peut être immobilisé dans la procédure : Quid de l'Affréteur ?

- Les victimes voudraient se porter partie Civile devant le TMC

Binôme de Compétence : en cas de conflit, le Droit Commun prévaut.

Le Tribunal Maritime Commercial devrait être chargé des affaires de Pollution Maritime :

- Il a fait ses preuves

- Il a une procédure adéquate d'enquête

Loi du 10.07.2000 :

- Le Capitaine ne peut poursuivi qu'en cas de faute évidente

- Pour les personnes Morales (Armateur) il faut qu'il y ait une faute commise par une personne élevée dans la Hiérarchie de la Compagnie

La personne responsable peut être physique ou morale

- La physique c'est le Capitaine, on ne peut pas exclure sa responsabilité, le rôle n'est plus le même qu'avant, mais il est toujours la personne qui peut prendre la décision, donc il est à poursuivre.

- La morale peut être l'Armateur, Propriétaire, Exploitant, ou autre à déterminer (exemple Manager)

8. LE SYSTEME DE PREVENTION FRANÇAIS

Mme Nathalie FRANCK (Avocate)

Il y a politisation de la Pollution Maritime couplée avec un désintérêt des Pouvoirs publics. Or, l'Etat affiche un lien avec le navire de par sa certification

1 - Il faut :

- Responsabiliser les Etats du Pavillon

- Créer des Pavillons Européens attractifs, tout en maintenant les exigences de sécurité des pavillons normaux

2 - L'Armateur

- Bien faire une différence entre l'Armateur (la compagnie "exploitante" qui est responsable du maintien de la certification) et les autres intervenants

- Il faut revoir le montant de ses Assurances

3 - Il faut avoir une Responsabilité pour :

- Le Capitaine / Armateur (à renforcer)

- La Société de Classification

- Le P&IClub

- L'Affréteur (mais celui-ci ne peut exiger d'avoir accès au dossier complet de certification)

- L'Etat pollueur (à créer)

Attention à l'auto-amnistie de l'Etat du Pavillon (Art 2.6 de Montego Bay)

4 - Il faut des Ports de Refuge

5 - Il faut créer un Certificat de Garantie Financière (comme aux USA) exigible en Europe

9. SITUATIONS D'URGENCE

9.1- ACAM BOTALLA-GAMBETTA (Adjoint au Préfet maritime)

1 - Les pollutions Accidentelles

Il y a Urgence d'élimination, il s'agit seulement de Police Administrative

Application de la "Convention de 1969 sur l'Intervention en Haute-Mer" : "Evaluer, Détecter et Supprimer la menace"

- Equipe d'évaluation mise à bord

- Mise en demeure au navire

- Prendre toutes mesures nécessaires

La Directive Européenne prévoit que l'Administration peut envoyer un navire soit au large soit vers un port de refuge, la PreMar peut décider de couler le navire

2 - En cas de Pollution Opérationnelle : Recueil de preuves

- Constatation de l'infraction

- Inspection du navire (en mer ou au port), après décision du Magistrat, la PREMAR envoie l'équipe d'évaluation

La loi de 1983 ("monstre marin") est la base, mais :

- Il y a beaucoup trop de circulaires

- Les Juges ne sont pas formés pour l'appliquer (on commence à organiser des rencontres entre magistrats et opérationnels)

- Les Procédures n'aboutissaient pas (dictature de la preuve par prélèvement)

- (Procédure GUTENFELS)

Cependant il y des points positifs :

- Procédure "TRACKER"(1995)

- Utilisation du Registre des Hydrocarbures (mais seuls des spécialistes peuvent l'exploiter)
- Procédure du Mémoire de PARIS
- Activation Administrative de PSC à PSC (qui est beaucoup plus rapide et plus valable que les Commissions Rogatoires Internationales)

Il faut que les Magistrats fassent appel aux experts

- NOTE 1 - Les Pharmaciens-Chimistes de la Royale) sont spécialistes de la Chromatographie et devraient être utilisés par les TGI compétents
- NOTE 2 - La constat des Pollutions par Satellite ne peut être utilisé comme preuve que dans les cas d'une Plate-Forme pétrolière ou d'un navire au mouillage
- NOTE 3 - Prélèvement par Hélicoptère (voir 10.2.4)

9.2 - M. BAUX (Secrétaire Général du PAH)

Expériences passées sur la réception de navire en avaries et présumés polluants

Remarque la légèreté de certains Commissaires Européens (Mme Loyola de PALACIOS dans une interview reprochant au port du Havre d'avoir refusé d'accueillir l'ERIKA)

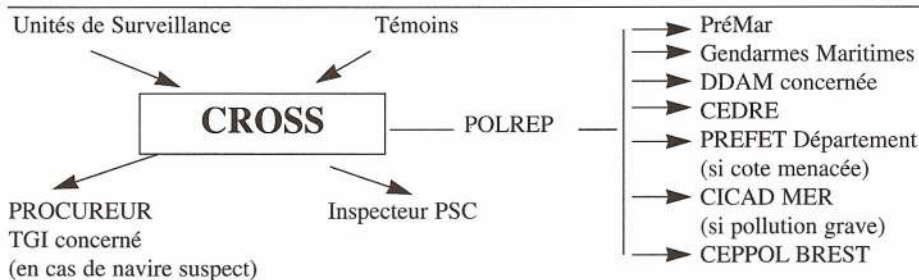
10. LA CONSTATATION DES INFRACTIONS

10.1 - ACAM BEAUDROIT (Directeur Adjoint du CROSS JOBOURG)

1 - MISSION DES " CROSS "

- Sauvetage & recherche
- Surveillance des Pêches
- Diffusion des Informations de Sécurité Maritime
- Permanence Opérationnelle des Affaires Maritimes
- Surveillance de la Navigation (DST, application des COLREG et de la signalisation obligatoire aux STM, suivi et gestion des navires en avarie, contrôle des bâtiments de surveillance
- Signalisation des navires montants dès la signalisation obligatoire à Ouessant (Etablissement d'une fiche navire qui est transmise aux autres CROSS et à DOVER(GB) avec possibilité d'accès à EQUASYS et SIRENAC 2000), idem à la descente
- Surveillance des Pollutions (Centralisation des Informations recueillies (POLREP), Coordination des Interventions de recherche et de Constatation, Information des Autorités chargées de la Lutte contre la Pollution)

2 - PROCEDURE EN CAS DE POLLUTION



3 - TABLEAU DES INFRACTIONS CONSTATEES

A noter que 27% des infractions ne sont pas causées par des navires

ANNEE	POLLUTIONS CONSTATEES	ORIGINE IDENTIFIEE	DONT NAVIRES	DOSSIERS CONSTITUES
1999	22	5	5	4
2000	27	12	11	7
2001	20	10	6	5
2002	32	9	6	4
2003	23	12	7	3

10.2 - M. CASTANIER (Officier Aérien des Douanes)

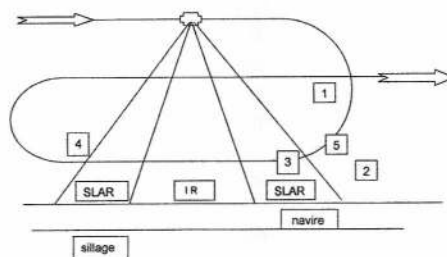
La télédétection des pollutions marines: les avions spécialisés POLMAR 1 (basé à Bordeaux) & POLMAR 2 (Basé à Toulon)

1 - MOYENS DE DETECTION

- SLAR : Radar à visée latérale: détecte les anomalies à la surface de l'eau (un produit huileux supprime les vagues de capillarité) - Limites de détection du SLAR : mer calme (tout remonte en particulier l'eau froide) et mer > 4/5 (supprime l'écrasement des vagues par l'huile)
- Infra-Rouge (passif) : fait apparaître les différences de rayonnement à la surface de l'eau (précision épaisseur 10µ)
- Ultra-Violet (seulement sur POLMAR 2) : fait apparaître la composante UV des rayons solaires réfléchés par un liquide huileux (précision 0,3µ) - l'épaisseur de la nappe est fonction de la teinte lue (le volume de la nappe peut alors être calculé)
- Micro-Ondes (seulement sur POLMAR 2)

2 - PROCEDURE

- 1 - Détection SLAR (3000 pieds)
- 2 - Photos/vidéo avant de passer au-dessus du navire
- 3 - Identification du navire (1500 pieds)
- 4 - Passe à l'infra-rouge
- 5 - Contact radio avec le navire
- 6 - Rédaction en vol d'un POLREP



NOTA 1 : le SLAR laisse une bande non détectée juste sous l'avion, celle-ci est traitée par Infra-Rouge
 NOTA 2 : L'image SLAR se forme au fur et à mesure de la passe, elle correspond aux zones déjà parcourues

3 - INDICES

- Toute trace visible à l'oeil nu (3000 pieds ?) est une preuve de rejet à plus de 100 ppm
- Passage dans une nappe étrangère : Se voit sur la photo, car le sillage renvoie les parties de nappe à l'extérieur du sillage

4 - CONSTATATIONS PAR HELICOPTERE

Les prises directes d'échantillons par hélicoptère ne sont pas valables car le rotor chasse la nappe polluée et on ne prélève que de l'eau propre, par contre la procédure consiste maintenant à déposer un plongeur en dehors de la nappe et le récupérer ensuite, échantillon pris dans la nappe

5 - POLREP

Après chaque infraction, un POLREP est rédigé en vol, il contient tous les éléments demandés par la Procédure Judiciaire, contrairement au PV d'Infraction, qui vu son "illisibilité" est souvent systématiquement mis de côté par les Juges !

10.3 - COLONEL LIXON (Cdt Groupement de Gendarmerie Marine Manche & Mer du Nord)

- Comment imputer l'infraction
 - + Mise à bord d'Equipe d'Intervention (par Hélicoptère)
 - + Mallette POLMAR pour prélèvements à bord dans la nappe et sur la côte (peu pratique: risque de casse)
- Immobilisation provisoire du navire (Déroutement)
 - + Convocation par OPJ (hélicoptère éventuellement)
- Mise en cause du Propriétaire du Navire
 - + Le Tribunal peut mettre partie ou totalité de l'amende du Capitaine au compte du Propriétaire mais la condamnation restera sur le casier judiciaire du Capitaine
 - + Pour ce faire il faut citer le Propriétaire à l'audience

11. ASPECTS JUDICIAIRES DE LA REPRESENTATION DES POLLUTIONS MARITIMES

11.1 - M. BOSC (Procureur du TGI du Havre)

Il annonce la création d'un Réseau International de Procureurs de la Manche et de la Mer du Nord

11.2 - Mme OBADIA (Ministère de la Justice)

Elle renouvelle la nécessité de citer le Propriétaire à l'audience faute de quoi celui-ci ne peut être poursuivi, et propose l'élaboration de fiches techniques

11.3 - Mme CHAMPRENAULT (1er Substitut Procureur TGI PARIS)

Ce Tribunal va être chargé par la loi PERBEN à venir de toutes les Pollutions Accidentelles car le traitement de celles-ci exige en général des recherches qui ne peuvent être traitées par des TGI de province qui ne disposent pas d'un pôle financier.

Exemples :

IEVOLI SUN :

- Zone de compétence : Lieu du naufrage ou celui du constat de l'avarie ?
- Il y eu plainte (le Conseil Général de la Manche) donc Ouverture d'Information - Mais pas de pollution constatée (donc Non-Lieu)

TRICOLOR

- Pas de Pollution après l'accident
- Pas de Pollutions après les 2 abordages successifs
- C'est au cours des Opérations de vidange des soutes qu'a eu lieu la Pollution : il y a alors eu Saisine de Justice

POLLUTIONS OPERATIONNELLES

- Il faut éviter les circuits longs de la justice : privilégier la COPJ par OPJ hélicoptère sur navire (quelques mois) à citation directe (plusieurs années)

PREUVES

- Qualité des Photos
- Présence de l'Agent des Douanes qui a fait la constatation
- Eviter la discontinuité des photos
- Inspection du séparateur 15 ppm
- Inspection du registre des Hydrocarbures
- Prélèvements : comparaisons rarement probantes

RESPONSABLES

Armateurs poursuivis comme civilement responsables, mais aucune peine d'emprisonnement n'est requérable contre les étrangers.

11.4 - Mme DE TALENCE (Juge d'Instruction au TGI de PARIS)

Elle avoue être totalement néophyte lorsqu'on la charge du dossier "ERIKA"

Elle commence par un éloge du Capitaine dans sa gestion de la crise, indique qu'il était fatigué, traumatisé, mais qu'il lui a paru "avoir été coupable" puis elle déclare l'avoir mis en prison pour le "protéger". Elle ajoute avoir eu raison car maintenant qu'il n'est plus dans les geôles françaises, on ne peut plus le faire revenir en France !

Elle trouve le monde maritime d'une "étroitesse d'esprit considérable", et elle ne comprend pas les querelles d'experts maritimes qui ne peuvent que critiquer leur(s) collègue(s)

11.5 - M. NICOT (Procureur de la République de BREST)

"PRESTIGE"

Sur 234 analyses de pollutions effectuées depuis le 31.12.2002, 201 provenaient du PRESTIGE

Le monde de la Navigation semble s'être installé dans le sentiment d'impunité

Il est ensuite entré longuement sur les problèmes de compétence des tribunaux

11.6 - M. FRETIGNY (Procureur de la République de LORIENT)

Pollutions "Bidon" (dans le sens de la valeur d'un bidon) : Cas très fréquent à la Pêche: Est-il nécessaire de saisir les Tribunaux spécialisés ?

Les TMC : Pas de concurrence entre TMC et pollution Marine, mais concurrence avec droit Commun car il peut y avoir plusieurs textes applicables.

Par contre il y a un conflit entre juridictions: cas du navire turc arrêté à Donges par le parquet local alors que celui de Lorient savait que ce navire n'était pas en cause (éventuelles poursuites de l'armateur vers un conseil général)

Quid de l'infraction connexe ?

Les textes sont beaucoup moins sévères quand la Pollution vient de la Terre.

Pour un Parquet non spécialisé (Lorient p.ex)

- Enquête : préserver les preuves
- Opportunité de saisie du navire: faire le plus vite possible, attention aux plaintes et instructions, dommages et intérêts pour immobilisation du navire non vérifiée
- Autre possibilité : faire prononcer un avertissement par le Procureur, Médiation pénale (3 mois au lieu de 3 ans)

Amendes : La COPJ (Citation par Officier de Police Judiciaire) n'assure pas la certitude du paiement des amendes, d'expérience avec les pêcheurs espagnols on peut récupérer des amendes jusqu'à 130.000 € :

- Rendez vous avec Procureur le matin
- Comparution immédiate l'après-midi
- Cautionnement
- Départ du navire le soir même

11.7 - Mme PETIT-LECLERC (Magistrat de Liaison aux Pays-Bas)

Interventions auprès des Autorités Hollandaises

- 1 - Suivi des Commissions Rogatoires Internationales
 - Envoi le plus rapide possible
 - Des dispositions d'urgence existent
 - Faire appel au Magistrat de liaison ou à EUROJUST
 - Joindre une liste de questions très précises
- 2 - Régler les cas de dualités de poursuites
Retransmission des Documents : "Dénonciation officielle"
- 3 - Dessaisissements dûs à des Conventions Internationales

EXEMPLE = PEPE-RORO : Cas de pollution en Haute-Mer, le Procureur transmet à la Chancellerie qui transmet à l'Etat du Pavillon (Pays-Bas dans ce cas) qui poursuivra l'action

11.8 - M. DE BAYNAST (Vice-Président d'EUROJUST)

EUROJUST : Nouvelle organisation Européenne comprenant 15 membres (pour 15 pays) représentant les autorités de poursuite et le système judiciaire de chaque pays, le siège est à La Haye et est en veille 24/24 et 7 Jours/ 7.

Eurojust est compétent et permet des interventions rapides, il représente les victimes quand le jugement est rendu dans un autre pays

L'affaire du PRESTIGE a permis d'organiser une rencontre entre magistrats Français et Espagnols
Dans 1 An, le Mandat d'Arrêt Européen entrera en vigueur
Il faut changer la Convention de "Montego-Bay"

12. LA RESPONSABILITE PENALE

12.1- Maître DUBOSC (Avocat - LE HAVRE)

LES TEXTES

- Code Pénal
- Convention MARPOL
- Loi du 5.07.1983 (Chapitre VIII du Code de l'Environnement)

LES INFRACTIONS

- Volontaire
- Non-intentionnel sauf si "manquement à la diligence normale" IMPUTABILITE : Le Code Pénal précise : la personne qui commet

RESPONSABLE

- Faits Délibérés
 - + Le capitaine (ou le responsable du bord) (Personne Physique)
 - + Le Propriétaire ou Exploitant (Armateur n'est pas un terme juridique) qui a ordonné le rejet volontaire
 - + Si c'est une personne Morale, pourront être poursuivies les personnes physiques de la hiérarchie)
- Faits involontaires
 - + Le Capitaine
 - + Le Code exonère la personne physique qui a contribué, sauf si elle a violé la loi de façon délibérée (concept de Faute inexcusable)

SANCTIONS

- Jusqu'à 600.000 Euros
- A Noter que même si l'amende est transférée totalement au Propriétaire, le casier judiciaire du Capitaine ne sera pas vierge
- Pour les personnes morales, l'amende est multipliée par 5
- Tous sont responsables, sauf l'Etat et ses Agents

12.2 - Maître MARGUET (Avocat LE HAVRE)

A axé son intervention sur les difficultés à percer l'écran et trouver le véritable propriétaire

IMPUTABILITE

- Le Capitaine : il doit prendre les dispositions qui s'imposent, la loi de 1983 reprend MARPOL
- Si l'acte est commis par autrui, le Capitaine reste responsable d'un fait pénal commis par autrui, il y a inégalité au cours d'une infraction en ZEE, entre Français et Etrangers (Convention de Montego Bay)
- Le Propriétaire (personne morale) - Montage de sociétés écrans
- L'inspecteur de la Société de Classification (il devrait pouvoir être poursuivi)
- A noter que lorsque le Capitaine a pris soin d'établir des ordres clairs et impératifs contresignés par ceux à qui ils s'adressent, et qu'un rejet est occasionné par un de ceux-ci alors que le Capitaine est normalement au repos, ce dernier devrait bénéficier de la loi du 13 mai 1996.

Note: Implication du Droit Commun dans le Droit Maritime (Art. 121.3 du Code Pénal)

A une question particulière après son intervention, Mtre MARGUET confirme que le Capitaine a aussi toute latitude pour porter plainte contre un membre de son équipage pour pollution.

13 - ASPECTS INTERNATIONAUX DE LA RESPONSABILITE CIVILE

M. MOORE (Associé de INCE & Co - Solicitor - LONDRES)

REGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

a- Pétroliers

1969 - Convention CLC - Le propriétaire est responsable des rejets polluants

Limitation de responsabilité liée à la taille du navire
Le propriétaire doit obligatoirement s'assurer pour le montant de la limite de responsabilité

1971 - Convention FIPOL - Fonds financé par les Importateurs de pétrole

Il couvre les dommages au-dessus du montant couvert par la CLC et si le propriétaire n'est pas responsable au titre de la CLC.

En 2003 : pour VLCC : 74 M Euros au compte CLC + 168 M Euros au compte FIPOL

b - Autres navires

- Soumis uniquement aux lois nationales

- Régime pour pollution par soutes (aux USA)

- Pollutions par produits chimiques : Convention HNS (non encore ratifiée par le quorum) - partage de la responsabilité entre propriétaire et réceptionnaire

MARPOL

- Fait une différence entre rejets délibérés (illégaux) et rejets dus à une avarie accidentelle - La loi Française contrevient à la Convention

- Quand il n'y a pas de moyens de réception à terre, le rejet en mer est autorisé suivant des dispositions particulières.

GESTION DES NAVIRES EN DETRESSE PAR LES PORTS

- Développement sur le NIMBY (Not In My Back Yard)

- Il faut appliquer la Convention de 1989 sur le Sauvetage

CONCEPT DE LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

- On peut le trouver dès l'Ordonnance de 1681 .

- Mais ce principe existe aussi ailleurs (SARL, Ltd...)

- Il permet l'action directe vis à vis des Assureurs

- On ne peut arriver à un régime de responsabilité illimitée

+ car personne ne voudrait rien entreprendre

+ et les victimes ne seraient pas indemnisées (piège de la faillite)

14 - LA REPARATION

M. HELIGON (Fédération Française des Sociétés d'Assurances)

TABLEAU COMPARATIF DES LIMITES DE RESPONSABILITES - DOMMAGES MATERIELS -

Min/Max	LLMC 1978	LLMC 1976/1998	CLC 1992	CLC 1992/2001	HNS	FIPOL 1992	FIPOL 1992/2001	Fonds HNS	FIPOL/CNC 3° Niv	FIPOL 2003
MIN	167000 DTS	1 M DTS	3 M DTS	4,51M DTS	10M DTS	-	-	-	-	?
MAX	NO Limit	NO Limit	50,7M DTS	59,77M DTS	110M DTS	-	-	-	-	?
TOTAL FONDS	-	-	-	-	-	115 M DTS	203 M DTS	250 M DTS	750M DTS	?

15 - LA COMMUNICATION AVEC LES MEDIAS

15.1 - Mme CORINNE LEPAGE (Avocate - Ancien Ministre)

Il ne peut y avoir de limite à la Responsabilité - TOUT doit être indemnisé

15.2 - AGAM TOURET (Directeur BEA-Mer)

- Savoir pour Condamner

- Savoir pour comprendre

- Savoir pour Contrecarrer

La communication doit être très rapide

Note 1 - Le Trafic de FUEL N°2 (ou ainsi nommé) ex-URSS est du à la vétusté des raffineries russes qui ne peuvent cracker efficacement et se retrouvent avec 30% de "résidus" type FO (contrairement au standard normal de 12 à 15%)

Note 2 : C'est d'ailleurs une des raisons de la "fausse manoeuvre" des Autorités Espagnoles, qui se sont basées sur la Fiche Technique du F.0.2 pour couler le navire à 3500 m (avec pression et température régnant à cette profondeur il aurait du solidifier)

15.3 - M. IVIAILHOS (Préfet Délégué de la Zone de Défense Ouest)

L'Etat a souhaité assurer la communication (2001/2002)

Il y a un partage entre la Préfecture Maritime dès le déclenchement du Plan POLMAR Mer et le Préfet de Zone ou de Département au déclenchement du Plan POLMAR Terre

15.4 - M. NICOT (Procureur République - BREST)

L'Instruction est secrète

A la rigueur, seuls des éléments objectifs peuvent être communiqués mais sans appréciations

15.5 - C.F.ERULIN (PREMAR BREST)

Depuis l'ERIKA, il existe une communication factuelle, les infos communiquées (y compris sur le site Internet) sont les mêmes que celles qui sont faites à Matignon

Il se sent pris entre l'opinion et la Justice

Le Procureur doit donner des instructions aux Opérationnels

La Pollution opérationnelle ne s'arrêtera que lorsque les Ports seront en mesure de recevoir les effluents du Navire

15.6 - ACAM BAUDROIT (Directeur Adjoint du CROSS JOBOURG)

En communication de crise, les premières heures comptent, tout se sait dans l'heure qui vient :

1 - les premiers journalistes ne sont pas les spécialistes, mais les locaux "polyvalents" : Il faut donc leur expliquer

2 - Le lieu : Le journaliste n'y a pas accès ; tout converge sur le CROSS auquel les journalistes demandent qu'on leur mette à disposition des moyens de transport

Tout se passe au milieu des opérations de crise que la communication pourrait gêner

Le jugement des Autorités ne s'exerce pas sur les Rapports qu'on leur envoie mais sur ce qu'elles ont vu dans le Journal Télévisé car elles en ont connaissance avant.

16 - CONCLUSIONS

A l'origine ce colloque était plus ou moins réservé au monde juridique, spécialistes de droit et magistrats, ceci dû à la récente spécialisation des TGI du Havre, Brest et Marseille ainsi que Paris pour les infractions en haute mer. Il est clair que Paris n'entend pas être à la traîne et se réserve aussi les "grosses affaires médiatiques".

L'importance de la citation du "Propriétaire", bien que souvent oubliée par les magistrats a été rappelée par de nombreux intervenants.

Au fur et à mesure que le colloque avançait, nous sommes passés de "dégazage" à "déballastage" puis à "pollutions opérationnelles" et à "pollution accidentelles", puis à "rejet illicite".

La pollution accidentelle résulte d'un accident qui est malheureusement souvent oublié lors des enquêtes. C'est le rôle du BEA Mer de faire cette étude pour éventuellement empêcher son renouvellement. Or le traitement judiciaire trop rapide (pour trouver un bouc-émissaire ?) peut faire que les documents de bord saisis, les témoignages et autres éléments soient intégrés au dossier d'instruction et donc non communicables avant de nombreux mois au service d'enquête.

Sanctions prévues par l' Article 6 du rapport LANGAGNE QUENTIN (CE) - Infractions pénales et sanctions

1. Les Etats membres veillent à ce que les rejets illégaux de substances polluantes, et la participation et l'incitation à ces rejets soient considérés comme des infractions pénales lorsqu'ils sont commis intentionnellement ou par négligence grave.
2. Toute personne (c'est-à-dire non seulement le propriétaire du navire, mais également le propriétaire de la cargaison, la société de classification ou toute autre personne impliquée) qui a été jugée responsable au sens du paragraphe 1 par un tribunal, fait l'objet de sanctions, y compris, le cas échéant, de sanctions pénales.
3. Les sanctions visées au paragraphe 2 sont effectives, proportionnées et dissuasives.
4. En ce qui concerne les personnes physiques, des sanctions pénales sont prévues, qui peuvent aller, dans les cas les plus graves, jusqu'à des peines privatives de liberté, dans le respect du droit international applicable.

5. En ce qui concerne les personnes physiques et morales, les Etats membres prévoient notamment les sanctions suivantes :
 - a) des amendes ;
 - b) la confiscation des produits résultant des infractions visées au paragraphe 1.

Le cas échéant, les Etats membres prévoient également les sanctions suivantes :

- c) l'interdiction permanente ou temporaire d'exercice d'activités commerciales ;
 - d) le placement sous contrôle judiciaire
 - e) la liquidation judiciaire ;
 - f) l'interdiction d'accès à l'aide ou aux subventions publiques.
6. Les amendes visées dans le présent article ne sont pas assurables.

Association Française du Droit Maritime :

Actualité du droit maritime international,

3 avril 2003

A. Les instruments récemment adoptés sous l'égide de l'OMI (Organisation Maritime Internationale)

1. Le Protocole 2002 modifiant la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Ce nouvel instrument adopté par une conférence diplomatique qui s'est tenue à Londres du 21 octobre au 2 novembre 2002 a pour objectif d'améliorer sensiblement l'indemnisation des dommages causés aux passagers et à leurs bagages.

La principale innovation réside dans la mise en place d'un mécanisme d'assurance obligatoire qui pèse sur le transporteur. Son montant minimum est de 250.000 DTS (325.000 \$) par passager et par événement.

La responsabilité du transporteur est objective. Ce dernier peut s'exonérer en prouvant que l'événement résulte d'un acte de guerre, d'hostilité, de guerre civile, d'insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel ou si le dommage est causé par l'action ou l'omission d'un tiers.

En cas de mort ou de lésions corporelles, la responsabilité du transporteur est limitée à 250.000 DTS. Si le préjudice dépasse cette limite, le transporteur peut être responsable jusqu'à hauteur de 400.000 DTS (524.000 \$) par passager sauf s'il prouve que l'événement ayant causé le préjudice n'est pas dû à sa faute ou à sa négligence. Si le décès ou préjudice corporel n'est pas causé par un événement maritime, le transporteur n'est responsable que si l'incident est dû à sa faute ou à sa négligence et en ce cas, la charge de la preuve repose sur la victime ou ses ayant droits.

Le Protocole contient une clause optionnelle ("Opt-out" clause) permettant à l'Etat Partie de réguler par des dispositions nationales le régime de responsabilité comme par exemple de prévoir une augmentation de la limitation ou une respon-

sabilité illimitée en cas de préjudice corporel.

En ce qui concerne la réparation des dommages aux bagages et aux véhicules, la responsabilité est limitée à 2.250 DTS (2.925 \$) pour les bagages de cabine, par passager et par voyage. Pour les dommages aux véhicules, elle est de 12.700 DTS (16.250 \$) par véhicule ; pour les autres bagages, elle s'élève à 3.375 DTS (4.390 \$) par passager. Enfin, la franchise négociable s'élève à 330 DTS pour les dommages aux véhicules et 149 DTS pour ceux causés aux bagages.

Pour la première fois, une organisation régionale économique intégrée, telle que l'Union Européenne pourra devenir Partie à cet instrument.

Ce Protocole entrera en vigueur 12 mois après avoir été accepté par 10 Etats.

2. La révision de la convention SOLAS et les mesures relatives à la sûreté maritime

Une seconde conférence diplomatique s'est réunie à Londres du 9 au 13 décembre 2002 pour adopter une série de mesures destinées à renforcer la sûreté maritime et la suppression des actes terroristes à l'encontre des transports maritimes. Cette question a pris un caractère d'urgence depuis l'attentat contre le pétrolier Limburg en octobre 2002. Poussée par les Etats-Unis, l'OMI a réussi en seulement 18 mois à élaborer un ensemble de dispositions anti-terroristes dont la plus importante est le code ISPS ou Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Le Code ISPS considère que la sûreté des navires et des ports est une activité de gestion des risques et que pour déterminer les mesures sécuritaires appropriées, une évaluation des risques doit être opérée dans chaque cas particulier. L'objectif du Code est d'offrir un cadre normalisé logique pour l'analyse des risques, afin de permettre un échange utile de renseignements, et leur évaluation entre les Gouvernements contractants, les compagnies maritimes, les installations portuaires et les navires. Il introduit de nouvelles

prescriptions fonctionnelles minimales en matière de sûreté applicables aux navires (plans de sûreté, agents de sûreté du navire et de la compagnie, dispositifs spéciaux à bord) et aux installations portuaires (plans de sûreté et agents de sûreté) ainsi que des exigences relatives à la surveillance et au contrôle d'accès des ports et des navires, à la surveillance des activités liées aux personnes et aux cargaisons ainsi qu'à la disponibilité rapide d'un système de communication sécuritaire.

Le Code ISPS a été introduit dans la convention SOLAS sous la forme d'un nouveau chapitre XI-2 qui contient deux parties : une partie A qui sera obligatoire dès le 1er juillet 2004 pour tous les navires de plus de 500 tjb effectuant des voyages internationaux et une partie B contenant des recommandations non contraignantes qui concernent essentiellement la protection du navire lorsque ce dernier se trouve dans une enceinte portuaire.

La conférence diplomatique a également adopté des règles relatives au numéro d'identification des navires qui doit désormais être marqué de façon permanente dans un endroit visible, soit sur sa coque ou sur ses superstructures, et sur la fiche synoptique continue qui vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire et de ses principales caractéristiques administratives (immatriculation, propriétaire, gérant, société de classification, administration du pavillon etc.). Ces dispositions figurent dans le nouveau chapitre XI-1 intitulé mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. Ont enfin été insérées dans le chapitre V de la convention SOLAS des prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord, notamment l'AIS (système d'identification automatique).

B. Les instruments en gestation à l'OMI

1. La 85e session du Comité juridique de l'OMI

Le Comité juridique de l'OMI a tenu à Londres au siège de cette Organisation sa

85e session du 22 au 24 octobre 2002. Cette session n'a duré que trois jours du fait de la tenue d'une conférence diplomatique chargée de modifier la convention d'Athènes.

Quatre sujets principaux ont été discutés :

- le projet de convention sur l'enlèvement des épaves,
- la révision de la convention de Rome de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (convention et protocole SUA),
- le suivi de l'application de la convention HNS,
- l'examen d'un rapport sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer.

Seules les deux premières questions seront évoquées dans le présent compte-rendu.

a) Enlèvement des épaves (projet de convention DWRC)

Le Comité travaille sur un projet de convention élaboré par les Pays-Bas, chef de file sur cette question en discussion à l'OMI depuis de nombreuses années. Le projet néerlandais contient un ensemble de règles relatives aux droits et obligations des Etats et des propriétaires de navire en matière d'épaves.

L'objectif est de renforcer la sécurité de la navigation en enlevant ou en signalant les épaves dangereuses. A qui incombe la responsabilité financière des mesures destinées à éliminer le danger que représentent de telles épaves ? La réponse est simple dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale : en principe l'Etat côtier dispose de pouvoirs étendus pour intervenir lorsque l'épave devient source de risques pour la navigation. Au-delà de la mer territoriale, il n'existe pas dans le droit de la mer d'obligation d'enlèvement.

Qui est concerné ? Au premier chef l'Etat côtier dont les intérêts sont le plus directement menacés par l'épave. Il convient tout d'abord de déterminer s'il existe un danger. C'est pourquoi le projet de convention prévoit une série de critères pour faciliter cette identification. Il faut ensuite veiller à ce que des mesures soient prises pour signaler l'épave. L'Etat côtier doit informer son propriétaire et lui demander d'enlever l'épave. Le projet indique que l'autorité publique peut fixer un délai raisonnable pour cet enlèvement. L'Etat doit notifier ce délai par écrit au propriétaire en précisant que s'il n'agit pas, l'autorité pourra procéder à l'enlèvement de l'épave à ses frais.

Le propriétaire quant à lui a l'obligation d'enlever l'épave si elle constitue un danger et celle de fournir une garantie financière à l'Etat côtier. Il peut engager un assistant pour exécuter l'opération d'enlèvement en son nom.

Lors de la 85e session du Comité juridiques les discussions ont essentiellement porté sur :

• la charge financière de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement des épaves (article 11 du projet DWRC).

En principe, elle pèse sur le propriétaire, sauf dans certains cas (actes de guerre, fait d'un tiers, négligence de l'Etat côtier). Faut-il supprimer les actes de terrorisme de ces clauses d'exclusion ? Le Comité n'a pu trancher cette question. De même faut-il supprimer la clause sur la contribution de la cargaison ? Aucune majorité n'a pu se dégager au terme des discussions.

• Preuve de la garantie financière (article 13)

Le projet prévoit que le propriétaire doit souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour un montant ne dépassant pas les limites de la convention LLMC de 1976. Le représentant des P & I clubs a suggéré de remplacer cette référence par une disposition aux termes de laquelle un certificat d'affiliation à un club constituerait une preuve suffisante de la garantie financière. Cette proposition reste en discussion.

• Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves (article 10).

Le projet indique que l'Etat dont les intérêts sont le plus directement menacés par une épave détermine que l'épave constitue un danger et en informe immédiatement l'Etat d'immatriculation du navire. Il a été suggéré de remplacer cette expression par " Etat du pavillon " et d'ajouter une disposition selon laquelle il serait tenu de fournir à l'Etat côtier des renseignements sur l'identité du propriétaire inscrit et de lui conférer un rôle de supervision plus important, de manière à éviter tout problème de conformité avec la convention sur le droit de la mer, si les compétences dans la ZEE étaient transférées de l'Etat du pavillon à l'Etat côtier sur la base de l'intervention.

Un débat très animé a également porté sur les pouvoirs de l'Etat côtier d'enlever des épaves. Certains ont estimé qu'il fallait limiter ce pouvoir dans des cas d'urgence.

• Objectifs et principes généraux (article 2.4).

Le Comité a examiné une nouvelle

proposition en vertu de laquelle un Etat Partie serait réputé avoir donné son consentement préalable à l'exercice par un Etat côtier de son pouvoir d'enlever des épaves, si cela n'était pas par ailleurs autorisé en vertu du droit international. Des réserves ont été exprimées ici pour des raisons d'ordre public et de constitutionnalité et finalement la proposition a été retirée.

Sur bon nombre de points, un consensus n'a pu se dégager et ce, malgré les efforts d'un groupe de travail qui s'est réuni à l'issue du Comité. La question a pris une nouvelle dimension à la suite d'incroyables collisions en chaîne en Mer du Nord, au large de Dunkerque à la fin de l'année dernière, accidents mettant en cause un porte-conteneurs battant pavillon Bahamas, le Kariba et un transporteur de voiture norvégien le Tricolor le 14 décembre 2002, puis un cargo néerlandais, le Nicola, 48 heures plus tard, puis un cargo turc, le Vicky, le 1er janvier 2003. Priorité est donc donnée au prochain Comité juridique qui se réunira à Londres fin avril 2003 de trouver un consensus sur les questions en litige de manière à réunir une conférence diplomatique sur l'enlèvement des épaves en 2004-2005.

b) La convention et le Protocole SUA pour la répression des actes illicites

A la suite des événements du 11 septembre 2001 et de l'annonce par les Etats-Unis de renforcer la lutte contre le terrorisme au niveau mondial, l'OMI a chargé son Comité juridique de réviser de toute urgence deux instruments pour la répression d'actes illicites contre la sécurité commis à bord des navires et des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. Il s'agit de la convention et du protocole SUA adoptés à Rome le 10 mars 1988.

Lors de sa 84e session, en avril 2002, le Comité a mis en place un Groupe par correspondance intersession présidé par les Etats-Unis. Ce Groupe a présenté en octobre dernier un projet de protocole à la convention SUA qui a donné lieu à un échange de vues préliminaire.

Le principal objectif de la convention SUA est d'assurer qu'une action appropriée soit prise à l'encontre des personnes commettant des actes illicites contre les navires. Dans la convention actuelle, ces actes sont principalement :

- le fait de s'emparer d'un navire par la force,
- les actes de violence à l'encontre des personnes à bord,
- le fait de placer sur un navire des disposi-

tifs susceptibles de le détruire ou de l'endommager.

Les amendements proposés par le Groupe de correspondance ont pour but d'élargir le champ d'application de la convention en établissant 7 nouvelles infractions qui viennent s'ajouter à la liste figurant à l'article 3 du texte :

- Quatre de ces infractions concernent des actes survenus à bord du navire ou dirigés contre le navire qui étaient accomplis à des fins terroristes ;
- une vise la présence d'instruments ou de substances qui ne sont pas normalement utilisés à bord d'un navire mais qui pourraient servir d'armes de destruction massive ;
- deux sont relatives à l'utilisation de navire pour transporter des substances à utiliser à des fins de destruction massive.

Certaines délégations ont soulevé la question des chevauchements avec d'autres instruments internationaux relatifs au terrorisme et la nécessité de concordance entre les différents textes. On a fait remarquer que l'objectif prioritaire était d'élargir la convention SUA afin qu'elle couvre les navires. Le Comité juridique a donc demandé au Groupe par correspondance de pousser plus loin l'examen de cette question en comparant ou en opposant les textes des conventions existantes.

Autre pierre d'achoppement : l'article 8 bis sur les procédures d'arraisonnement. Cet article prévoit deux méthodes permettant à l'Etat du pavillon d'autoriser une autre Partie à arraisonner un navire suspect affirmant détenir sa nationalité en dehors des eaux territoriales : soit une autorisation préalable lorsque certaines conditions sont remplies, soit une procédure pour donner une autorisation lorsque celle-ci est requise, y compris une autorisation lorsque aucune réponse n'a été reçue dans un délai de 4 heures. Ces méthodes limitent les possibilités de fuite du navire suspect et réduisent au minimum le délai pendant lequel on peut empêcher un navire d'appareiller pour son port de destination suivant. Elles permettent également à l'Etat requérant d'utiliser de manière plus efficace ses ressources navales lorsqu'elles sont limitées.

La plupart des délégations ont exprimé ici leurs préoccupations, car l'article 8 bis fait entrer en jeu des considérations non seulement juridiques mais aussi politiques. Il semble également incompatible avec les principes de la liberté de navigation et de la juridiction de l'Etat du pavillon. Des craintes ont aussi été émises quant au risque potentiel d'abus lors de son application dans la pratique. On a également évoqué la sécurité des équipages qui risquaient

d'être victimes de détournements par des personnes prétendant être membres des forces armées d'un Etat. On a fait valoir enfin que les mesures de sauvegarde prévues au paragraphe 5 n'étaient pas adéquates et qu'il fallait prévoir de nouvelles dispositions pour protéger les droits de l'homme et l'intérêt des gens de mer considérés comme un groupe vulnérable ayant besoin d'une protection spéciale.

Compte tenu du fait que la plupart des délégations n'avaient pas eu le temps de consulter leurs experts en sûreté au niveau national, le Comité a décidé de poursuivre ses travaux dans le cadre du Groupe par correspondance. La 86e session du Comité qui aura lieu à Londres du 28 avril au 2 mai prochain devrait donc donner lieu à un nouvel échange d'idées en matière de lutte contre le terrorisme dans le domaine maritime et peut-être à un début d'accord sur les questions clés.

2. La révision du système d'indemnisation des dommages causés par le transport maritime d'hydrocarbures

C'est au lendemain de la catastrophe de l'Erika qu'a germé l'idée d'une nécessaire révision du système d'indemnisation des victimes des marées noires. Des amendements avaient été apportés en octobre 2000 au Protocole de 1992 à la convention CLC avec un relèvement substantiel des plafonds de 50%, à savoir :

- 4.51 millions de DTS (5.78 millions \$) au lieu de 3 millions de DTS pour les navires ne dépassant pas 5.000 tjb ;
- pour les navires de 5.000 à 140.000 tjb : 4.51 millions de DTS plus 631 DTS (807\$) par tonneau au-delà de 5.000 tjb ;
- pour les navires de plus de 140.000 tjb : 89.77 millions de DTS (115 millions \$) au lieu de 59.7 millions de DTS (76.5 millions \$).

Les amendements au Protocole de 1992 sur le FIPOL ont porté le montant global des indemnisations à 203 millions de DTS (260 millions \$) au lieu de 135 millions de DTS (173 millions \$) actuelle-ment.

L'ensemble de ces modifications qui doivent entrer en vigueur au 1er novembre 2003 n'est cependant pas apparu satisfaisant dans le cas d'un sinistre majeur de type Erika. C'est pourquoi l'Assemblée du FIPOL a décidé de constituer dès avril 2000 un groupe de travail chargé d'élaborer un nouveau projet de Protocole à la convention sur le Fonds visant à établir un troisième niveau d'indemnisation facultatif, au moyen d'un fonds complémentaire

qui assurerait une indemnisation additionnelle lorsque les dommages excèdent le montant des indemnités disponibles en vertu des conventions de 1992. Ce fonds verserait des indemnités uniquement au titre des dommages par pollution survenus dans les Etats Parties au Protocole proposé.

Approuvé par l'Assemblée du Fonds en octobre 2001 et par le Comité juridique en avril 2002, ce projet doit être soumis à une conférence diplomatique convoquée à Londres pour le 12 mai prochain. L'article 4 du projet stipule que *"le Fonds complémentaire est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage de pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation complète et équitable des dommages au titre d'une demande établie sur la base de la convention de 1992 portant création du Fonds parce que ces dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée à l'article 4, paragraphe 4 de la convention de 1992 portant création du Fonds pour un événement déterminé"*.

Selon l'article 5 du projet, il appartient à l'Assemblée du Fonds de 1992 de déterminer s'il existe un risque que le montant total des demandes soit dépassé. Le montant de ce troisième niveau d'indemnisation, établi sur une base purement volontaire, sera financé par des contributions annuelles versées par toute personne ayant reçu au cours de l'année civile des quantités d'hydrocarbures supérieures à 150.000 tonnes. Le projet prévoit un seuil minimum par Etat contractant de 1 million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Ce nouveau Protocole entrera en vigueur en principe 12 mois (mais peut-être moins) une fois que deux conditions auront été remplies : la ratification de l'instrument par 8 Etats au minimum et le versement au cours de l'année précédente de contributions correspondant à la réception d'au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures.

Aucun amendement visant à modifier les limites de ce troisième niveau ne pourra être examiné avant l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du nouvel instrument. Une limite maximale a également été prévue en ce qui concerne les relèvements : elle ne pourra dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée par le nouveau Protocole.

L'une des tâches majeures de la prochaine conférence diplomatique sera bien sûr de fixer le montant de ce nouveau fonds qui pourrait atteindre un milliard de

dollars. L'OMI agit ici sous la pression de l'Union Européenne qui, à la suite de l'Erika a élaboré une proposition de règlement visant à instituer un fonds européen spécifique, le COPE, doté d'un milliard d'Euros.

Un autre problème soulevé lors des deux dernières réunions du groupe de travail du FIPOL sur l'adéquation du système international de responsabilité et d'indemnisation des marées noires est l'éventuelle participation des armateurs au financement de ce troisième niveau. L'OCIMF a clairement indiqué que les objectifs de la réforme étaient certes de garantir une indemnisation meilleure et plus rapide des victimes de la pollution mais aussi de "moraliser le système" : les futurs mécanismes devraient conduire à améliorer la sécurité maritime et à réduire le nombre de marées noires en responsabilisant un peu plus les propriétaires de navire. Parmi les propositions figurent la fixation de la limite de responsabilité à 90 millions de DTS quel que soit la taille du navire, l'obligation pour tout navire transportant du pétrole en vrac, quelle que soit la quantité, d'avoir une assurance ou une garantie financière en accord avec l'article 7 de la convention CLC pour couvrir sa responsabilité en cas de pollution accidentelle.

Ces propositions ont éveillé les plus vives inquiétudes des associations d'arma-

teurs (ICS et INTERTANKO) ainsi que les Clubs P&I qui y voit un profond bouleversement du régime des conventions CLC/Fonds. Les armateurs ne sont pas hostiles à l'idée d'augmenter leurs participations financières, mais ils pensent que cela devrait être initié par les Clubs qui pourraient accepter d'accroître volontairement les limites de responsabilité pour les petits navires d'un tonnage inférieur à 5.000 tonnes dans les Etats qui adopteront le système d'indemnisation complémentaire. Le chiffre de 20 millions de dollars a même été avancé. Ainsi serait préservé l'équilibre du régime actuel entre armateurs et intérêts cargaison tout en évitant une fragmentation des mécanismes d'indemnisation en cas de pollution majeure.

Ces questions fondamentales ne seront pas discutées lors de la conférence diplomatique de mai 2003. C'est pourquoi, en octobre 2003, doit se réunir à nouveau le groupe de travail du FIPOL qui aura pour tâche d'examiner la répartition des coûts d'indemnisation des marées noires au sein de l'industrie maritime avant d'envisager une révision plus ou moins profonde du système actuel.

*Philippe BOISSON
Paris, 2 avril 2003*

POLLUTION : AGGRAVATION DES SANCTIONS

A la suite de l'arrivée de galettes de fioul sur les côtes de Bretagne le ministre de la Justice, Dominique Perben, a annoncé une prochaine aggravation des sanctions contre les auteurs de pollutions maritimes.

Premiers visés les auteurs de "dégazages sauvages". Un texte sera soumis au Parlement dans le cadre de la lutte contre les nouvelles criminalités.

Jusqu'à présent la justice ne frappait qu'au portefeuille avec une amende d'un montant maximal de 600 000 €, les sanctions prévues pourraient aller de 5 à 10 ans d'emprisonnement et les amendes "calées sur la valeur de la cargaison". Des peines complémentaires devraient être ajoutées; les personnes morales reconnues coupables de pollution en mer pourraient être obligées de fermer temporairement ou définitivement leur établissement ou de se voir confisquer leur bâtiment; pour les personnes physiques s'ajoute en outre l'interdiction définitive ou temporaire d'exercer.

La compétence des tribunaux chargés de poursuivre et de juger les infractions pour pollution est modifiée. Les tribunaux côtiers du Havre (pour la zone Mer du Nord/Manche) de Brest (pour la façade Atlantique) et Marseille (pour la Méditerranée) qui jusqu'à présent ne pouvaient juger que les pollutions dans les 12 milles ont vu, depuis le 15 avril 2003, leur compétence étendue à la zone économique des 200 milles qui était du ressort du tribunal de Paris dont le rôle n'est pas remis en cause pour l'instant..

Pour traquer les pollueurs des progrès techniques doivent être accomplis pour apporter les preuves indiscutables du dégazage : photo aérienne nocturne, voire photo satellite. L'Amiral Gheerbrant Préfet Maritime de l'Atlantique déclarait que en 2002 sur 112 pollutions observées seuls 8 procès-verbaux ont été transmis au Tribunal de Paris.

Reste enfin le problème de l'exécution des peines prononcées. Avec les sociétés écrans et les paradis fiscaux le principe de pollueur-payeur est difficile à appliquer. "La plupart des sanctions restent lettre morte" déplore le Parquet de Paris, déroutement et libération du navire fautif contre caution sont les seules assurances de faire payer les amendes, à condition que la pollution ait eu lieu dans les eaux territoriales.

SECURITE MARITIME et VACATAIRES

Depuis l'ERIKA et les derniers événements de mer on parle beaucoup et partout de sécurité maritime. Tout le monde s'y met avec plus ou moins de succès.

Il y a différentes façons de faire :

- une bonne approche, positive, avec des propositions réalistes.
 - des interrogations justifiées, avec des solutions, parfois naïves, proposées.
- ...mais toujours avec la volonté d'améliorer et de faire avancer les choses !

Par souci d'aller vers une meilleure sécurité en mer et par refus de voir la France accusée d'être le mauvais élève de l'Europe dans le cadre du "Port State Control" (par manque de moyens humains entre autres), certains de nos collègues navigants ou retraités ont décidé de s'investir temporairement dans la tâche de vacataire et ainsi d'apporter leur contribution à l'amélioration des contrôles des navires escalant dans nos ports.

Alors, quand des détracteurs, en mal de publicité tous azimuts, s'en prennent particulièrement aux Capitaines volontaires (il n'y a pas que des Capitaines, mais aussi d'autres Officiers) en les diffamant, les insultant, avec la volonté apparente de nuire, l'AFCAN ne peut que condamner sans équivoque de tels agissements.

Non, n'importe qui ne peut pas dire n'importe quoi en matière de sécurité maritime, et discréditer ainsi par de simples phrases assassines, le travail dont la rétribution essentielle réside dans la satisfaction du devoir accompli par des "quasi bénévoles".

Sur les océans, il y a beaucoup de métiers différents, et les hommes sont formés aux spécificités de ces métiers. Seul l'environnement est commun. Ceux qui oublient cette subtile distinction ne font qu'aggraver l'incompréhension générale devant l'étendue des problèmes du contrôle des navires.

Les Capitaines, par leur expérience, ont suffisamment de force de caractère pour ne pas s'arrêter devant une si petite embûche. Ils continueront j'en suis persuadé, et tant que cela sera nécessaire, d'apporter leur compétence pour améliorer la sécurité maritime

Daniel MARREC

**(EU) UE/CONSEIL
TRANSPORTS :**

Accord politique pour accélérer l'élimination des pétroliers à simple coque et pour interdire le transport de fioul lourd par les pétroliers à simple coque

Bruxelles, 27/03/2003 (Agence Europe) - Le Conseil Transports, réuni jeudi, a dégagé un accord politique sur un calendrier accéléré de l'élimination des pétroliers à simple coque entrant et sortant d'un port communautaire, ainsi que sur l'interdiction du transport de produits pétroliers lourds par les pétroliers à simple coque entrant et sortant d'un port communautaire, indépendamment de leur pavillon. Au-delà de 2010, les pétroliers à simple coque ne pourront plus entrer (dans) ni sortir d'un port communautaire et, dès l'entrée en vigueur du règlement, ils ne pourront plus transporter de produits pétroliers lourds en entrant et en sortant des ports communautaires. En outre, tout pétrolier à simple coque âgé de 23 ans ne pourra pas entrer dans un port communautaire dès l'entrée en vigueur du règlement. Le Conseil a donc légèrement modifié la proposition de règlement de la Commission européenne, faite au mois de décembre suite au naufrage du pétrolier Prestige. Si le Parlement européen accepte la proposition en première lecture, ce qui semblerait être le cas, le Conseil pourra l'adopter formellement lors du Conseil Transports du mois de juin afin de le rendre applicable dès le mois de juillet. Par ailleurs, le Conseil a également dégagé une approche commune pour soumettre ses propositions au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) avant le 11 avril. Enfin, Loyola de Palacio, Commissaire en charge des transports, a présenté une communication et une proposition de règlement - en consultation interservice - visant à transposer en droit communautaire les nouvelles mesures de sûreté adoptées en décembre à l'OMI.

Concrètement, les ministres se sont mis d'accord sur :

- (1) le champ d'application du futur règlement : tous les navires entrant (dans) ou sortant d'un port communautaire (ou dans un terminal ou lorsqu'ils mouillent dans une zone relevant de la juridiction d'un Etat membre) ainsi que tous les navires battant pavillon d'un Etat membre où qu'ils soient dans le monde seront concernés ;
- (2) le calendrier pour le retrait anticipé des pétroliers à simple coque: tandis que le calendrier proposé par la Commission pour les pétroliers de catégorie 1 (pétroliers d'au moins 20 000 tonnes ne satisfaisant pas aux normes de la Convention MARPOL) sera maintenu, le calendrier pour les pétroliers de catégorie 2 (pétroliers d'au moins 20 000 tonnes satisfaisant aux normes de la Convention MARPOL) et 3 (pétroliers d'au moins 5 000 tonnes) est modifié. Ces deux catégories seront traitées identiquement et devront être retirées de la navigation au plus tard en 2010 (au lieu de 2015 pour la catégorie 3). Cependant une dérogation est permise: les pétroliers de catégories 2 et 3 pourront être exploités jusqu'en 2015 ou jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de 25 ans s'ils remplissent les conditions prévues dans l'OPA 90 ;
- (3) l'interdiction de transporter des produits pétroliers lourds par des pétroliers à simple coque sera appliquée dès l'entrée en vigueur du règlement. Par rapport à la proposition de la Commission, deux exceptions sont prévues: - face à l'opposition de certaines délégations à l'inclusion des petits pétroliers à simple coque (transportant de 600 à 5000 tonnes), le Conseil a débouché sur un compromis: ces petits pétroliers pourront transporter du fioul lourd jusqu'en 2008 ; - des dérogations seront permises pour les pétroliers à simple coque naviguant exclusivement dans les eaux intérieures (pour le ravitaillement, par exemple).
- (4) la définition des produits pétroliers lourds englobe le pétrole brut lourd

(qui sera défini en fonction de sa densité), le fuel-oil lourd (défini en fonction de sa densité ou de sa viscosité) ainsi que le bitume et le goudron.

(EU) UE/CONCURRENCE :

La Commission lance une consultation afin de voir s'il y a lieu de proroger une exemption favorable au secteur maritime

Bruxelles, 27/03/2003 (Agence Europe) - La Commission européenne a invité les gouvernements et les milieux professionnels à lui soumettre leurs observations à propos de l'application des règles de concurrence dans le secteur des transports maritimes. Les règles européennes actuelles prévoient en effet une immunité antitrust pour les compagnies maritimes qui font partie de conférences maritimes (groupements qui fournissent des services réguliers de transport international de marchandises, le plus souvent entre l'Europe, d'une part, et l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient, d'autre part). L'objectif est d'apprécier s'il y a lieu ou non de proroger cette immunité accordée il y a plus de 15 ans et qui permet aux compagnies de fixer les prix, partager des capacités et nouer d'autres types d'accords. "*La Commission cherchera avant tout de savoir si le règlement sur les conférences maritimes a pour résultats des transports maritimes réguliers fiables et efficaces répondant aux besoins des utilisateurs, ce qui était à l'origine l'objectif visé par le législateur*", précise le Commissaire Monti. Les contributions recueillies permettront à la Commission de proposer, dans une deuxième phase, une série d'options politiques sous la forme d'un livre vert ou blanc et de présenter ensuite des propositions législatives, si cela s'avère nécessaire. Les parties intéressées ont jusqu'au 3 juin pour faire connaître leur position (http://europa.eu.int/comm/competition/general_info/consultation.html).

Cinq délégations veulent renforcer davantage la protection de zones maritimes "particulièrement vulnérables"

Bruxelles, 28/03/2003 (Agence Europe) - La France, l'Espagne, le Portugal, le Royaume-Uni et l'Irlande ont présenté jeudi, lors du Conseil Transports, une note demandant à l'Organisation maritime internationale (OMI) de désigner des "zones maritimes particulièrement vulnérables" afin de pouvoir prendre des mesures nationales spécifiques pour protéger ces zones - comme le permet, à certaines conditions, notamment écologiques - la Convention sur le Droit de la mer de l'OMI. Ces pays veulent déposer un dossier à l'OMI avant le 11 avril afin qu'il soit discuté lors de la prochaine réunion du Comité de la protection de l'environnement marin, le 14 juillet à Londres. Les zones concernées seraient certaines parties de la Zone spéciale "Eaux de l'Europe du Nord-Ouest" (comme définie par la Convention MARPOL), la Manche et ses abords, certaines parties de la "Zone de contrôle de pollution" britannique et de la "Zone de réponse à la pollution" irlandaise, ainsi que des parties des "zones économiques exclusives" situées au large des côtes françaises, espagnoles et portugaises. Les cinq délégations proposeraient, dans un premier temps, d'interdire le passage de navires-citernes transportant des fiouls lourds et du bitume, sauf les navires à double-coque ou les navires à simple coque de moins de 15 ans (qui seraient obligés de signaler leur passage dans ces zones avec un préavis de 48h). Ultérieurement, ces pays pourraient proposer des mesures d'organisation du trafic et des comptes rendus.

Proposition belge de dépasser le plafond d'indemnisation d'un milliard d'euros en cas de pollution par hydrocarbures

Par ailleurs, la délégation belge a fait parvenir aux ministres, avant le Conseil, une contribution concernant les régimes de responsabilité civile et de compensation en cas de pollution par hydrocarbures. La délégation belge appuie les discussions en cours à l'OMI visant à élever le plafond du Fonds de Compensation supplémentaire internationale à 1 milliard d'euros. En outre, elle invite la Commission européenne et le Conseil à examiner la possibilité de promouvoir, au niveau européen et international, un régime obligeant les armateurs et les affrêteurs des navires de contracter une assurance qui permettrait, dans les cas de pollution par hydrocarbures, et si cela est justifié, de dépasser le plafond d'indemnisation envisagé d'un milliard d'euros.

PSYCHOSE PETROLE

Notre collègue B. Andrieux nous fait part de ses réflexions :



Un petit rappel de mon cursus pour comprendre comment j'arrive à une telle réflexion. J'ai commandé depuis mai 1995, des navires secs de petit et moyen tonnage : porte-conteneurs, rouliers, rouliers passagers, transporteurs de colis lourds grésés au long-cours et au cabotage, et après une remise à niveau des connaissances comme second capitaine pendant 2 ans, je commande à nouveau, mais des pétro-chimiquiers double coque de moyen tonnage au cabotage international.

Partons des constatations suivantes :

- C'est dans l'air du temps, mais maintenant on banalise toutes les professions jusqu'au ridicule et parfois au dénigrement systématique

- Face à cela, chacun veut se valoriser et s'identifier justement en prenant la place (ou en prétendant le faire) du professionnel dénigré.

- Les techniques de communication sont tellement abouties qu'elles peuvent donner l'illusion à celui qui reçoit l'information, qu'il reçoit toute l'information et que cela le rend capable de prendre une décision. Celui qui envoie l'information est, lui, de plus en plus accaparé par cette tâche au détriment des autres. Jusqu'ici je n'ai pas cité de profession, mais de nombreux marins se seront reconnus.

- Une quantité non négligeable d'anciens navigants reconvertis a tendance à s'arroger le label super-navigant l'autorisant à raconter n'importe quoi du moment que ça la fait mousser et que ça rapporte de l'argent à leur petit négoce. (Ce n'est heureusement pas le cas à l'AFCAN, où les retraités sont au contraire bien utiles aux actifs pour suivre les dossiers et travailler au corps en continu les autorités afin de faire passer des idées qui évitent des catastrophes)

Jusque là on est dans le tronc commun de tous les métiers et il faut rester vigilant pour ne pas se faire bouffer, mais c'est tenable. Là où ça se gâte encore plus, c'est dans le transport pétrolier.

Alors qu'un pétrolier à ballasts ségrégués chargé et entretenu correctement n'est pas plus dangereux qu'un cargo tant que l'on est en transit (de quai à quai), on assiste à une véritable psychose de la part du public et des autorités qui va nous conduire rapidement à des aberrations et des drames.

Cette psychose se répercute jusque chez les pilotes et particulièrement dans les ports des pays dits civilisés. Le cas n'est pas rare, il se généralise. A tel point que, par exemple, le dialogue fondamental et décisionnel sur les capacités de manoeuvre du navire n'existe plus. On met dans 95% des cas tous les remorqueurs disponibles parmi les plus puissants. Il m'est arrivé d'avoir des remorqueurs dont la puissance, pour chacun d'eux, dépassait la puissance nominale en route toute du navire. Après, on s'étonne d'avoir des bosses sur la coque et des trous dans les ballasts, que le navire ne répond plus à la barre, tous les filets d'eau de l'hélice étant perturbés.

On m'a imposé jusqu'à 3 remorqueurs sur un pétrolier équipé d'un propulseur d'étrave et d'un gouvernail Beker. Le summum est atteint au Japon où le pilote donne carrément des ordres au commandant : ON NE DISCUTE PAS !!!

Le pire est atteint en face en Corée, où ils essayent de faire pareil, n'y arrivent pas et frôlent la catastrophe à tous les coups. Il faut ou bien reprendre quand c'est possible (avec des remorqueurs ce n'est pas évident) ou bien avoir les nerfs très solides ! J'ai vu des collègues terminer la manoeuvre en sueur, alors qu'elle n'aurait dû présenter aucune difficulté. J'arrête les exemples, j'en ai d'autres, ils sont tout autant effrayants.

Ceci pour dire que d'un côté les armateurs vont vite faire leurs comptes et arrêter de mettre des propulseurs et des gouvernails élaborés et que de l'autre, le commandant intervient de moins en moins dans la chaîne décisionnelle qui concerne le navire dont il est responsable. C'est grave, d'autant qu'il reste responsable. Il est court-circuité généralement par les agents, les autorités portuaires et les pilotes. J'ai choisi l'exemple des manoeuvres portuaires par ce que c'est flagrant, mais on peut trouver cela également ailleurs, malheureusement.

La pollution du Prestige en est peut-être la triste illustration car chaque semaine amène des bribes d'informations qui vont parfois dans ce sens.

B. ANDRIEUX

Le même jour à l'arrivée à quai, je signe un tas de papiers usuels parmi ceux-ci :

COMPAGNIE INDUSTRIELLE MARITIME
TERMINAUX PETROLIERS DU HAVRE

NOTE POUR LE COMMANDANT

ORDURES DES NAVIRES
EXTRAIT DU PLAN MARPOL 73/78. Directives pour la mise en oeuvre de l'annexe V
(Organisation Maritime Internationale)

DECHARGE AUTORISEE

LES BENNES A ORDURES PLACEES SUR L'APPOINTEMENT, MISE A DISPOSITION POUR VOTRE NAVIRE

sont destinées à la réception :

Art. 1.7.2. - **DES DECHETS ALIMENTAIRES** : Toutes substances alimentaires, gâtées ou non, telles que fruits, légumes, produits laitiers, volailles, produits de boucherie, rebuts alimentaires, particules alimentaires et toutes les matières contaminées par ces déchets, provenant du navire, principalement des cuisines et des salles à manger.

Art. 1.7.4. - **DES DECHETS DOMESTIQUES** : Tous les déchets alimentaires et autres déchets provenant des locaux d'habitation du navire;

DECHARGE INTERDITE:

IL EST INTERDIT DE DEPOSER DANS LES BENNES A ORDURES :

Art. 1.7.3. - **DES MATIERES PLASTIQUES**

Art. 1.7.5. - **DES DECHETS LIES A LA CARGAISON**

Art. 1.7.6. - **DES DECHETS PROVENANT DE L'ENTRETIEN**

Art. 1.7.7. - **DES DECHETS D'EXPLOITATION**

Art. 1.7.9. - **DES CHIFFONS IMPREGNES D'HYDROCARBURES**

Art. 1.6.2. - **DES SUBSTANCES NUISIBLES**

Norm du navire **LUXEMBOURG**

Accusé de réception
Date et signature

19.04.03

Donc une note pour le commandant stipulant qu'en accord avec MARPOL le port du Havre Antifer met à disposition du navire des bennes à ordures sur l'apportement. Dans ces bennes on accepte les déchets alimentaires et c'est à peu près tout ; IL EST INTERDIT D'Y DEPOSER : LES MATIERES PLASTIQUES, LES DECHETS CARGAISON, LES DECHETS D'ENTRETIEN, LES DECHETS D'EXPLOITATION, LES CHIFFONS, LES SUBSTANCES NUISIBLES ; DONC TOUT CE QU'ON NE PEUT DECHARGER NULLE PART !!!!!

J'ai envoyé au Havre Presse un droit de réponse dont voici le texte qui a été repris dans la rubrique "MER-ERCONOMIE" :

"J'ai lu avec intérêt l'article du Havre Presse du 19 avril 2003 consacré à l'opération 1000 bouteilles à la mer. Je n'en conteste nullement les résultats croyant comme tout un chacun que cette expérience a été faite avec le plus grand sérieux.

Cependant j'aimerais informer vos lecteurs, avides et intéressés par tout ce qui concerne leur environnement d'un fait non mentionné dans votre article, fait qui s'il n'est excusé en aucune manière les pollutions aurait tendance à pouvoir les expliquer.

En effet, ce jour, le 19 avril je m'accostais en tant que commandant d'un super pétrolier français au port d'Antifer (quai ouest). Parmi toutes les formalités d'arrivée, accomplies avec l'agent, je devais entre autres signer un papier - papier que vous trouverez en fichier attaché - me signifiant que conformément à MARPOL 73/78 le port du Havre Antifer mettait à ma disposition sur l'apportement des bennes à ordures dans lesquelles je pouvais mettre certaine chose et SURTOUT dans lesquelles je n'avais pas le droit de déverser les choses suivantes : matières plastiques, déchets liés à la cargaison, déchets d'entretien, déchets d'exploitation, chiffons et substances nuisibles; donc en fait TOUT CE QUI POLLUE RELLEMENT LA RADE DU HAVRE !!!

Alors que l'on soit cohérent ! Déterminer d'où vient la pollution c'est bien, vouloir la diminuer voire l'annuler c'est encore mieux ! Mettre des amendes à ceux qui polluent en toute impunité c'est bien aussi, encore qu'il faudrait peut-être être aussi ferme avec les pollutions terrestres que maritimes !

MAIS NE PAS PERMETTRE AUX BORDS DE SE DEBARASSER DE LEURS DECHETS LES PLUS POLLUANTS ET DONC DE NE PAS POLLUER ENSUITE EN MER, C'EST NUL !!!

Tant que cette attitude des autorités portuaires existera il ne faudra pas s'étonner de découvrir régulièrement des déchets huileux ou plastiques sur nos plages.

Hubert ARDILLON

Commandant de pétrolier et soucieux aussi de son environnement."

Lieux de refuge

Intervention de notre Président D. Marrec lors de la table ronde sur les lieux de refuge organisée par la Fédération des Pilotes le 8 avril 03

Bonjour et merci à la Fédération Française des Pilotes Maritimes d'avoir organisé cette table ronde sur la problématique des lieux de refuges.

Merci de permettre aux Capitaines de Navires d'exprimer leur point de vue sur la question. Pour ma part je considère l'exercice particulièrement difficile car il s'agit avant tout d'évoquer un cas de figure qu'aucun d'entre nous souhaite vivre.

En effet, lorsque pour le Capitaine se pose la décision de faire relâche, dans la majorité des cas, la situation du navire n'est guère brillante, le Capitaine et son équipage sont en situation d'échec (ce mot est terrible), la tâche est au-dessus de leurs moyens et tout naturellement si un espoir subsiste pour sauver les personnes, le navire, la cargaison c'est vers la côte que les yeux se tournent.

Par le passé, pas si lointain, les instructions nautiques, les pilotes, les services portuaires (j'aime revenir aux choses un peu anciennes), apportaient toutes leurs compétences et l'aide nécessaire pour mener à bien cette délicate tâche qui consistait, autant que faire se peut, à sécuriser le navire.

Les événements récents, ou à cause de textes réglementaires divers et variés, ou encore la crainte de l'opinion publique, inhibant en nous tout courage d'assumer certains risques, nous ont démontré l'étendue et le coût des dégâts.

Les lieux de refuges sont une nécessité nous n'aurions jamais dû l'oublier !

Chaque fois que nous refuserons cette évidence nous génèrerons une catastrophe maritime, une mise en prison du Capitaine et d'interminables procédures en réparations financières.

Pour tenter d'apporter une modeste contribution aux travaux de cet atelier, nous évoquerons deux chapitres.

1 - REALITE D'AUJOURD'HUI :

- le Capitaine a un problème technique complexe à résoudre avec une aide extérieure,
- le Capitaine n'a plus d'officier radio,
- le Capitaine a la personne désignée à terre (ISM),
- le Capitaine est peut être depuis plusieurs heures, plusieurs jours sur sa passerelle et le navire n'est pas obligatoirement sans gêne, etc.

Donc une seule et même personne se doit d'être en contact depuis la terre avec lui et la personne désignée.

(le Capitaine ne doit pas être sollicité à tout instants par toutes les autorités impliquées)

2 - CE QU'IL FAUT ENVISAGER :

- les équipes "d'évaluation" doivent obtenir la pleine collaboration de l'équipage par conséquent le Capitaine ne doit pas se sentir menacé,
- la désignation du lieu de refuge n'est pas, à priori, du ressort du Capitaine, elle doit rester le problème de l'autorité de l'État côtier,
- selon le voyage, le navire devrait avoir quelques cartes de détail de la côte auprès desquelles il navigue. (Dans la mesure où les lieux de refuges ne doivent pas rester secrets, création d'une collection 'lieux de refuges' par exemple),
- l'idée de faire des exercices dans tous les pays côtiers est à retenir,
- adapter une "couverture financière quelconque" à cette situation particulière, par exemple un tarif établi à l'avance semble être préférable (car tout a un coût).

Pour terminer je pense sincèrement que seuls les gens du métier sont, et resteront, les plus aptes pour résoudre le côté technique, les pilotes maritimes étant le premier maillon de la liaison navire-terre (ou terre-mer), ils doivent le rester. Pour ce qui est de la vision politique de la chose je dirai simplement bon courage !

Je vous remercie de votre attention.

LE 77^{ème} COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME DE L'OMI

Vers des vraquiers plus robustes, plus sûrs et mieux exploités ?

Le 77^{ème} Comité de la Sécurité Maritime (MSC 77) s'est réuni au siège de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à Londres du 28 Mai au 6 Juin 2003. Dans son allocution d'ouverture, Mr William O'Neil, Secrétaire Général de l'OMI, a déclaré - en réponse aux critiques nombreuses adressées à la profession - que l'industrie maritime était une activité que l'on pouvait être fier d'exercer. Il a ainsi fait observer que le transport maritime constitue le moyen d'échange de 99% des biens de la planète et que, sur les dix dernières années, le nombre de navires marchands (jauge brute supérieure à 500) perdus était passé de 180 à 80.

Comme la plupart des Comités de la Sécurité Maritime, cette 77^{ème} réunion avait un programme extrêmement chargé, allant des mesures à prendre pour améliorer la sûreté du transport maritime (attaques terroristes) jusqu'à la définition des lieux de refuge, en passant par la sécurité des navires à passagers de grandes dimensions et enfin, mais non moins importante, la sécurité des vraquiers.

Dans ce domaine, les précédents Comités de la Sécurité Maritime et les sous-comités spécialisés (en particulier le sous-comité DE, conception et équipement du navire), ont mis au point une série de mesures dont l'adoption est recommandée. Elles traitent de la prévention des risques, de leur réduction - lorsqu'ils ne peuvent être correctement prévenus - et de l'intervention lorsque le risque, n'ayant pu être ni prévenu ni réduit, débouche sur une défaillance.

1 - MESURES DE PRÉVENTION

Elles portent sur la structure et les moyens de fermeture du navire ainsi que sur son exploitation.

1.1 - Structure et moyens de fermeture

Le Comité de la Sécurité Maritime a recommandé que des décisions soient prises afin que :

- des navires à double muraille soient désormais construits,
- des normes relatives aux performances des revêtements de protection des ballasts soient imposées aux navires nouvellement construits,
- les membrures des cales des navires existants soient renforcées afin de présenter une résistance équivalente à celle définie par l'Association Internationale des Sociétés de Classification (IACS) dans sa prescription uniforme S12 telle que révisée (URS12, Rev 2.1), en utilisant la prescription uniforme S31 (URS31) spécifique aux navires existants,
- des normes relatives aux mécanismes d'assu-

jettissement des panneaux de cale¹ soient imposées,

- les différents équipements du gaillard et les panneaux d'accès à l'avant soient efficacement protégés de la force des vagues.

1.2 - Exploitation

Le Comité de la Sécurité Maritime a adopté des mesures visant à :

- améliorer l'interface entre le navire et les terminaux de chargement/déchargement,
- fournir davantage d'informations aux capitaines de navires relatives à la stabilité et au chargement (navires neufs),
- rendre obligatoire le "Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des marchandises solides en vrac" - plus connu sous le nom de "Recueil BC" - actuellement en cours de révision.

2 - MESURES DE RÉDUCTION

Elles s'appliquent aussi bien à la structure des vraquiers qu'à leur exploitation.

2.1 - Structures

Le Comité de la Sécurité Maritime préconise :

- l'application des normes relatives à la structure des navires définies dans le chapitre XII de SOLAS,
- l'adoption de normes de réparation des structures en acier et de modes opératoires en matière de construction de navires.

2.2 - Exploitation

Le Comité de la Sécurité Maritime a recommandé que soit adoptée l'interdiction du chargement en cales alternées pour les vraquiers existants âgés de plus de dix ans, sauf à ce qu'ils satisfassent aux dispositions du chapitre XII/5 de la Convention SOLAS et à la prescription uniforme de l'IACS URS12, Rev 2.1.

3 - MESURES D'INTERVENTION

Le Comité de la Sécurité Maritime recommande dans ce domaine l'adoption des mesures suivantes.

- la publication d'un document fournissant une liste de recommandations dans le cas de l'abandon en urgence d'un vraquier,
- la mise à disposition de combinaisons d'immersion pour l'ensemble de l'équipage,
- l'équipement des vraquiers neufs avec des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre et munies d'un dispositif leur permettant de surnager librement,
- l'adoption de normes relatives au fonctionnement des détecteurs d'entrée d'eau et des alarmes associées,
- la mise en place d'un système de formation

spécifique aux vraquiers des fonctionnaires ayant en charge le contrôle des navires par l'état du port.

Des études ont été menées par la Grande-Bretagne et le Japon sur les conséquences prévisibles de ces mesures de réduction des risques. Il en résulte que, de la pleine et entière application des mesures ci-dessus, on peut espérer une diminution de :

- près de 75% des pertes en vies humaines sur les vraquiers neufs,
- plus de 60% des pertes en vies humaines sur les vraquiers existants.

Bien sûr, le risque zéro n'existera jamais, mais il reste encore à oeuvrer pour améliorer ces scores. Toutefois, la volonté politique des états membres des OMI semble avoir atteint son maximum avec les dernières mesures proposées.

Comme ce ne serait pas politiquement correct, aucune étude n'a été menée pour déterminer le nombre de naufrages et de pertes en vies humaines nécessaires aux états membres de l'OMI pour connaître un regain de volonté politique commune afin de décider de mesures supplémentaires en faveur de la sécurité des vraquiers. Et puis, à force de se concentrer sur les vraquiers, pétroliers et autres car-ferries, n'oublierait-on pas un peu nos braves cargos à tout faire ?

Selon une étude présentée à l'occasion de MSC 77 par le RINA - pas la société de classification italienne, mais le très britannique Royal Institute of Naval Architects - il est communément admis dans les milieux industriels que le risque maximum tolérable d'accidents du travail mortels est de 1 pour 1000 par an. En ce qui concerne la profession de marin, il se situe dans cette limite.

Toutefois, en analysant plus attentivement l'étude présentée par le RINA, on constate que si les navires transportant des marchandises diverses ne représentent environ que 20% de la flotte mondiale, ils contribuent à 40% aux pertes totales de navires et aux décès accidentels des marins qui les arment.

La (mal)chance annuelle d'accident mortel pour un marin travaillant sur un navire transportant des marchandises diverses est de 1 sur 2700, ce qui est 50% plus élevé que sur un vraquier, deux fois plus élevé que sur un pétrolier et dix fois plus élevé que sur un car-ferry transportant des passagers.

En terme de risque mortel pour les navigateurs, l'OMI se serait-elle penchée avec trop d'attention sur la sécurité des vraquiers, des pétroliers et autres navires à passagers en oubliant le bon vieux cargo classique ?

Cdt Jean-Daniel TROYAT

Conférence de Bayonne sur la sécurité maritime, 11 Avril 2003

Groupe des Verts/ALE au Parlement européen

Propositions finales suite au débat lors de la conférence

I) La réforme de l'OMI et le rôle de l'UE

1. Réforme de l'OMI

- L'application des règles déjà en vigueur dans le cadre de l'OMI est fort problématique.

Cette distorsion entre les règles et son application est une forme de justice sans police. Il faut donc envisager un mécanisme d'arbitrage et de police internationale pour garantir l'application des règles. Une cour d'arbitrage pour la solution des conflits en matière de sécurité maritime devrait être mise en place. Souvent nous assistons à un comportement ambigu de la part des Etats les plus développés. D'une part ils rédigent les textes à voter au sein de l'OMI, et de l'autre les armateurs de ces pays immatriculent leurs navires sous pavillons de complaisance. Nous considérons donc que l'UE devrait pouvoir être en mesure de réglementer le comportement de ses propres armateurs en introduisant un code de conduite quant au choix des pavillons.

- D'autre part, il faut "démocratiser" le processus législatif au sein de l'OMI. En effet, les Pays les Moins Avancés doivent être associés dès la rédaction des textes; l'on éviterait de la sorte l'hypocrisie qui revient à accepter de signer des conventions en sachant être dans l'impossibilité de les respecter.
- La condition préalable à la "démocratisation" du processus législatif de l'OMI doit être la mise en place d'un vrai partenariat Nord/Sud pour former les cadres et les législateurs des Pays les Moins Avancés. Cette coopération technique doit viser à l'instauration d'un mécanisme rigoureux de certification internationale des administrations maritimes nationales, ce qui n'est pas le cas actuellement.
- L'OMI doit aussi mettre en place des programmes-cadre pour la coopération technique entre les pays développés et les pays en voie de développement en matière de formation du personnel navigant. Ces programmes doivent être accessibles à tous les pays membres de l'OMI.

2. L'intégration européenne

- L'intégration européenne doit être le moteur pour la promotion de bonnes pratiques en matière de sécurité maritime visant à harmoniser les règles par le haut. Cela signifie que l'acquit communautaire doit être strictement appliqué par les nou-

veaux pays membres. De plus, l'UE doit entreprendre une négociation avec les pays avec lesquels elle a établi des accords bilatéraux ou multilatéraux (Etats Euro-Med, Etats Tacis, Etats ACP) dans le but de faire référence à la sécurité maritime dans ces accords.

- En contrepoint, l'UE devrait s'engager à remplacer ses Etats membres au sein de l'OMI par un siège commun. Le Parlement européen devra ensuite exercer un contrôle démocratique sur les activités de l'UE dans l'OMI.

3. Processus législatif de l'UE

Le travail législatif au sein de l'UE en matière de sécurité maritime doit aussi être approfondi. Deux pistes peuvent être suivies:

Il existe la possibilité d'utiliser le mécanisme de coopération renforcée entre les Etats membres (par exemple ceux de l'arc Atlantique), mais cela doit se faire sous contrôle démocratique, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

En ce qui concerne le rôle du Conseil des Ministres, il faut changer les règles de vote en son sein, afin que les procédures législatives de codécision sur la sécurité maritime soient votées à majorité qualifiée et non à l'unanimité.

4. Sécurité maritime et politiques de l'UE

- La dimension de la sécurité maritime et de la prévention des accidents maritimes devra faire aussi partie intégrante de la réflexion à l'intérieur des autres politiques communautaires, et en particulier de la politique commune de la pêche.
- Une délégation des victimes des marées noires devrait être représentée comme observatrice au sein de l'Agence européenne de sécurité maritime, afin d'améliorer l'efficacité de travail de l'Agence même.

II) Les mesures de sécurité maritime

1. Classification des navires

- L'affectation des responsabilités de contrôle et de classification à des sociétés privées par les Etats a créé une situation dans laquelle le client (propriétaire du navire) est devenu le seul grand décideur. Certains armateurs recherchent les sociétés les plus laxistes et donc les moins contraignantes. Tout cahier des charges

d'un navire élaboré par une société de classification devrait donc être rendu public et ne devrait pas être remplaçable par un cahier moins strict rédigé par une autre société plus conciliante.

- Les tâches de classification et de contrôle des navires devraient retourner dans le domaine de la gestion publique pour ainsi sortir de la logique marchande, autant que puisse s'optimiser l'efficacité de l'administration publique.

2. Nettoyage et déballastage

Les navires doivent être contraints d'effectuer le nettoyage et le déballastage dans un port ou dans un site équipé à cet effet. Il devrait revenir au navire de prouver que le nettoyage a été correctement effectué, et non aux autorités portuaires. Les navires ont obligation, de part la convention Marpol, à remplir un "registre des hydrocarbures" lequel indique où sont passés les résidus hydrocarbonés (déchargement dans un port ou incinération). Ce qui manque à beaucoup d'Etats est un mécanisme de répression à un niveau très élevé du défaut de tenue correcte du registre des hydrocarbures, ou du défaut de production de certificats attestant le déchargement de ces résidus. Une telle répression, pour être efficace, devant s'appliquer au donneur d'ordre.

En contrepoint, les ports doivent être dotés d'une infrastructure rendant possibles ces opérations de nettoyage et de déballastage.

3. Double coque et nouveaux navires

- L'introduction de la double coque s'est révélée être une mesure utile et très médiatique mais non suffisante. Il faudrait accompagner l'introduction de nouvelles technologies de construction navale par des méthodes d'audit et de monitoring appropriées. Le renouvellement de la flotte marchande est une exigence fondamentale qui doit être assurée d'une manière durable et simultanément accompagnée de nouvelles pratiques de contrôle et donc d'une formation adéquate des contrôleurs.
- Étant donné que du fait de l'accélération de l'élimination progressive des navires à simple coque, le nombre des navires à déchirer augmentera considérablement, il est aussi nécessaire de promouvoir au niveau européen un programme de gestion durable des opérations de démantèle-

ment de l'ancienne flotte pour assurer un traitement sûr, à la fois pour l'homme et l'environnement, des bâtiments voués à la destruction.

4. Création d'un corps de garde côtes européen

Les mers ne connaissent pas de frontières. Même si la réglementation européenne en matière de sécurité maritime est de plus en plus stricte, le transport maritime international continuera à affecter partiellement les eaux européennes. Il est dès lors primordial de mettre en place un corps de garde-côtes européen se substituant aux structures de contrôle du trafic maritime dans les Etats concernés.

5. Protection des corridors maritimes les plus exposés

- Des programmes de protection, de prévention et de contrôle des voies de transport maritime devraient être mis en place dans les zones les plus vulnérables et les plus exposées aux risques d'accidents chimique ou pétrolier (telles la Galice ou la Bretagne).
- La Commission devrait faire une proposition au Parlement et aux Etats de l'UE pour présenter à l'OMI une carte d'envergure européenne délimitant des corridors maritimes sensibles, où il s'agirait de prévoir un rejet polluant "zéro" et d'interdire le passage des vieux pétroliers (de 15 ans au moins).

6. Zones de refuge

- L'identification des zones ou ports de refuge comme prévu par la directive 2002/59/CE (système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information) devrait être accélérée. Des plans nationaux d'accueil de navires en détresse dans des lieux de refuge devraient être adoptés le plus rapidement possible et sans attendre le délai prévu par la directive (février 2004).
- Les zones choisies devraient bénéficier d'un système de compensation pour couvrir le risque et les inconvénients liés à l'accueil des navires en détresse.
- Le choix des zones de refuge doit être effectué par un comité scientifique indépendant sous l'égide de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne.

7. Contrôles portuaires effectués dans chaque port

- La directive 95/21/CE prévoit que les inspections de contrôle par l'Etat du port doivent être menées sur un minimum de 25% des navires entrant dans les ports des Etats membres. Toutefois, cela ne suffit pas. Ces inspections devraient s'appliquer à chaque port qui est intéressé par un trafic important et ne pas être le résultat d'une moyenne obtenue à l'échelle nationale, sous peine de voir se développer

deux catégories de ports: les ports "plus stricts" et les ports "plus complaisants".

- La définition de "ports à trafic important" devrait se baser sur deux indicateurs: un indicateur dimensionnel du trafic (par exemple 50 navires par mois), et un indicateur qualitatif, c'est-à-dire qui prendrait en compte le type et la dangerosité des marchandises transportées.
- Dans le cadre du service de garde-côtes européens tout sera mis en oeuvre pour que le navire dont l'inspection est considérée comme prioritaire puisse être contrôlé, et ceci quels que soient les heures d'arrivée et de départ du navire. En cas d'empêchement, le contrôle sera reporté au premier port touché en heures ouvrables.

8. Identification des navires

Les navires rentrant dans les eaux de la Zone Economique Exclusive de l'UE doivent donner 48h avant leur entrée toutes les informations sur leur identité (navire, équipage, cargaison, route, classification...).

Les Etats devraient pouvoir refuser l'accès à certains navires sur la base de ces informations si elles font apparaître un risque, sauf contrôles à effectuer en haute mer ou dans un port désigné.

9. Les conditions de travail des marins

- Le non respect des Conventions internationales en matière de travail des marins favorise l'exploitation d'équipages mal payés et mal formés. Il est donc indispensable de tout mettre en oeuvre pour s'assurer du respect de ces réglementations et intégrer toute la main d'oeuvre maritime dans des cadres de formation accessibles à tout le monde. Des critères obligatoires pour le traitement salarial, les minima de conditions de vie/travail sur les navires, le temps de travail et de repos ainsi que pour l'accès à la formation professionnelle doivent être adoptés conjointement par l'Organisation Internationale du Travail et l'OMI.
- Il faudrait aussi créer un système de garantie bancaire payé par les armateurs et les affrêteurs, et qui serait remis à l'ordre d'un organisme européen chargé de distribuer ce fond, pour rapatrier les équipages abandonnés vers leur pays d'origine et leur payer les arriérés de salaires en cas d'abandon du navire par le propriétaire.
- Le problème de la langue commune aux opérateurs de la mer devrait être abordé. L'OMI a mis en place un "vocabulaire standardisé" qui est étudié dans les écoles maritimes. Des améliorations doivent être apportées, telles que la prise en charge par l'OMI des vidéos de formation continue qui circulent déjà à bord de certains navires, à l'initiative des armateurs. Les cours de formation envisagés ci-dessus doivent aussi viser à L'application du "vocabulaire standardisé".

III) La réponse aux accidents

1. Création d'une force d'intervention rapide et élaboration d'un plan d'urgence

- Lors de la marée noire du Prestige, l'armée belge ainsi que des équipes et des moyens techniques spécialisés de différents pays européens sont intervenus dans les opérations de nettoyage. La coordination des plans d'urgence et des opérations de protection civile internationale devrait être renforcée et maintenue en cas d'accident, en mettant à profit l'expérience de la US Federal Emergency Management Agency dans ce domaine. Il faudrait créer un corps de protection civile de niveau européen ayant un caractère public, qui interviendrait sur le territoire de l'Union et dans les eaux avoisinantes selon un plan d'urgence prédéfini, et qui serait en mesure de répondre à plusieurs désastres simultanés. Cette force pourrait s'appuyer sur la présence de bénévoles dûment prémunis, assurés et formés. La formation du bénévolat devrait être une de ses prérogatives.
- Il a été estimé que le coût annuel d'opérations d'un plan d'urgence pour les côtes depuis Gibraltar jusqu'à la Russie (plans additionnels étant à mettre en oeuvre pour la Méditerranée et la Baltique) serait de 100 millions €. A titre indicatif, les estimations des coûts de l'après-Erika et de l'après-Prestige correspondent à 10 années d'opération d'un plan d'urgence de ce type.
- En tout cas, il faut interdire la possibilité de renvoyer le navire en haute mer en cas d'avarie et à contrario le contraindre à regagner les eaux calmes pour circonscrire la pollution.

2. Moyens de lutte appropriés

Les moyens de lutte doivent être calibrés en quantité et en type afin de pouvoir intervenir en haute mer avant que la marée n'atteigne la côte. Pour la seule couverture de l'Arc atlantique, l'UE aurait besoin d'une flotte de 10 bateaux, dont 8 d'intervention rapide et 2 de "recovery command" ayant plusieurs fonctions, dont celle de pomper le fuel d'un navire en difficulté.

3. Plans antipollution

Des plans antipollution de gestion des déchets de nettoyage des zones sinistrées sont nécessaires, ces derniers incluant l'identification de lieux de stockage intérimaire, ainsi qu'un calendrier pour les opérations de traitement ou d'élimination. Les déchets doivent être traités sans provoquer de pollution additionnelle. À ce titre, l'option de l'incinération ne saurait être retenue.

4. Archive

Une archive européenne des pollutions maritimes, en particulier des marées noires,

serait mise en place pour ne pas disperser l'expérience accumulée dans les opérations de sauvetage ou de nettoyage post-accident.

5. Mise à disposition d'un mécanisme de financement des bénévoles

Des bénévoles du monde entier ont été confrontés au manque de coordination et de moyens déployés dans les régions affectées par la catastrophe du Prestige. Un mécanisme de financement devrait être mis en place à l'échelle européenne pour fournir les moyens nécessaires à l'encadrement des bénévoles en cas d'accident écologique, en s'appuyant sur la coordination fournie par la force de protection civile mentionnée plus haut. Les citoyens européens pourraient également contribuer au financement de ce fonds sur une base volontaire. Ce fonds couvrirait aussi les frais de santé et d'équipement des bénévoles.

IV) La responsabilité environnementale et sociale

1. Responsabilité pénale et mécanismes de compensation vont de pair.

Afin de pouvoir protéger l'environnement et les communautés locales affectées par les marées noires, il faut mettre en place :

- D'un côté, un régime pénal permettant d'identifier et de condamner les fautes commises par les multiples acteurs de la catastrophe, et non désignant par la loi un coupable tout court, responsable pénal sans aucune instruction ou enquête; une interdiction d'exercice professionnel des responsables devrait être prévue en cas de faute grave;

- De l'autre côté, un mécanisme de compensation des dommages environnementaux et socio-économiques.

2. Fonds d'indemnisation financé par l'ensemble des acteurs du transport maritime

- La proposition de la Commission d'un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (fonds COPE) est bloquée par le Conseil depuis juin 2001. Cependant, l'UE a réussi à convaincre l'OMI d'augmenter l'indemnisation globale bien au-delà du plafond de 185 millions (autour d'un milliard). Toutefois, il serait utile de mettre quand même en place au sein de l'Union européenne un fonds supplémentaire d'indemnisation couvrant les dommages d'accidents majeurs.
- Le financement de ces fonds d'indemnisation serait à charge de l'ensemble des acteurs du transport maritime (compagnies pétrolières, propriétaires de navire, affrêteurs, exploitants, gérants et Etats de pavillon). Nous estimons également que le consommateur final devrait contribuer à renforcer la sécurité du transport des hydrocarbures ainsi que d'autres substances dangereuses. Les coûts d'une sécurité de transport accrue devraient donc être amortis dans les prix aux consommateurs.
- Les fonds devraient viser séparément les hydrocarbures et les autres substances dangereuses.
- Les fonds devraient également prendre en compte les coûts d'évaluation du dommage écologique de l'accident ainsi que les coûts de remise en état de l'environnement et de sa biodiversité.

3. Garantie financière

Seuls les navires ayant une garantie financière devraient pouvoir pénétrer dans les eaux communautaires.

4. Taxe cargaison

Une étude visant à instaurer une éco-taxe sur la cargaison proportionnelle au risque pour l'environnement déterminé par les mêmes cargaisons et leur transport ainsi que par les conditions du navire devrait être élaborée par la Commission européenne, afin de dissuader les affrêteurs à utiliser des navires sous-standardisés, d'encourager les pavillons et les sociétés de classification à mieux contrôler leurs navires et d'inciter les propriétaires des navires à investir davantage dans leur flotte.

5. Le fuel lourd est un déchet

- Les hydrocarbures très polluants (tel que le fuel transporté par le Prestige, dont l'usage est interdit dans l'UE) devraient être classifiés et traités comme déchet et non comme combustible, d'après la directive 91/156IEEC. Ceci constitue la seule garantie d'un traitement approprié du fuel en cas de marée noire et de pollution.
- La production de ce type de fuel dans l'UE devrait aussi être prohibée et son raffinage ultérieur sous forme de sous-produits moins contaminants encouragé.
- Face au constat d'une flotte communautaire utilisant majoritairement le fuel lourd comme combustible de propulsion, il faudrait promouvoir son remplacement graduel par des combustibles moins contaminants.

(Texte adopté par la plénière du Groupe des Verts/ALE le 1^{er} juillet 2003)

Notre collègue Sussac a la lourde tâche de lire Fairplay et de nous faire part de ses sélections

✓ O'Neil : IMO needs teeth

THE IMO needs to be given the authority to impose penalty sanctions on flag states failing to implement conventions, according to IMO secretary general Bill O'Neil.

Speaking in London at a conference on international maritime policy, O'Neil told delegates that in order to improve standards within the shipping industry, further changes would have to be introduced. "IMO needs the authority to verify that flag states really do implement conventions fully and properly," he explained.

The so-called "White-List" of parties to the revised STCW Convention that are deemed to be complying with its provisions was "a step in the right direction", O'Neil said, but he urged that this be taken further. "There should be a provision for sanctions and penalties that may be applied if convention requirements are not adhered to," he said. A requirement should also be introduced that all accident investigation reports must be submitted to IMO with all possible speed, "and not just at the discretion of the flag state concerned," he added.

✓ Political pressure "is wrong"

Political pressure to bring criminal negligence prosecutions following accidents "is wrong and the practice must be corrected," believes Julian Parker, retiring secretary of the Nautical Institute. He said the shipping industry "simply does not have a cross-frontier process for dealing with this issue so, unjustifiably, the shipmaster is made to carry this burden." His proposed solution is for the IMO to have the power to set up an independent inquiry into serious and politically charged incidents. In this way, maritime safety will be based on "the advice of a professional investigation team [rather] than on political reaction". Parker steps down today after 31 years as the institute's secretary, handing over to his successor, Philip Wake.

✓ ILO to adopt new ID card

A new international convention introducing a seafarers ID card containing biometric data is expected to be formally adopted by the International Labour Organization (ILO), International governments,

ship owners' associations and seafarers' unions finally reached an agreement on the details of the card yesterday at the ILO's International Labour Conference in Geneva. The new cards, which will be no larger than a normal passport, will be issued by member states to all seafarers and will contain a photo, a unique identification number and a biometric template based on a fingerprint. The card will also be machine-readable and the details held on it will be kept by member states in databases accessible 24-hours a day. Despite initial opposition from seafarers unions regarding the inclusion of biometric data, the majority of the ILO's 176 member states pushed for it to be incorporated into the card. The new convention replaces the 1958 Seafarers' Identity Documents Convention and will come into effect after two member states have ratified the document.

✓ Korea to recruit foreign seafarers

KOREAN ship owners and the seafarers' union have agreed to induct as many as 500 foreign-trained seamen on board Korean coastal ships following an acute manning shortage. The Korea Shipping Association, which brings together coastal ship owners, said today that an agreement in this regard has been reached with the Federation of Korea Seafarers' Union. Moves to recruit more foreign seafarers have been pursued since 1996, but the issue was put on hold following the Asian financial crisis. With the shortage persisting, several rounds of negotiations were held between unions and owners to agree on the number of foreign seafarers to be recruited.

✓ Mitropoulos wins O'Neil's IMO job

The IMO has named Efthimios (Thimio) Mitropoulos as its new secretary general, following his victory in an IMO Council vote earlier this afternoon. The 64-year-old Greek beat off strong competition from Icelandic candidate Magnus Johannesson and Nigeria's Monica Mbanefo to win the top job. Mitropoulos replaces Bill O'Neil, who will step down at the end of this year having completed 14 years in the post. Mitropoulos, who was the favourite to win today's vote, has been working as the IMO assistant secretary general since 2000 and in 1992 became director of the Maritime Safety Division. He first joined the IMO in 1979.

✓ ABS hits back over Prestige

Class society American Bureau of Shipping has launched legal action against the Spanish government over the sinking in November 2002 of the tanker Prestige, denying any fault for oil pollution, and seeking to recover damages claims against it. ABS has released a statement saying its suit, filed in an unspecified jurisdiction in Spain, asks the government to dismiss a \$700M claim for pollution damages, filed in a US court in May. The legal "aggressive response" was taken because the "extensive pollution that has occurred can be directly attributed to the Spanish government's failure to properly activate and implement an effective oil spill contingency plan as required by Spanish law," the statement said. Further, ABS counterclaims that the Kingdom of Spain should wholly indemnify the classification society and/or contribute to payment of any damages that may be assessed in "any judgment, anywhere in the world" that may arise out of the casualty, the statement said. More than 42,000 tonnes of oil was spilled from the ABS-classified, single-hulled tanker after it broke up in bad weather, after Spanish authorities refused requests to come ashore and insisted it be towed out to international waters. The ABS counterclaim also alleges "that the [Spanish] government's decision to deny the vessel access to a place of refuge was a clear violation of its legal duty and that the government acted "recklessly, negligently and grossly negligently" in its response to the casualty.

✓ French propose casualty solution

FRANCE has advised that it will not be publishing a list of ports of refuge, but will instead propose a method to handle casualties. "No two casualties are the same," French authorities explained. "A casualty must be dealt with on a case-by-case basis. A port of refuge is useless if it is located miles away from the place of the accident. There must be more flexibility in tackling a potential disaster." The new proposal will be to send to a ship in distress a team of experts who will be able to quickly assess the problem and take necessary decisions. This would avoid the long delay that meant the true position of the Erika was unclear for several crucial hours. The experts' decision would then be relayed to government for approval. The authorities said the decision might be to send the ship to the nearest port or bay. "This might prove unpopular but would be effective," they said. As for the Prestige, the French said the ship would not have sunk if it had been towed to the coast, and there would only have been limited pollution, which could have been controlled by clean-up equipment.

✓ US releases interim security rules

The US has warned shipowners and flag states it will aggressively enforce its new maritime security rules and deny entry from, significantly delay or expel ships from US ports that don't comply. The Department of Homeland Security today published interim maritime security rules in the Federal Register, giving the international and local maritime industry three weeks to comment. It will issue final rules on November 25. The rules "intend to implement strong Port State Control to aggressively enforce these regulations including tracking the performance of all owners, operators, flag administrators, Recognised Security Organisations, charterers and port facilities", according to background information published with the rules. The rules also revise estimated security costs to comply with the Maritime Transportation Security Act, which relies in many parts on the new IMO international code for maritime security which comes into force in July 2004. Vessel security for 10,300 US flag domestic and international vessels will cost \$218M in its first year and \$176M annually, while more than 5,000 facilities will spend \$1.125Bn. Ports will spend \$120M in the first year. The register also warned it will closely scrutinise flag state administrations' appointments of recognised security organisations to whom they delegate security functions mandated under the new IMO law, to ensure they meet all the criteria. The interim rules say they "encourage both the vessel and the facility operators" to deal with the issue of shore leave for international seafarers, many of whom have been banned from coming ashore under stricter security-related rules enforced since the September 11 terrorist attacks.

✓ N.I. survey reveals Colregs ignorance

Ignorance and disregard of the collision regulations (Colregs) is rife, according to findings just published by the Nautical Institute. Ten months of research into international seafarers' experience of how the regulations are applied marked the start of a project by the institute to improve the application of the Colregs. The research was based on feedback from seafarers and project leader Capt Iain Irving said in a statement that "almost everybody who responded obeyed the rules, but hardly anybody else did!" But the questionnaire included three scenarios, each with four possible actions for respondents to consider. Only 25 per cent of these were completed correctly, N.I. project manager David Patraiko told Fairplay, which is no better than might be expected by random selection. He is now looking for feedback from the industry to consider further research.

Compte-rendu de l'assemblée générale de l'IFSMA

LONDRES - 23 & 24 MAI 2003

Cette 29^{ème} A.G s'est tenue à bord du HQS "WELLINGTON" affourché sur ses ancres et solidement amarré au quai sur la rive gauche de la Tamise en plein centre de Londres. Cet ancien aviso qui s'est illustré pendant la dernière guerre escortant les convois de l'Atlantique Nord, a été transformé en véritable musée maritime abritant le siège de l'Honorable compagnie des Masters Mariners. A la coupée un écriteau qui annonce la couleur : "**Serious students of Maritime Affairs are always welcome**" ce qui revient à dire "Marins d'opérette, passez votre chemin !". J'ai quand même franchi la coupée... et je n'ai pas été déçu de cette visite : tableaux, maquettes, 1/2 coques, instruments de navigation, cuivre et bronze, acajou, teck et autres essences précieuses, tout y est pour ravir les amoureux d'Antiquités Marines. Parmi d'autres vestiges, figure en bonne place la barre de l' "OTAGO", dernier navire commandé par Joseph CONRAD.



On sent le navire vibrer au passage rapproché d'une péniche ce qui aura le mérite de me tirer de ma torpeur quand les intervenants n'arrivaient pas à capter toute mon attention !

Un escalier magnifique, double, et en teck, provenant d'un paquebot de la ligne des Indes, nous mène dans le compartiment machine transformée avec bonheur en salle de réunion aux parfaites dimensions, 20x10 m, pour accueillir la trentaine de représentants d'associations venant de tous horizons de Buenos Aires à Vladivostok..

Le président C. Lindvall (Suède) était assisté des membres de son bureau suivants :

- D. Hopkins, (Irlande)Président Adjoint.
- K.Akatsuka (Japon). Vice-Président.
- P. Osichansky (Russie), vice-Président.
- A. Paola (Finlande) vice-Président.

Quelques absents de marque tout de même et pas des moindres dont le principal est à mon sens le représentant espagnol de l'association des capitaines basques de l'AVCMM (Asociacion Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante). Il eut été pourtant intéressant d'entendre son témoignage sur le naufrage du PRESTIGE. Surtout que bon nombre de discussions durant ces deux journées eurent pour sujet la criminalisation du Capitaine avec pour référence le



cas typique du Capitaine Mangouras du PRESTIGE, jeté en prison, quartiers de Haute Sécurité, par les autorités espagnoles. Le plus surprenant est qu'un Capitaine espagnol vint quand même à cette A.G, le capitaine Ricardo GONZALEZ PLACER du bureau de l'AVCMM, qui fit une apparition remarquée au dîner de gala le vendredi soir... le temps de recevoir des mains du président C. LINDVALL une plaque de l'IFSMA pour les 25 années d'adhésion de son association à la fédération ! Une photo avec ce dernier et William O'NEIL, secrétaire général de l'OMI, invité d'honneur, témoigne de son passage éclair à Londres. Fort heureusement 3 belles capitaines participèrent à cette General Assembly :

- La Suédoise Jeanette NIHLEN, commandant le Ferry "Peter Pan" de la TT-Line.
- La Norvégienne Evy HESJEDAL commandant un navire de forage.
- La Belge Carmen De WILDE, commandant un gazier de la CMB.

Cette dernière très sympathique et enthousiaste de son métier, détachée à terre par son armement depuis peu pour instruire les jeunes officiers aux pratiques du transport du gaz.

Premier point important abordé en séance plénière, les Finances, avec l'étude du rapport annuel du trésorier. L'IFSMA représentant pourtant 8.500 Capitaines, a de sérieux problèmes de trésorerie tout comme de nombreuses associations qui ont elles aussi des difficultés financières et ont été obligées de "réduire la toile". Certaines associations ont tout bonnement cessé leurs versements prenant le risque de la radiation.

Il est vrai que la cotisation pour chaque membre actif d'une association a augmenté, passant à 12£50 et 45£ pour les membres individuels, ces derniers sont près de 200.

ULTRAMAR, association des Capitaines Argentins, n'avait pas payé ses cotisations depuis deux ans suite à la banqueroute générale du pays. Mais les Capitaines d'ULTRAMAR souhaitent organiser la prochaine A.G de l'IFSMA à Buenos Aires ! Il leur fallait donc faire un geste pour rendre crédible cette candidature, ce qui fut chose faite le lendemain, Marcos Ricardo CASTRO, président d'ULTRAMAR fit un chèque de 600£ à destination de l'IFSMA.

Toujours est-il que la situation de l'IFSMA est dans le Rouge. Elle ne bénéficie pas de subvention de l'OMI malgré ses liens étroits avec cette organisation (L'IFSMA a participé à 20 conférences de l'OMI l'an passé).

Après le Buffet Lunch de midi, le Capitaine Chris DRINKWATER, nous présenta les cartes électroniques et le système ECDIS, insistant sur son acceptation par l'OMI, SOLAS chapitre V règle 19.2.1.4.

Rien de bien original dans cette intervention sans illustration vidéo, l'intervenant ne disposant que de calques sans grand intérêt, on était bien loin de la présentation réalisée à l'ancienne école polytechnique lors du 50ème anniversaire de l'Institut Français de la Navigation. Sa fonction de conseiller à l'Hydrografic Office nous laissait espérer mieux. La Royal Navy devrait prendre plusieurs années selon ses dires pour passer des cartes papier aux cartes électroniques contre une année pour notre Royale !

La deuxième intervention de l'après midi était quant à elle pleine de promesses puisqu'elle traitait du nouveau code de sûreté à bord des navires et dans les ports, l'International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code voulu par les Américains très sensibles sur ce point après les attentats du 11 Septembre. L'intervenant qui en faisait la présentation était le capitaine Tore FOSSUM, senior deputy director à l'OMI. Voir la description de ce nouveau code dans le dernier AFCAN Infos N°61 Avril 2003.

L'intervention suivante et dernière de la journée, avait pour titre "The IFSMA ISM Code Auditors Project" présenté par le capitaine John DICKIE.

L'idée, lancée à Vladivostok lors de la 28ème A.G par le secrétaire Général R.Mac DONALD, consiste à mettre sur pied une équipe d'auditeurs ISM dépendant de l'IFSMA ! Projet surprenant qui risque de mettre à mal l'indépendance de la Fédération. Que se passera-t-il en cas de coup dur sur un navire, audité par un expert ISM de l'IFSMA ? Son image de marque et sa crédibilité seraient quelque peu ternies mises à mal !

L'intervenant se voulait convaincant en employant des termes ou phrases "choc" pour galvaniser les troupes tels que "Captains must go forward, It's a GOOD opportunity for the Captains to RAISE, More meat around the bone etc etc..."

En fait il n'a convaincu personne et sa copie sera revue à la prochaine A.G en 2004, en espérant que ce projet sera enterré car l'IFSMA n'a aucun intérêt à se lancer dans un tel business. Elle y a plutôt tout à perdre.

Apéritif et Dîner de gala dès 18H30 dans les salons et "salle des machines" du WELLINGTON, j'y ai donc fait la connaissance de William O'NEIL Secrétaire Général de l'OMI qui m'a confié



connaître l'AFCAN, est-ce par politesse ou connaît-il vraiment notre association ? Voir photo où il est entouré à sa droite par Président LINDVALL et moi-même, et à sa gauche par le fameux capitaine espagnol de l'AVCMM R.GONZALEZ.

La fille de Roger CLIPSHAM, ancien Secrétaire Général de l'IFSMA, nous régala de son talent au piano accompagnée d'une amie à la flûte enchantée...



William O'NEIL s'éclipse le premier, sa grosse limousine l'attendait à la coupée avec sa plaque minéralogique frappée des 3 lettres "IMO".

Samedi matin le capitaine Indien Raffat ZAHEER fut le premier intervenant, traitant un sujet d'actualité "The Criminalisation of the Shipmaster" en s'appuyant sur 9 cas bien précis (dont l'ERIKA & le PRESTIGE) pour démontrer le peu de considération des autorités locales envers les capitaines lors d'un accident entraînant une pollution du littoral. Prison, détention et/ou forte amende, la chasse au capitaine est ouverte. La France et l'Espagne semblent hors concours par la sévérité de leur comportement. Hélas il n'y avait pas de capitaines espagnols ou grecs à cette A.G pour nous parler du cas du capitaine MANGOURAS, commandant du PRESTIGE jugé comme un héros et non pas comme un criminel par le Cdt R. Zaheer.

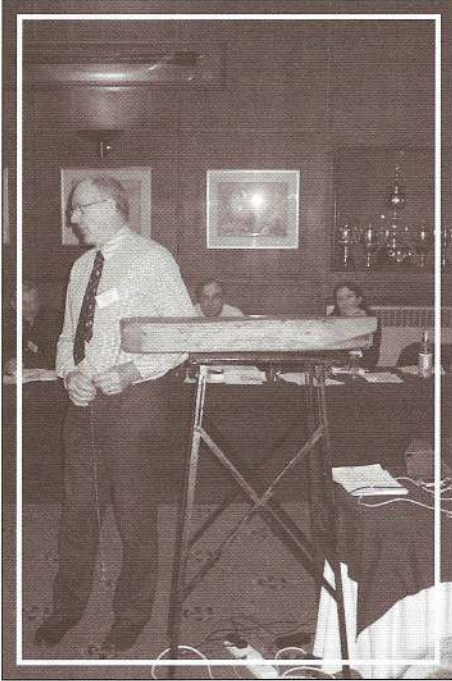
Je suis intervenu pour dire ce que je savais de l'affaire du PRESTIGE après lecture du rapport du BEAMer qui traite enfin de ce qui s'est réellement passé au point de vue nautique : après ouverture du bordé tribord le 13 Novembre à 15h10, au niveau du ballast 2 & 3 entraînant l'envahissement de ces compartiments vides, le navire prit 25 à 30° de gîte tribord. Le capitaine MANGOURAS après avoir fait évacuer son équipage, le Second Capitaine et le Chef Mécanicien restèrent à bord et rectifièrent la gîte en remplissant les ballasts bâbord. Une fois la gîte réduite il demanda à relâcher en baie de VIGO pour alléger son navire : Refus des autorités espagnoles ! Echec des tentatives de remorquage dans du très gros temps de Suroît. Tout cela se passe dans les premières 24 heures ! Et ce n'est qu'au bout de 6 jours d'errance que le navire alourdi se brisera en deux ! ..

De cela les capitaines présents à cette A.G en étaient ignorants, je tenais à leur démontrer qu'il est d'autant plus facile de défendre un capitaine quand on sait que sa conduite sur sa passerelle est exempte de tout reproche et pleine de bon sens marin ce qui fut le cas pour le Prestige.

Puis ce fut le tour d'un vice président de l'IFSMA, le capitaine japonais K. AKATSUKA, détaché permanent Japonais à l'OMI depuis quelques années, qui présenta une vidéo montrant la difficulté et les dangers des mouillages des grands navires dans des eaux resserrées.

Chacun sait que le mouillage des ULCC, VLCC, PCC (Pure Car Carriers), LNG carriers et autres Porte Conteneurs géants n'est pas une mince affaire et réclame tout le savoir-faire de leurs commandants. Les porte boites de la nouvelle génération des + de 7.000 EVP avec leurs 350m de long et une "voilure" de près de 10.000 m², ne sont pas aisés à manœuvrer pour prendre le mouillage en zone encombrée ! Mais cette vidéo ne nous a pas appris grand chose.

Un capitaine anglais a surpris tout son monde à la fin de la projection en prenant la parole au milieu de la salle pour nous faire part de sa technique de mouillage, le navire restant en travers du vent et/ou du courant. Pour le démontrer le capitaine Alan Mac Dowall s'aïda d'une coque en bois de VLCC au 1/200 munie d'une chaîne et l'ancre qui va avec ! (Voir photo).



La seule façon d'après lui de ne pas fatiguer la chaîne quand elle fait tête, ce qui est le

cas quand on mouille dans le lit du vent et que le navire et toute sa masse prennent de l'erre en arrière.

Sa technique paraît intéressante sur le papier mais il faut de la place et le contrôle de la dérive latérale ne paraît pas évident quand il n'y a pas de propulseurs AV et AR.

Dans le même ordre d'idée un document nous a été remis, traitant de l'amarrage des super porte-conteneurs dans les ports exposés à de forts vents traversiers. Ce qui est valable aussi pour les super méthaniers de 140.000M3 qui offrent une prise au vent très importante. Il est évident que les ports qui reçoivent ces types de navire doivent leur permettre de s'amarrer en toute sécurité en s'équipant en bollards/crocs à largage rapide, d'un échantillonnage ad hoc, judicieusement placés, et en nombre suffisant en fonction de la taille du navire.

Sujet intéressant.

Le suivant le fut un peu moins, développé par le capitaine Lazlo KOVATS (Maritime Industry Research Institute), déterminé à créer des Coopératives pour Marins dont les buts seraient :

- de leur inculquer le respect d'eux-mêmes et une grande motivation.
- Un support mutuel et le partage de la charge financière de leur éducation et training.
- D'assurer leur indépendance vis à vis du bon vouloir de leur agent.
- De leur donner un esprit d'équipe et une grande efficacité dans le travail à bord.
- De leur assurer un soutien financier et une sécurité sociale pour eux et leurs familles.

Vaste programme plein de bonnes intentions, pas tout à fait dans l'air du temps mais à soutenir quand même.

Un groupe de travail fut désigné par la suite pour rédiger un communiqué à la Presse et une résolution de l'IFSMA à destination de l'OMI. (ci-jointes).

Toutes deux fustigent l'attitude des autorités côtières vis à vis du capitaine, victime expiatoire, impliqué dans un accident au large de leurs côtes, jeté en pâture à la vindicte populaire. Communiqué tout à fait identique à celui qui avait été rédigé le 22 Mai à l'occasion de l'International Seminar of Command (tenu la veille, aussi sur le Wellington), où les "Shipmasters raised a storm of protest against unfair treatment".

Le président LINDVALL prit ensuite la parole pour résumer ce qui avait été dit à la Conférence de Copenhague 10 & 11 /07/2002, traitant de la "Qualité du Transport Maritime". Les conclusions insistent sur le rôle majeur de l'Etat du Pavillon, sur les conditions de vie et de travail à bord qui doivent être décentes et aussi un chapitre sur l'élément humain qui doit être pris en compte. Une pleine cargaison de vœux pieux.

Modification des statuts pour valider l'élection de 2 vice-présidents supplémentaires déjà désignés à Vladivostok qui sont désormais au nombre de 5. Une voix s'est élevée pour mettre en garde le Président afin que l'IFSMA ne devienne pas une armée mexicaine où tous les membres seraient vice-présidents ! Cette mesure a été prise pour mieux se partager le travail.

Lors des Questions Diverses, le Cdt Georges HAVELKA de l'ACOMM a tenté de convaincre le Bureau et l'assemblée en proposant de changer de mode de scrutin, sujet qui fâche habituellement à l'IFSMA...

Jusqu'à présent une association qui déclare moins de 50 adhérents n'a pas droit au chapitre, de 50 à 250 :1 voix, et une voix de plus pour chaque 250 adhérents supplémentaires et ce jusqu'à 1600 maximum soit 6 voix maximum pour 1600 et plus. G.HAVELKA propose un coefficient pondérateur, sliding scale, établissant une corrélation entre le nombre de capitaines déclarés et le nombre de voix en résultant, par association. Mais les associations ne sentent pas le besoin de changer le mode de vote actuel, la proposition de l'ACOMM n'est donc pas acceptée.

J'ai ensuite présenté une douzaine de photos du LIMBURG, prises par notre collègue ARDILLON, + une de l'USS COLE lui aussi victime de kamikazes à Aden. Mon seul commentaire fut de dire que le commandant du LIMBURG avait été bien traité par les autorités Yéménites malgré la pollution engendrée, ce qui n'avait rien à voir avec le traitement infligé au capitaine du PRESTIGE !

La capitaine belge, Carmen DEWILDE, appartenant à l'armement CMB propriétaire du LIMBURG a répondu aux questions qui ont suivi car elle était habilitée à le faire par sa compagnie.

J'ai été agréablement surpris par sa connaissance du dossier, elle a loué la conduite exemplaire de notre collègue pour gérer au mieux cette attaque suicide et sauver son navire.

En résumé, cette AG fut un peu décevante par trop de sujets sans intérêt ou pas suffisamment développés... C'est la première fois que j'y participais bien qu'ayant rédigé un sujet sur les "Euro Coast Guards" (évidemment...), il y a 17 ans déjà, à l'occasion de la 12ème A.G et présenté par notre collègue CHENEVIÈRE en charge alors des relations avec l'IFSMA..

Mais il faut rester à l'IFSMA du fait de son rôle consultatif vis à vis de l'OMI, c'est très important. Rappelons que ni les Capitaines anglais, ni grecs, et encore moins les Philippins n'adhèrent à l'IFSMA, ce qui est surprenant !

HASTA LA PROXIMA EN BUENOS AIRES !

Texte et photos de M.BOUGEARD

A propos de l'article paru dans AI 61 "Faut-il modifier la règle 19" de Monsieur Auzon, notre collègue G. Thirion nous fait part de son point de vue.

Les propositions de Monsieur Auzon sont intéressantes au moins au point de vue de la réflexion. L'ambition est d'élaborer une règle de conduite, pour éviter les abordages, qui soit simple et systématique, c'est-à-dire venir sur tribord dans tous les cas pour les navires qui sont sur l'avant du travers.

Malheureusement je ne pense pas qu'une telle règle puisse être appliquée à toutes les situations, et dans certains cas cela pourrait être dangereux. L'auteur ne prend pas en compte la densité du trafic. On peut définir des règles de route entre 2 navires mais cela est impossible si 3 navires ou plus sont concernés.

Un règlement, pour être applicable en situation, doit être relativement concis. Ce n'est pas un traité de navigation. C'est pour cela que COLREG est à la fois impératif sur certains points mais aussi relativement flou et laissant libre cours au jugement des Officiers de quart.

Cela ne veut pas dire que le règlement actuel n'est pas à améliorer.

1) Commentaires sur les points développés :

- *Temps clair / visibilité réduite* : l'usage quasi systématique du radar dans la fonction anti-collision fait que les situations de temps clair sont traitées comme des situations de visibilité réduite. Les règles 13 à 17 devraient s'appliquer en toutes circonstances.

Il ne faut pas pour autant négliger la veille visuelle qui présente 2 avantages sur le radar :

- 1 - Repérage des petites embarcations peu détectables ou mangées sur l'écran par le retour de mer.
- 2 - Repérage immédiat du changement de cap d'un navire.

- *Définition du travers* = gisement 90/270 – serait préférable à la définition héritée de la vieille marine basée sur les secteurs de visibilité des feux.

- *Priorité des navires suivant un DST* : la mesure mérite réflexion et aurait l'avantage



de lever une ambiguïté : certains navires font une application imparfaite de la règle 10 et se croient investis d'une priorité de fait quand ils naviguent dans une voie de DST.

2) Points de désaccord :

- *Comportement du navire privilégié (R17)* : il ne me paraît pas souhaitable d'obliger le navire privilégié à manœuvrer systématiquement pour un navire qui doit s'écarter de sa route. Dans les parages à forte densité de trafic, cela serait même dangereux. Personnellement je décide de manœuvrer pour un navire qui est tenu de s'écarter si ce navire reste en route de collision (c'est-à-dire avec un CPA inférieur à une limite raisonnable) à une distance de sécurité déterminée. Ce qu'il faut, c'est prévoir la manœuvre de dérobement si on se retrouve dans les conditions ci-dessus. Le choix du CPA et de la distance de sécurité dépendent de nombreux facteurs, y compris la visibilité, et sont de la responsabilité de celui qui a en charge la manœuvre du navire.

- *Manœuvre du navire rattrapant* : il faut lui laisser le choix du bord de la manœuvre en fonction, non seulement des routes du rattrapé et de la sienne, mais aussi du trafic tiers.

- *Interdiction de la pêche dans les DST* : totalement irréaliste. Par contre il serait bon que les VTS sanctionnent les pêcheurs qui violent les règles, en particulier par des changements de route intempestifs.

- *Interdiction de dépassement dans les zones resserrées* : inapplicable compte tenu que les vitesses courantes des navires de commerce vont de 8 à 25 nœuds, sans parler des NGV.

- *Les règles 12 et 18 doivent rester en l'état*. Elles sont pour l'instant du domaine du temps clair, avant la généralisation des transpondeurs.

En conclusion, les règles de route de COLREG ne peuvent tout prévoir ni tout réglementer. Pour être d'une portée globale, elles doivent laisser une liberté d'options aux Officiers qui les appliquent en s'appuyant sur le bon sens et les usages fruits de l'expérience. On peut les améliorer en reconnaissant au radar toute son importance.

G. THIRION

Légalité et illégalité De l'application littérale des lois au droit positif

La convention collective des officiers prévoit le départ à la retraite à 55 ans. Une loi votée sous la primature de Mr Chirac tend à rendre cette clause illégale. Les "partenaires sociaux", suite à la nouvelle situation créée par ce texte, ont signé un protocole d'accord, lequel prévoit, à nouveau, que l'âge de départ de la retraite est bien 55 ans.

Protocole illégal, dénoncent certains, qui font appel au juriste pour qu'il "dise la loi".

Cette demande amène une question, à laquelle je vais répondre en premier lieu : Qui "dit la loi" dans notre système juridique ?

Nous ne sommes pas dans un pays d'ayatollahs, où la loi a un caractère sacré, procède du divin, et s'applique sans contestation ni interprétation.

Bien au contraire, nos lois sont les suites et conséquences de coutumes diverses, d'évolutions économiques et sociales, de pressions de lobbies, d'idées politiques. Telle loi votée hier par une majorité politique est mise à mal par la majorité politique qui suit.

Nous en savons quelque chose, puisque l'AFCAN a été créée suite au vote d'une loi que nous contestons.

La loi ne peut donc se lire sans référence à son histoire, au contexte de l'époque où elle a été votée, et également au contexte de l'époque où elle est interprétée.

Car la loi s'interprète. La première interprétation est celle de la jurisprudence, construite suite aux arguments avancés par les parties dans un procès. La deuxième interprétation est la doctrine, somme d'analyse des docteurs en droit.

Ces trois sources du droit, loi, jurisprudence, doctrine, constituent ce que l'on appelle le droit positif. Un droit vivant, en perpétuelle évolution, où la jurisprudence bien établie d'hier peut être remise en question par la thèse d'un étudiant qui en démontre les incohérences.

Ceci exposé, à défaut de dire le droit, on peut donner un avis, appuyé par les éléments actuels de jurisprudence et de doctrine.

Je pourrais donc dire que dans ce cas, il y a conflit entre deux textes qui ont chacun leur valeur, la loi, et le contrat. La jurisprudence considère que le contrat peut déroger à la loi lorsque le contrat va dans le sens de l'intérêt des parties. Pour donner un avis, il faudrait donc décider si le fait de continuer à naviguer après l'âge

prévu pour le départ à la retraite est de l'intérêt de l'intéressé.

Chacun d'entre nous peut avoir un avis là-dessus, mais est-ce le rôle de l'AFCAN d'approuver ou de critiquer les parties signataires à cet accord ?

Le débat sur cette question m'amène par contre à faire une proposition sur la manière que pourrait avoir l'AFCAN d'aborder les problèmes juridiques.

Je pense que, plutôt que de nous poser la question de la légalité ou de l'illégalité de tel ou tel texte, nous devons nous poser la question de son utilité ou de sa nocivité.

Et, dès lors que nous considérons une loi comme néfaste, notre action me semble claire : agir auprès du législateur pour la faire modifier, soutenir nos collègues auprès des tribunaux pour faire évoluer la jurisprudence dans le bon sens, rencontrer les universitaires pour que la doctrine prenne en compte notre analyse.

C'est ce que l'AFCAN fait depuis des années pour la loi qui réprime au-delà de l'acceptable les capitaines victimes de la pollution par leur navire, texte qui n'est peut-être pas illégal, mais qui est néanmoins scélérat.

Jean-Paul DECLERCQ
Capitaine au Long Cours
Docteur en Droit

La SHOM nous informe de la parution volume des Instructions nautiques plaisance pour Manche Est et rappelle les instructions disponibles

La collection des Instructions Nautiques pour la plaisance

C'est aujourd'hui six volumes :

- **Manche Ouest : du Nord Cotentin aux Héaux-de-Bréhat - Îles Anglo-Normandes**
- Instructions Nautiques pour la plaisance P2
 - **Pointe de Bretagne : des Héaux-de-Bréhat à la Pointe de Penmarc'h**
- Instructions Nautiques pour la plaisance P3
 - **Bretagne Sud : de la Pointe de Penmarc'h à la Rivière d'Étel**
- Instructions Nautiques pour la plaisance P4A
 - **Bretagne Sud : de la Rivière d'Étel à la Vilaine**
- Instructions Nautiques pour la plaisance P4B
 - **Côte Atlantique : de la Vilaine à la frontière espagnole**
- Instructions Nautiques pour la plaisance P5
- Dont le dernier paru (mai 2003) : prix public 2003 : 60,50€
- **Manche Est : de la frontière belge au Nord Cotentin**
- Instructions Nautiques pour la plaisance P1

Notes de lectures

LES GRANDES MUTATIONS DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE (1945-1995)

Bernard CASSAGNOU

Editions : Comité pour l'histoire économique et financière .

6 Avenue de l'Opéra 75001 PARIS
Tel : 0144775264 - Fax : 0144775298

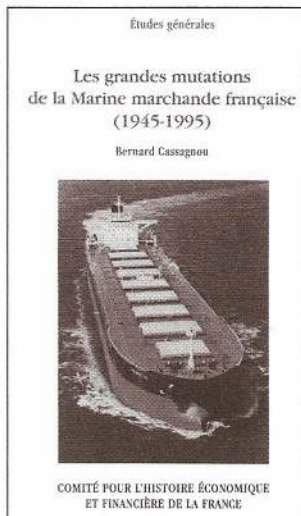
Voilà un ouvrage de référence extrêmement documenté .Le jeu du "je t'aime moi non plus" de la France et de sa marine de commerce est parfaitement décrit ,je dirais même disséqué.

De nombreuses annexes et un lexique en facilitent la lecture.

Le livre est préfacé par M.PIERRE LEONARD ainsi que M.ALAIN PLESSIS qui déclare en conclusion de son propos :

"Bernard Cassagnou ne se contente pas de décrire et de mesurer les évolutions, il tente toujours de les expliquer, et il en propose donc des explications personnelles. Il sait prendre en compte l'influence de tout l'environnement, notamment de la transformation internationale des transports maritimes et de la concurrence des autres moyens de transport, ou la décolonisation. Il présente de façon dynamique les différents

acteurs, privés et publics, des mutations intervenues. Il s'interroge tout au long de ce livre sur le rôle des principaux acteurs : les navigants, et plus encore les entreprises, avec les stratégies des armateurs, et aussi l'Etat. C'est pour montrer la diversité, de ces entreprises qu'il a fort heureusement consacré la quatrième partie de son travail à des études de "cas" particulièrement intéressantes (CETRAMAR, CETRAGPA et Delmas-Vieljeux). Enfin il apporte des éléments de réponse, nombreux et nuancés sur le rôle de l'État et sur le sens et l'effet de ses interventions tout au long de cette histoire de la Marine marchande. Il ne nous fait donc pas seulement découvrir ce secteur, sur lequel ce livre constitue désormais une référence obligée, il apporte une contribution à prendre en compte pour donner des réponses aux questions fondamentales que soulève l'histoire économique de la France contemporaine."



Pour moi je ne peux résister au plaisir de citer la fin de la conclusion de la troisième partie

"Le recul de la flotte française peut être regardé comme faisant partie d'un mouvement commun aux flottes des pays européens de tradition maritime. Cependant, on ne peut s'empêcher de voir que, comparativement à celles-ci, la flotte française demeure en tête pour le coût des charges sociales et en retard pour les aides.

Les gouvernements successifs ont pourtant reconnu les divers rôles que joue la flotte de commerce, en particulier la sécurité des approvisionnements, l'équilibre de la balance des services, l'activité des communautés portuaires, le support logistique éventuel en cas d'opérations militaires.

C'est à la mesure de l'ensemble des services rendus à la collectivité qu'il faut considérer l'importance de la flotte de commerce et les efforts que chacun, dans

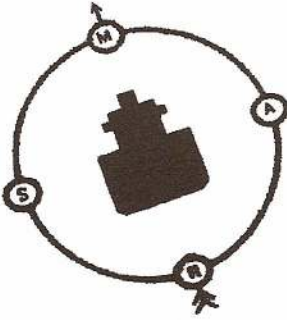
le pays, doit accomplir pour la défendre. Tandis que le gouvernement français accordait des aides exceptionnelles à la Régie Renault et à la Compagnie Air France, les gouvernements allemand et hollandais consentaient à leurs armements respectifs, Hapag Lloyd et Nedlloyd, le soutien financier qui leur a permis de retrouver l'équilibre en 1984-1985. Hapag Lloyd en particulier est issu comme la CGM du rapprochement de deux armements, la Hamburg America Linie et la Norddeutsche Lloyd de Brême.

Dans son cas l'opération de fusion n'a nécessité que trois ans; dans celui de la CGM, l'opération, pilotée par l'État, en a nécessité quatorze. La Compagnie n'a bénéficié ni du caractère définitif des aides consenties à Renault et Air France, ni de la volonté réelle des gouvernements de la sortir au marasme dont l'image a terni celle de la Marine Marchande tout entière. Au point, pour ce secteur, d'avoir été taxé à l'époque d'"industrie budgétivore" !

Pour nous, la Marine Marchande est efficace, c'est le pavillon français qui crée un problème et celui-ci n'est toujours pas résolu. Pour le contourner, les armateurs ont tenté de compenser son surcoût par de meilleures recettes... C'est ce qu'ont réalisé les compagnies maritimes que nous nous proposons d'étudier maintenant."

Nota : il s'agit des Cies DEMAS VIELJEUX et DREYFUS.

C.LOUDES



International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

MARS REPORT

A VERY POLITE FIRE IN THE DUTY MESS

When a small fire is seen, some of the older Ratings and occasionally even Officers seem reluctant to sound the Emergency Alarm. They prefer to tell someone in authority personally. The most ridiculous case of this in my experience happened when we were discharging alongside at Karachi on a small 18,000 ton product tanker. I was Chief Mate, relaxing with some of the other officers in the smokeroom when a Donkeyman appeared at the door. 'Excuse me Mister Mate' he said politely 'would you mind stepping outside a minute please?' I did, thinking it was one of the perennial crew personnel problems. He then, still very politely, informed me that the toaster in the Engineers' Duty Mess was on fire. It literally took some seconds to sink in - what with his unaccustomed politeness contrasting with the gravity of the message.

The toaster was also a grill and was really ablaze. The duty mess opened out on to an outside alleyway close to the main tank deck and its door was wide open - against all our regulations and common sense. We extinguished that one by turning the current off at source and using Dry Powder. In fact I remember it being so hot that it took three goes of Dry Powder to properly extinguish the fire.



RELUCTANCE TO SOUND EMERGENCY ALARMS

I think this attitude still clings to many older Senior Officers today. They would rather handle things themselves than call out all hands for a minor fire. It is wrong, of course, we all know that, but I for one found it a difficult habit to break. Once on my ULCC, we were anchored doing a Ship to Ship Transfer of Crude Oil to a VLCC alongside, when the Duty Engineer reported by *telephone* a small fire in the Engine Room.

All the Senior Officers were together discussing the forthcoming dry-dock with a Superintendent and not one of us thought to ring the Emergency Alarm. Apart from that we did all the right things, stopped the cargo transfer, started to disconnect the pipeline with the crew on deck and extinguished the fire. It was only towards the end that I sounded the alarm, when everything was almost under control. By then, it was so late that everybody wondered why I had bothered.



COMMUNICATIONS BREAKDOWN

All these were minor fires which we dealt with as efficiently as we knew how. Some of them occurred before the present Emergency Party system became general. We still had weekly drills every Friday, usually referred to as the Board of Trade Sports. However, I have found that in every *major* Emergency I have been involved with, communications are the first thing to break down.

The Walkie Talkies are excellent at drills, but they seem to be of little use when the real thing happens. The Emergencies I am referring to consisted of two rescues by lifeboat from the sea, one of them in SW Monsoon conditions and a major fire. On every occasion, we had to resort to other methods of communication. At least one Emergency Drill should be held each voyage assuming normal communications are cut. It is surprising how enterprising the Emergency Party can be at finding various telephone points they hardly knew existed before.

I am not belittling these Walkie Talkies, they are normally very useful and in any case the fault is usually ours. In the heat of the moment, the radio gets put down somewhere and forgotten. Or else the battery has not been recharged. In the case of the lifeboat rescue, the boat crew could not hear the radio due to the loud diesel Engine noise and the monsoon wind.

On these occasions I was extremely glad that the Radio Officer was there. I would not have liked to have been on the GMDSS system and have had to take an officer away from the fire fighting party to handle the radio, or to man the radio myself come to that, even though I have taken the course.

This article was first published in the journal Safety at Sea International in 1998 and is reproduced with the kind permission of the editor. There are some useful lessons to be learned, even from small fires !



The following extracts are taken from the UK MAIB SafetyDigest 3/2002 entitled "CHIPS and ???".

Narrative 1

A 3,222gt general cargo vessel arrived in port and by 1830 was secured alongside. With cargo discharge not due to start until 0600 the following morning, the crew were stood down with just one seaman doing a "night aboard." Although some crew members went ashore, most, including two superintendents who were on board, retired to their cabins. Those who had gone ashore returned by midnight. The chief engineer and the watchkeeper stayed up watching TV until about 0130 when the chief engineer retired to his cabin, leaving just the watchkeeper awake and preparing some food in the galley.

At about 0310, the fire alarm sounded. Investigation indicated a fire in the upper engine room, steering gear, or separator room, although smoke was evident in the accommodation. The general alarm was sounded, shore authorities informed, and the ship's whistle sounded. Further investigation by the chief engineer established there was little or no smoke in the engine room. However, when he checked the accommodation fan room he found it full of smoke. Realising the fire was in the accommodation, he retired to the open deck where the master confirmed that four seamen were missing. The chief officer, wearing an SCBA set, rescued two seamen from their cabins, while other officers found one of the superintendents unconscious, behind his cabin door. With the watchman unaccounted for and thick smoke found in the mess room, the master and chief officer, both wearing SCBA sets, entered the area to carry out a search. They found the galley door shut but radiating intense heat. They eventually found the missing seaman, unconscious, on the port side. Two fire-fighters, who meanwhile had boarded the vessel, assisted in removing the seaman to the open deck, but he later died. Further investigation confir-

med that the seat of the fire was the galley stove. The source was overheated cooking oil in a chip pan that had been placed on top of the galley stove. The result of this fire in human terms was one dead, three crew members requiring a lengthy period of convalescence, and three others suffering from smoke inhalation. In financial terms, the fire caused considerable smoke and heat damage to the galley and mess room, and minor smoke damage to the accommodation and service spaces.

Narrative 2

A 20,446gt ro-ro vehicle/passenger ferry was on passage from the UK to France. At about 1715, a new heating element was fitted to a deep fat fryer in one of the passenger galleys. It was then refilled with oil, the electrical supply reconnected, and the unit switched on. Some time later, the galley supervisor noticed that the temperature of the oil had risen above its normal operating range of 170°C, so took the following action:

- telephoned for the assistance of an electrical officer
- placed the fire cover over the fryer
- turned the operating switch to the "off" position.

The temperature of the oil, however, continued to rise and, once it reached 260°C, smoke was seen. A further temperature rise to 320°C resulted in the vapours igniting. The flames were smothered using a fire blanket, and the bridge was informed of the situation. The electrical supply was isolated at the local distribution box, and the fire was extinguished using a combination of the fixed water Hi-fog system, portable foam and CO2 extinguishers. Further investigation found that the "on/off" switch energised a coil in the contactor unit to engage the power supply. In this case, one or more of the contacts inside the contactor unit had fused together, allowing current to flow to the heating element continually as long as the power supply was connected. This effectively bypassed the local "on/off" control switch. In addition to the repairs to the existing system, a local electrical isolation switch was fitted adjacent to the deep fat fryer.

Narrative 3

A ro-ro vehicle/passenger ferry was on passage. In one of the passenger galleys, the staff were beginning preparations for cooking lunch. As part of the preparations, a tray of cooking oil was placed in one of the ovens to heat up. Everyone forgot it was there until about 1230, when a member of staff noticed smoke emitting from the oven. The oven door was opened very briefly and then closed again quickly, the power to the oven and galley were tripped off, the space vacated and all the shutters were closed. The bridge was informed and a fire party assembled to stand by while the oil cooled down.

The Lessons

- 1- Heating cooking oil can be a very dangerous business indeed UNLESS a safe system of work is followed, with safety devices fitted and working. It has a flash point in the region of 310° to 360°C. The minimum flash point of the cooking medium should be 315°C (600°F).
- 2- Deep fat fryers should be fitted with fire safety lids, with a second thermostat to provide a thermal cut-out, (see Merchant Shipping Notice M1022).
- 3- Ordinary cooking pots filled with cooking oil are not, and cannot be used as, chip pans! Just a moment's inattention can result in overflow, a serious fire, and the generation of thick and potentially lethal smoke.

THINK SAFETY. Have fire blankets and fire smothering equipment readily to hand, fit electrical isolators close to the equipment (NOT above it!) and ensure that catering staff who operate the equipment always follow safe procedures. Above all, never use water to extinguish a fire, and never ever carry a pot/pan of hot oil out of the area in which you are working. Water will instantly turn to steam and explode, and shower hot and burning oil everywhere. Remember: attempting to carry a pot/pan of burning or hot oil will usually result in it spilling over the person carrying it.



MARS 200325 ACCEPTING THE BLAME

No doubt, like many masters, I am concerned that I am becoming no more than an administrative clerk. Maybe the amount of paperwork is no more than it was but it is now concentrated on one person. The result is that less time can be spent on the bridge to assess the proficiency of our watch keeping officers. MARS reports often hint that there are possibly many instances where the master is not on the bridge when perhaps he should be.

I am a firm believer of the benefits of near-miss reporting, for hopefully we can all learn from someone else's slips and en-ors. It is not necessarily always the "other" ship that may be at fault. I have to confess to being in command recently when the following occurred:

South China Sea, night time, good visibility, light traffic :

The 3rd Officer (first trip in rank) called me to the bridge when a vessel was about 5 cables off, one point aft of our starboard beam, closing very slowly on a steady bearing. Too late he realised that in this crossing situation we were the give way vessel. He correctly recommended a round turn to port as the quickest way out.

Preparation for Malacca Straits transit north bound :

The 2nd Officer (3 years in rank, UK mates certificate) presented a detailed passage plan that took the vessel, with a loaded draft of 13.4m (plus possible squat 1.3m), almost across the 14m to 15m shoals off Tanjung Tuan.

Malacca TSS north bound, day time, good visibility, light traffic with only one other vessel nearby :

Upon glancing out of my office window I saw we were too close to another vessel. I went straight to the bridge. The Chief Officer on watch (4 years in rank, UK masters certificate) appeared unconcerned about the other vessel being at a distance of only 3 cables, about three points on our port bow and the ARPA plot giving a CPA of 1.2 cables. He appeared resentful at my instructions to alter course immediately, to use the one mile of clear sea room to the edge of the TSS on our starboard side and to give a passing distance of at least half a mile.

Admission that mistakes have occurred is not easy but it is in the true spirit of MARS to own up and not blame the other guy. This spirit is reflected in the above and the following report.



MARS 200331 MASTER / PILOT FORM

The start of any pilotage is an exchange of information between the master and the pilot. On all ships I have commanded, we use the standard form given in the Bridge Procedures Guide. I have recently seen a resolution passed by the International Marine Pilots Association (IMPA) asking their members not to sign such forms. This does not bother me.

What does bother me is that, on many occasions, the pilot takes the form, lays it down with or without a cursory glance and then starts asking questions such as:

Is the ship right hand screw? Does she have a bow thrust? + and so on.

Very rarely does the pilot bother to explain what he plans to do and how he will manoeuvre the ship. Under the circumstances, "Master/Pilot exchange of information" seems to be a misnomer.

En passant par la cambuse

En voilà des tartines...

Lorsqu'il y a quelques mois je parlais de pain de longue conservation, quelques collègues ont pensé qu'ils allaient en finir avec ce pain acheté le matin et déjà rassis pour le dîner. Sachez qu'en boulangerie on apprend que "un rassissement trop rapide du pain est signe de mauvaise qualité", remède: changer de boulanger.

En effet, il y a deux sortes de boulangers, ceux qui tiennent fournil pour faire du pain (du bon) et ceux qui tiennent fournil pour se faire de l'argent. Heureusement Saint Honoré, patron des boulangers, veille à ce que l'argent aille chez l'artisan du bon pain, et quand vous aurez trouvé cet artisan, pensez à vous régaler.

Les établissements de restauration rapide n'ont rien inventé et manquent souvent d'imagination.

Il fut un temps où l'assiette individuelle n'existait pas et l'on utilisait le "pain à tranchoir", c'est-à-dire une belle tartine sur laquelle on posait les mets puisés dans les plats ou marmites, et pas besoin de "saucer", c'était fait naturellement.

L'assiette étant apparue, la tartine est quand même restée, et on la recouvrait de "fripe", c'est-à-dire de tout ce qui peut s'étaler sur du pain, et Balzac considérait les rillettes de Tours comme "la meilleure des fripes".

Après la dernière guerre, le gros pain disparaissait au profit de la baguette et cette mode de Paris gagnait la province mais par bonheur dans les années 1970 des boulangers ont repris les recettes et les saveurs du vrai pain et se sont évertués à améliorer les produits jusqu'à amener le pain dans la grande gastronomie

Restons modestes avec la tartine que je qualifierais de "parisienne": pain beurre, puis les plus : confiture (pour le côté qui tombe sur le pavé) copeaux de chocolat (plus naturel que les pâtes à tartiner et résistant mieux aux alizés ou au mistral que le chocolat en poudre) les cerneaux de noix, les fraises, et vers la banlieue la sardine à l'huile.

Il y a les tartines de toutes les régions avec le fromage, comme l'auvergnate: du bleu écrasé avec du Porto ou la jurassienne avec du lard poêlé et de la cancoillotte.

La dijonnaise avec de la moutarde, ou la landaise avec de la graisse d'oie ou de canard et de l'ail.

La bretonne, oublions la traditionnelle avec du saindoux et passée de mode, mais il y a celle au beurre salé avec bigorneaux, crevettes décortiquées ou bulots émincés et de toute façon l'accompagnement idéal pour les fruits de mer, surtout mangés sur place.

Vous pouvez aussi lever les filets de sardines crues, essuyer, assaisonner à la fleur de sel, poser sur la tartine (beurrée évidemment) et ajouter un tour de moulin à poivre.

pour pouvoir y frotter une gousse d'ail un filet d'huile d'olive et une pincée de sel, voilà la base.

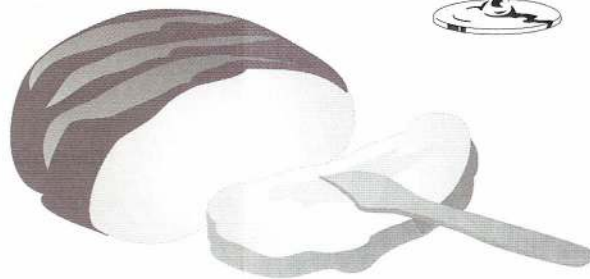
- ajouter quelques rondelles de tomates puis des copeaux de jambon serrano de Bayonne ou de Parme,
- ajouter rondelles de tomates et filets d'anchois,
- ajouter de la tapenade,
- faites chevaucher rondelles de tomates et lamelles de fromage (ricotta, mozzarella, chèvres divers plus ou moins frais et si vous aimez un petit hachis d'oignons,
- des oeufs brouillés avec herbes, poissons ou fromages sont aussi délicieux assaisonnés de poivre, de piment ou d'autres épices comme vous aimez, éventuellement ajouter un filet de vinaigre,
- faites toaster une tartine (un seul côté suffit), pas d'ail, un léger filet d'huile d'olive, une bonne tranche de saumon fumé et couvrir avec des carrés de fromage pour croque-monsieur, ajouter des herbes pour pizza, poivre du moulin et un léger filet d'huile d'olive, passer sous un gril bien chaud pendant une petite minute et servir avec une salade verte ou une salade de tomates.

Au lieu de toaster le pain on peut aussi le frire à la poêle avec huile ou beurre ou graisse de canard, ceci pour les tartines à manger bien chaudes avec oeufs ou saucisses.

On peut aussi réaliser ces apprêts avec de la baguette, de la bonne bien sûr, mais une tartine tirée d'un gros pain avec toute ses saveurs est tellement meilleure, surtout que maintenant on trouve des pains spéciaux aux céréales, aux noix, aux algues ... ce qui permet d'enrichir les assemblages

Vous voyez qu'il existe de nombreuses variétés de tartines, alors si vous retrouvez avec des petites choses insuffisantes pour vous faire un plat, pensez à ce que vous pourriez y ajouter pour garnir une tartine, vous serez le premier surpris de faire de la gastronomie, à condition toutefois d'avoir du bon pain.

Cdt Yves CHARLOT



Et celle-ci où vous poêlez de fines tranches de lard fumé, posez sur la tartine, escalopez quelques coquilles Saint Jacques et faites un aller et retour dans la même poêle, posez sur le lard de la tartine, une pincée de fleur de sel et un tour de moulin à poivre.

On trouve aussi la nordique avec saumon ou hareng fumé, un peu de crème, du poivre et de l'aneth, la libanaise tartinée d'une purée de pois chiches liée à l'huile d'olive et relevée d'ail et de poivre.

Et il y a celles que je nommerais les méditerranéennes :

D'abord les toaster au moins d'un côté

Rose



An elderly couple had dinner at another couple's house, and after eating, the wives left the table and went into the kitchen. The two elderly gentlemen were talking, and one said, "Last night we went out to a new restaurant, and it was really great. I would recommend it very highly."

The other man said, "What's the name of the restaurant ?"

The first man knits his brow in obvious concentration, and finally said to his companion, "Aahh, What is the name of that red flower you give to someone you love ?"

His friend's replied, "A Carnation ?"

"No. No. The other one", the man said.

His friend offered another suggestion, "The Poppy ?"

"Nahhhh", growled the man. "You know, the one that is red and has thorns."

His friend said, "Do you mean a rose ?"

"Yes, Yes that's it. Thank you !", the first man said.

He then turned toward the kitchen and yelled : "Rose, what's the name of that restaurant we went to last night ?"

Tiré de IFSMA Newsletter de Septembre 2002