

AFCAN

Informations



N° 68 - MAI 2005



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

I 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

Edito	p.3
RIF	p.4
Circulaire PERBEN	p.10
Réflexion sur la preuve	p.14
Tribune libre	p.21
Assemblée générale 2005	p.25
Fairplay	p.30
Mars	p.33
En passant par la cambuse	p.35

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 Hervé QUÉRÉ

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2004

- Capitaines en activité • 222 €
- Capitaines en mission à terre • 170 €
- Capitaines retraités • 50 €
- Membres associés • 50 €

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.

Photo de couverture : "Abeille Bourbon et Abeille Flandre"

Photo Jacques CARNEY - Reproduction interdite.

Conseil d'Administration

Elus → 2006	Elus → 2007	Elus → 2008
E. Bouger	H. Ardillon	B. Apperry
J-P. Dalby	L. Barbançon	Th. Caudal
M. Le Doaré	M. Bougeard	F. Capoulade
J. Loiseau	Ph. Grall	R. Le Doaré
D. Marrec	R. Le Bousse	H. Quéré
J.L Penin	J.F Le Gall	J. Ruz
Th. Rossignol	F.X. Pizon	J-D. Troyat

Bureau

Président	H. Quéré
Vice-présidents	Th. Rossignol Ph. Grall L. Barbançon J. Loiseau
Secrétaire général	J.P. Dalby
Trésorier	R. Le Bousse

Conseil Assurance

Loudes Ch.

Site web

F.X. Pizon

Chefs de Régions

H. Ardillon - Normandie
J.P. Declercq - Loire
Ch. Loudes - Finistère
J.L. Penin - Morbihan
R. Préa - Marseille
J.D. Troyat - Ile et Vilaine
Ph. Sussac - Bordeaux

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes

Tél. 02.35.41.33.35.

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

Bonjour à tous,

*E*n l'absence de notre président pour cause d'embarquement, il me revient le redoutable privilège d'ouvrir le ban avec l'édito de notre revue.

Je voudrais d'abord remercier en notre nom à tous, l'équipe de la Loire Atlantique pour le choix de Piriac et le bon déroulement de notre AG. Je joins également mes remerciements personnels dédiés pour l'assistance logistique dont j'ai bénéficié pour combler mon retard.

Piriac au-delà d'une AG réussie, est aussi le symbole d'une de nos préoccupations majeures : la pollution des côtes où l'on nous réserve les plus mauvais rôles : celui du méchant mais aussi celui du bouc émissaire, exutoire de la faille générale d'un système dédié à la sécurité maritime et à la préservation de l'environnement.

Notre quotidien de chef d'expédition maritime est celui du catastrophisme racoleur. La criminalisation du Capitaine est un aveu de défaut de volonté politique, car même si les amendes atteignent des sommets vertigineux, elles n'en nettoient pas pour autant la mer.

L'actualité montre enfin qu'à terre une pollution où la mort d'hommes ne sont que des accidents alors qu'en mer un accident est une pollution dotée d'une tarification à tiroirs, à l'issue d'une procédure d'exception qui ne semble peu tenir compte des droits élémentaires de l'accusé.

Il faut souhaiter que tous ces experts es pollution au passé maritime hypothétique, à la carte de visite rutilante et aux titres ronflants qui pensent des solutions pour pallier aux conséquences de nos mauvais gestes (ils représentent tout de même 10% de la pollution des mers), trouveront un jour un intérêt pour nos idées simplistes et réductrices en matière de sécurité et de préservation de l'environnement.

En ces temps où nous coûtions cher car peu de personnes savent utiliser notre savoir-faire, il nous faut de plus nous pencher sur d'autres problèmes tout aussi graves pour notre métier et in fine pour notre association. Je vous invite donc à lire attentivement le compte rendu de notre A.G.

Dans cette grisaille, quelques lumières se dessinent, l'avenir nous dira si elles sont porteuses de certitude.

T. ROSSIGNOL



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES
Rue de Bassam - 29200 BREST
Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr
Site web : http://www.afcan.org



LETTRE OUVERTE

A

**Mesdames et Messieurs
Les PARLEMENTAIRES**

Brest Le 17.01.05

Objet: Registre International Français

Madame, Monsieur

L'AFCAN salue le travail, certes inachevé mais important, réalisé sous la présidence de M. Bernard SCEMAMA pour rapprocher les positions des amateurs et des organisations syndicales. Elle comprend que le fait de passer de l'obligation du seul commandant français à un pourcentage de l'équipage européen est un progrès par rapport au texte initial.

Il faut quand même noter que le terme "capitaine français" disparaît. Nous pensons que le fait d'accepter que des navires sous pavillon français puissent être commandé par un étranger, fût-il européen pose problème.

Le capitaine est le garant de l'application à bord des lois et règlements français. Les capitaines suivent pour cela des cours de droit tant maritime que social, administratif ou environnemental pour leur permettre d'exercer cette fonction ce qui n'est évidemment pas le cas pour les capitaines étrangers.

Ce n'est pas parce que des jurisprudences européennes ont admis que sur un navire de pêche ou de très courte navigation la relation pavillon nationalité du capitaine n'était pas obligatoire qu'il doit en être de même pour des navires restant plusieurs jours, voir des semaines en dehors des eaux territoriales. Nous rappelons qu'en haute mer c'est la loi du pavillon qui s'applique et donc qu'il faut quel'un qui puisse l'appliquer en cas de besoin.

Nous espérons que ce problème ne sera pas balayé d'un revers de main et que la représentation nationale le prendra en compte.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

C. LOUDES
Responsable juridique

H. QUERE
Président



Gilbert LE BRIS
Député de Finistère
Vice-Président de la
Commission de la Défense
Maire de Concarneau

N/Réf.: D1R-1220310105

Messieurs,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 17 janvier par lequel vous me faites part de vos inquiétudes sur le RIF pour les capitaines français de navires.

Au début de l'année 2004 la mobilisation des organisations syndicales de navigants et des élus socialistes avait fait reculer les sénateurs de la majorité et le Gouvernement sur le dossier plus que sensible de la création du Registre International Français. Le 27 janvier, lors de l'examen de ce dossier en Commission de l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a reculé une nouvelle fois devant la mobilisation des députés de gauche et celle des syndicats de navigants, ainsi que des associations de marins, en retirant de l'ordre du jour de l'Assemblée nationale le texte relatif au RIF et ce, quelques heures avant sa discussion en séance publique.

Le RIF tel qu'il était proposé engendrait une fragilisation du droit social français importante. La proportion de marins français et communautaires à bord était très réduite si ce n'est quasi inexistante pour les navires ne bénéficiant pas d'aides fiscales. Parallèlement le texte légalisait le recours aux sociétés de manning, marchands d'esclaves modernes aux pratiques plus que douteuses, pour l'emploi de navigants étrangers insuffisamment formés et bénéficiant de garanties sociales au rabais. Il existait donc, dans cette version du texte, deux droits du travail à bord des bâtiments français.

C'est pourquoi je me suis associé, avec les parlementaires socialistes bretons, à la mobilisation des syndicats de navigants contre ce texte rétrograde. Le groupe socialiste s'est donc opposé fermement à ce texte lors de son examen en Commission de l'Assemblée Nationale le 27 janvier. La discussion de ce projet de loi est désormais reportée à une date ultérieure, ce qui n'empêchera pas le groupe socialiste de rester extrêmement vigilant quant aux mesures qui seront prises sur ce sujet.

Je vous prie de croire, Messieurs, en l'expression de mes sentiments distingués.

Le Député-Maire
Gilbert LE BRIS

Châteaulin, le 3 février 2005



Yolande BOYER
Sénatrice du Finistère
Secrétaire du Sénat
Maire de Châteaulin

à

Monsieur H. QUERE
Président de l'AFCAN
Rue de Bassam
29200 Brest

Objet : votre courrier du 17 janvier 2005 / R.I.F

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu attirer mon attention sur les dangers de non respect de la législation sociale et du droit maritime que présente le projet de loi relatif au Registre International Français dans son écriture actuelle.

Il s'agit d'une question sur laquelle j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises. En effet, syndicats et marins n'ont pas manqué d'alerter les parlementaires à ce propos. Dans ce cadre je me suis moi-même rendue au devant d'un équipage d'un navire câblé à Brest l'an passé. J'ai pu évoquer de nouveau ce sujet lors de la séance de question d'actualité au gouvernement du 4 novembre 2004. J'ai, ce jour là, interpellé le gouvernement sur son implication en tant qu'actionnaire sur les passages des bateaux de France Télécom Marine et de Gaz-océan du pavillon français au pavillon dit de Kerguelen.

La mobilisation des syndicats de navigants relayée par mes collègues députés, notamment finistériens, a permis le retrait provisoire du texte. Cependant, ce projet de loi viendra de nouveau en discussion. J'y serai attentive et vigilante. Dans ce cadre je reste à votre disposition pour recevoir de votre part toute information ou élément pouvant être utile au débat parlementaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération, et de mes

sentiments les meilleurs

Yolande BOYER

Permanence parlementaire de Yolande BOYER
4, rue de l'église 29150 CHATEAULIN
T. 02 98 16 10 80 F. 02 98 16 10 89
yolande.boyer@wanadoo.fr



Christophe PRIOU
Député de Loire-Atlantique
Maire du Croisic

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Paris, le 11 Mars 2005

à

Monsieur H. QUERE
Président
Association Française des Capitaines
de Navires
Rue de Bassam
29200 BREST

CP/MF/LL - 2005/436

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 17 Janvier 2005, vous m'interpellez sur l'examen de la Présidence de l'Assemblée Nationale a porté à l'ordre du jour de la proposition de loi du Registre International Français et je vous en remercie.

Après de nombreux mois de concertation et d'étude sur le sujet, l'Assemblée Nationale devot, il est vrai, étudier en séance le contenu de cette proposition de loi. Néanmoins, pour des raisons non mentionnées, le Gouvernement a retiré de l'ordre du jour du jeudi 27 janvier la proposition de loi relative à la création du registre international français. L'examen en séance à l'Assemblée Nationale est inscrit à l'ordre du jour de la séance du 22 Mars prochain.

Toutefois, ce projet, qui avait suscité une forte inquiétude dans les différentes formations de la marine française, « proposerait d'importantes améliorations » selon son rapporteur, Jean-Yves BESSELAT, député de Seine-Maritime.

Ce nouveau projet se fonderait sur quatre éléments clefs qui permettraient :

- Un vrai développement du nombre de marins français tout en devenant un registre compétitif
- De rendre plus attractif le métier de marin grâce à la défiscalisation des revenus des marins
- D'appliquer ce pavillon au cabotage international
- D'assurer une meilleure protection sociale des marins tout en encadrant de façon rigoureuse le rôle des sociétés de manning.

Ce sont là les principales grandes lignes d'un texte qui n'attend qu'à être examiné après un temps qui fut déjà bien long entre l'examen du premier projet au Sénat et son premier examen à la première chambre face à tant de vicissitudes.

Néanmoins, après les craintes du milieu maritime il semblerait que ce texte ait été rédigé dans la plus grande concertation de la profession et sans préjuger de son avenir devant le parlement, celui-ci devrait présenter les points évoqués ci-dessus.

Aussi, j'ai pris connaissance de vos attentes et ne manquerai pas d'être attentif lors de cet examen. Je tenais à vous rendre destinataire de cette situation et du contenu en ma possession.

Je reste à votre entière disposition et,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Christophe PRIOU

Réponse à M. TREMEL
Sénateur
des Côtes d'Armor à la
suite du vote sur le texte
de loi sur le RIF

Monsieur Le Sénateur

Veillez trouver ci-dessous notre réponse à votre e-mail du 06/04/05 concernant la proposition de loi portant création du Registre International Français.

1/ Tout d'abord qu'il soit bien clair que nous ne voulons en aucune façon gêner l'action des organisations syndicales dans leur négociation avec les armateurs. Ceci étant posé, nos armateurs ayant l'habitude de gérer au plus juste leurs équipages compte tenu des lois et des règlements existants, il serait bien étonnant qu'ils recrutent du personnel français au delà de ce qui leur sera imposé. Le pourcentage de 25% nous semble donc amener la disparition de la profession et en tout premier lieu celle du personnel d'exécution.

2/ Concernant l'article 2 Bis. Il serait bon de se pencher sur le sort des A.D.S.G. sont-ils ou ne sont-ils pas considérés comme navigants.

3/ Concernant l'article 5. Nous rappelons que les élèves doivent être hors effectif européen car n'apparaissant pas sur la fiche d'effectif. Une phrase sur l'embarquement de novices serait la bienvenue.

4/ Concernant la nationalité du capitaine et de son remplaçant qui nous intéresse au premier chef nous sommes beaucoup moins optimistes que M. PREEL lors de son intervention lors du débat de cette loi à l'Assemblée Nationale car deux jugements de la cour Européenne de justice vont à l'encontre de son affirmation concernant le capitaine au motif que ses fonctions de représentant de l'état ne forment pas une partie substantielle de ses obligations ; alors ne parlons même pas de son suppléant. Cependant sur ce point nous sommes satisfaits que la nationalité du capitaine soit rappelée dans la loi.

5/ Autre problème qui nous tient à coeur "la sécurité en mer". Rappelons que les équipages multinationaux n'y contribuent pas, même avec une langue commune soit disant parlée par tous. Pour nous un lien fort entre l'armateur et l'équipage est indispensable et les mercenaires fournis par les vendeurs de main d'œuvre nous laissent très réservés.

Espérant que ces quelques remarques vous aideront dans votre travail, nous vous prions d'accepter Monsieur le Sénateur nos respectueuses salutations maritimes.

L'AFCAN
p.o le président de région Finistère
C.LOUDES

A propos du RIF : discussion en Commission

EXAMEN EN COMMISSION

I.- DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 25 janvier 2005, la Commission a examiné, sur le rapport de M. Jean-Yves Besselat la proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative à la création du registre international français (n° 1287).

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a indiqué que la proposition de loi adoptée par le Sénat à la fin 2003, créant un registre international français, avait fait l'objet d'une très large concertation entre tous les acteurs de la filière maritime. Il a souligné à quel point l'adoption de ce texte était

essentielle, dans la mesure où, depuis plus de 30 ans, la flotte de commerce française s'effondre et où le registre Kerguelen n'est plus aujourd'hui compétitif, étant jugé par la communauté européenne en moyenne 30% plus cher que les pavillons bis européens. Il a, à cet égard, rappelé que si 762 navires battaient pavillon français en 1970, ils n'étaient plus que 210 aujourd'hui (110 au registre métropolitain et 91 au registre Kerguelen). De même, si l'on comptait 43 550 navigants au commerce en 1970, il n'y en avait plus que

9 300 aujourd'hui (dont 1 800 au registre Kerguelen). Indiquant que cet effondrement n'était pas une fatalité, mais qu'il résultait de l'absence d'une politique maritime dynamique et de long terme, il a souligné que dans le même temps, 90% des marchandises en volume transportées dans le monde l'étaient par voie maritime, le trafic mondial croissant de 8% par an.

Indiquant que 110 navires battant pavillon français effectuaient des trajets transmanche, il a précisé que les autres navires étaient de long cours, ces derniers étant plus particulièrement visés par la proposition de loi.

Il a rappelé que le registre TAAF était classé par la communauté européenne comme le registre le moins compétitif et le plus rigide en termes d'emploi national, et qu'il présentait de graves lacunes, tant pour les marins français que pour les marins étrangers. En effet, le décret 87-190 du 20 mars 1987 qui imposait 35% de marins français à bord des navires immatriculés au registre Kerguelen a été annulé par le Conseil d'Etat, et l'article unique de la loi n° 96-151 du 26 janvier 1996 qui légalise le registre Kerguelen dispose que le commandant et son substitut doivent être Français - renvoyant à un décret qui n'a jamais été pris pour préciser la proportion minimale de marins français. En matière de protection sociale, le registre Kerguelen renvoie au code du travail d'outre-mer, et celui-ci étant inexistant, les armateurs et marins ont convenu d'appliquer le code du travail métropolitain.

Il a indiqué que le texte de la proposition de loi, auquel il proposerait d'importantes améliorations en accord avec le Gouvernement, était fondé sur quatre éléments-clefs : tout d'abord, il permettrait un vrai développement du nombre de marins français tout en devenant un registre compétitif, mais aussi rendrait plus attractif le métier de marin grâce à la défiscalisation des revenus des marins, permettrait d'appliquer ce pavillon au cabotage international, et enfin assurerait une meilleure protection sociale des marins tout en encadrant de façon rigoureuse le rôle des sociétés de manning.

Reprenant le premier de ces éléments, il a précisé que le RIF, tel qu'amendé, prévoyait un minimum de 25% de marins communautaires pour les navires non aidés et un minimum de 35% de navigants communautaires pour les navires aidés, ces chiffres devant être appréciés par rapport à la fiche d'effectif du navire. Ainsi, un navire RIF non aidé comportant seize marins devrait par conséquent disposer d'un minimum de quatre marins communautaires. Quant au même navire RIF aidé, il devrait disposer d'un minimum de six marins communautaires.

Le but du texte est d'inciter les armateurs à s'inscrire à ce pavillon : on peut ainsi penser que 50 nouveaux navires seront immatriculés au RIF dans les 3 ans, ce qui équivaut

à la création d'un minimum de 1 000 emplois supplémentaires, dans la mesure où pour un marin embarqué, on compte en moyenne 4 créations de postes à terre ; la flotte sous pavillon français passerait dans le même temps de 210 à 260 navires et le nombre de marins de 9 300 à 10 300.

En revanche le maintien d'un pourcentage de 35% de marins français effectivement embarqués aurait des conséquences moins favorables, dans la mesure où, en raison d'un pavillon non attractif, les 32 navires aidés (GIE et quirs) abandonneraient le pavillon Kerguelen à l'issue de l'obligation légale de pavillon et opéreraient pour un pavillon tiers. La flotte française poursuivrait alors son déclin.

La proposition de loi prévoit par ailleurs la défiscalisation du revenu des marins français afin d'inciter les jeunes à retrouver la vocation de marin.

S'agissant de la protection sociale des marins, celle-ci sera sensiblement améliorée : l'article 11 prévoit que la loi du contrat s'applique aux marins résidant en France. Les officiers français résidant en France seraient obligatoirement embauchés par l'armateur.

Les marins français seront automatiquement soumis au code du travail maritime français, et les conventions collectives actuelles continueront de s'appliquer. En outre, les marins français bénéficieront du régime

de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM).

D'autre part, pour les marins étrangers, la proposition de loi crée un statut et une protection sociale inexistantes à ce jour, ce texte légalisant et encadrant les entreprises de travail maritime, puisqu'elles doivent obligatoirement être agréées. Elle prévoit une protection sociale conforme aux normes internationales et une rémunération conforme aux normes de l'*International workers transport federation* (I.T.F).

Il a indiqué qu'en cas de défaillance de la société de manning, l'article 20 dispose que "l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et au navigant. L'armateur peut contacter une assurance ou justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance. Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord", ce qui n'existe pas dans les autres pays européens.

Il a ajouté que le navire RIF serait immatriculé dans des ports français et placé sous l'autorité de l'Administration française sur le plan juridique, sur le plan fiscal, sur le plan social, et naturellement en matière de sécurité.

En conclusion, le rapporteur a rappelé que l'objectif du RIF consistait à développer le pavillon et l'emploi des marins français, tout en garantissant le développement de la vocation de marins. Précisant que le RIF était un texte



favorable à la sécurité maritime, il a ajouté qu'il s'agissait d'une véritable mesure de lutte contre les délocalisations. Il a indiqué que l'article 34 de la proposition de loi proposait un rendez-vous à la représentation nationale - outre l'examen annuel du budget - dans les 3 ans suivant son adoption, afin d'examiner l'effectivité de son application. Tout en rappelant que la médiation de M. Bernard Scémama avait permis de parvenir à un accord sur un certain nombre de points, le rapporteur, M. Jean-Yves Besselat, a précisé que sur les points de désaccord, il avait formulé des propositions ayant reçu l'aval du Gouvernement.

M. René Couanau, usant de la faculté qui lui est reconnue par l'article 38 alinéa 1^{er} du Règlement, a indiqué d'emblée qu'il partageait le constat de M. Jean-Yves Besselat sur l'insuffisante attractivité du registre des Terres australes et antarctiques françaises. De même, il a indiqué qu'il adhère aux deux buts poursuivis par les auteurs de la présente proposition de loi : pallier les insuffisances du pavillon Kerguelen et restaurer la compétitivité de l'armement français.

Il a estimé que deux moyens permettraient d'accroître la compétitivité d'un armement : soit il faut réduire le coût de la main-d'œuvre maritime, soit il faut réduire le volume des emplois les plus chers de la main-d'œuvre maritime. Il a indiqué que les auteurs de la présente proposition de loi avaient choisi la seconde de ces options, dont il a jugé qu'elle n'était pas compatible avec l'objectif de développement de l'emploi maritime français.

M. René Couanau a ensuite regretté que plusieurs mois de discussions menées sous les auspices du Premier ministre n'aient pas permis de trouver un texte satisfaisant. Il a donc estimé qu'il revenait aux parlementaires de prendre les initiatives nécessaires pour trouver le compromis législatif le plus équilibré possible. Il a estimé que la proposition de loi dans sa rédaction issue du Sénat n'était pas pleinement satisfaisante sur un certain nombre de points, et notamment sur les questions de compétitivité et d'emploi.

S'agissant de la compétitivité de l'armement français, M. René Couanau a estimé qu'elle serait mieux renforcée par un système d'allègement de charges patronales. Il a rappelé que le système actuel d'allègement de charges, mis en place en 2000, permet aux armateurs de se voir rembourser une partie de leurs charges patronales, dans une proportion négociée chaque année entre l'Etat et les armateurs. Observant que les remboursements intervenaient généralement en retard, il a jugé que ce système, trop complexe,

fonctionnait mal. Aussi s'est-il prononcé pour une exonération totale des charges patronales des armateurs, y compris de celles qui financent l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), et ce, tant pour les armateurs utilisant le pavillon national que pour ceux qui utilisent le " pavillon bis ". Il a précisé que cette disposition avait fait la preuve de son efficacité au Danemark, et qu'elle méritait d'être discutée avec le ministre des finances.

S'agissant du soutien à l'emploi maritime, M. René Couanau a rappelé que l'objectif initial des auteurs de la proposition de loi était d'imposer que deux officiers par navire soient français et il a jugé cet objectif inacceptable pour un pays qui, comme la France, a une longue tradition maritime. Il a reconnu que le législateur ne pouvait pas imposer de quota de marins français, dans la mesure où le droit communautaire ne permet pas de discrimination professionnelle entre ressortissants communautaires. Après avoir rappelé que le pavillon Kerguelen impose un quota

de 35% de marins français dans chaque équipage, il a souligné que l'abaissement de ce quota, conjugué à son élargissement à toutes les autres nationalités européennes, diminuerait drastiquement les débouchés professionnels pour les Français qui aspirent à devenir marins. Il a en effet souligné que la main-d'œuvre française serait concurrencée, à l'intérieur même de ce quota, par une main-d'œuvre communautaire moins chère, polonaise ou lituanienne par exemple. Ainsi, selon lui, l'effectif français de chaque navire risque d'être considérablement réduit, au point que même les maîtres d'équipage ne seraient pas nécessairement français alors même qu'ils assurent un lien entre le commandant et l'équipage. Il a donc estimé que le RIF ainsi créé ne mériterait pas d'arborer le pavillon français et constituerait un véritable pavillon de complaisance : il donnerait droit à divers avantages

fiscaux et permettrait de pénétrer sur le marché du cabotage européen sans réelle contrepartie sociale. Aussi s'est-il prononcé en faveur du maintien du quota de 35%, élargi aux ressortissants communautaires, ainsi que pour la mise en place de contreparties contractuelles à l'octroi des avantages liés au statut du GIE fiscal.

S'agissant de l'embarquement d'élèves officiers à bord des navires immatriculés au RIF, il a souhaité que des garanties soient données aux élèves officiers français afin que des postes de stagiaires puissent leur être réservés sans qu'ils soient comptabilisés dans le quota de marins communautaires.

S'agissant du code du travail maritime, il s'est déclaré favorable à l'idée de M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, consistant à préciser qu'il s'applique aux marins français. Toutefois, il a souligné que la multiplication des régimes juridiques applicables aux marins d'un même navire risque d'engendrer des difficultés. Il a ensuite salué certaines clarifications sociales, comme l'initiative de M. Jean-Yves Besselat tendant à établir la responsabilité de l'armateur



dans le rapatriement des marins étrangers, mêmes affiliés à une entreprise de travail maritime.

Il a donc observé que ses désaccords avec M. Jean-Yves Besselat portaient sur deux points : le quota de marins communautaires et la garantie de l'emploi d'un nombre suffisant de marins français en contrepartie d'exonérations de charges.

Enfin, il a regretté que la Commission des affaires culturelles n'ait été saisie que du Titre II de la présente proposition de loi. Il a indiqué que cette contrainte avait obligé la Commission des affaires culturelles à adopter des amendements à l'article 10 qui auraient dû modifier l'article 4. Pour respecter l'architecture du texte telle qu'elle est issue du Sénat, il a donc indiqué qu'il avait repris les amendements de la Commission des affaires culturelles en son nom personnel, pour les déposer à l'article 4.

Répondant à M. René Couanau, rapporteur pour avis de la Commission des affaires sociales, M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a indiqué que l'application des exonérations de charges sociales ferait peser une charge non prévue de 160 millions d'euros sur le budget 2005. Il a précisé que le ministre avait envisagé la possibilité d'introduire une telle mesure en 2006. S'agissant du quota de marins communautaire, il a rappelé que le chiffre de 25% permettrait d'avoir sur un navire de 16 marins, outre un officier, quatre marins de nationalité française.



S'exprimant au nom du groupe des député-e-s Communistes et Républicains, M. Daniel Paul, tout en s'étonnant qu'un certain nombre d'amendements de son groupe ne soient pas soumis aux discussions de la Commission, a souligné que la France était l'un des premiers pays maritimes du monde, parce qu'elle disposait non seulement d'un certain nombre de ports, mais également d'une politique tendant à favoriser l'activité de ceux-ci. Il a indiqué qu'il était nécessaire d'adopter une politique globale, prenant en compte la mer, les ports et l'activité terrestre. Il a estimé que le RIF et la directive portuaire induisaient une déréglementation qui remettait en cause les conventions collectives protégeant les droits des salariés. Il a rappelé que s'agissant du RIF, trois rencontres avaient été organisées : la première, entre les armateurs et l'intersyndicale, la seconde, entre M. Bernard Scémama et l'intersyndicale précitée, la troisième, enfin, entre le ministre et l'intersyndicale.

Il a jugé que la proposition consistant à fixer un quota de marins de nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne inférieur à 35% était en retrait par rapport aux propositions résultant de ces négociations. Il a indiqué que certains armateurs souhaiteraient probablement aller au-delà de cette obligation de 35%, pour des raisons de sécurité, notamment pour effectuer le transport d'objets dangereux. Il a précisé que lier le quota au dispositif du GIE fiscal n'était donc nullement pertinent. Il a indiqué sa volonté de s'en tenir à l'exigence de 35 %, fixée lors des négociations entre partenaires sociaux. Il a, à cet égard, souligné l'accord existant parmi l'ensemble des syndicats sur ce critère. Enfin, il a cité un extrait d'un courrier adressé aux parlementaires le dix-sept janvier dernier par l'Association française des capitaines de navires (AFCAN), soulignant que le fait que des navires sous pavillon français puissent être commandés par un étranger, fût-il européen, posait problème, dans la mesure où le capitaine était le garant de l'application à bord des lois et règlements français, et où il suivait pour cela des cours de droit tant maritime que social, administratif ou environnemental pour lui permettre d'exercer cette fonction, contrairement aux capitaines étrangers, qui, eux, ne suivaient pas de telles formations.

Intervenant au nom du groupe UMP, M. Aimé Kergueris a souligné l'importance économique de la présente proposition de loi, dans un contexte de croissance des échanges maritimes internationaux. Il a insisté à ce propos sur la nécessaire attractivité du RIF, soulignant que si le RIF n'était pas compétitif, la présente proposition de loi serait inutile car les armateurs lui préféreraient d'autres pavillons plus attractifs. Aussi a-t-il estimé qu'il convenait de trouver un équilibre entre, d'une part, un quota attractif de 25%, et, d'autre part, un quota de 35% plus protecteur de l'emploi maritime français. Il s'est donc prononcé pour l'établissement d'un quota de marins communautaires de 35% pour les navires bénéficiant d'un GIE fiscal et de 25% pour ceux qui n'en bénéficient pas.

Mme Marylise Lebranchu, au nom du groupe socialiste, a émis des réserves sur l'efficacité économique de la baisse du coût de la main-d'œuvre en raison de la faible part (environ 4%) que représente le coût de la main-d'œuvre embarquée dans le coût total journalier d'exploitation d'un navire moderne.

Elle a rappelé en outre que la diversité des langues utilisées à bord d'un même navire en compliquait l'organisation, ce qui peut causer certains problèmes de sécurité.

S'agissant du quota de marins européens, elle a estimé que le nombre de 35% constituait le minimum acceptable. Elle a souligné en outre que ce quota suffisait à peine à offrir suffisamment de débouchés aux élèves officiers.

Concernant les exonérations de charges patronales, elle a estimé que le système actuel de remboursement de charges était compliqué et difficile à gérer. Elle s'est donc déclarée favorable à un dégrèvement, tout en reconnaissant que le passage du système actuel au dégrèvement priverait les armateurs d'aides fiscales pendant un an ; elle a souhaité que cette question puisse être étudiée en détail pour que la transition puisse être aménagée au mieux.

Enfin, elle a estimé que les entreprises de travail maritime mettaient en danger l'honneur et la vocation des marins. Elle a précisé que les dispositions clarifiant leur responsabilité ne suffisaient pas à rendre le recours à ces entreprises acceptable.

M. Jean-Marc Lefranc est ensuite revenu sur les propos du rapporteur selon lesquels cinquante nouveaux navires pourraient être immatriculés au RIF en trois ans et a demandé des précisions sur la proportion de navires aidés. Il a émis des réserves sur l'opportunité de fixer un quota de marins européens à 25%, si la plupart des navires enregistrés au RIF doivent bénéficier d'un GIE fiscal qui porterait ce quota à 35%. Il s'est donc prononcé en faveur d'un taux uniforme, plus simple et plus lisible.

S'adressant à M. René Couanau, il s'est interrogé sur la complexité que présenterait une modulation des aides en fonction du nombre de marins communautaires embarqués.

M. Alfred Trassy-Paillogues a demandé des précisions sur la défiscalisation du revenu des marins, et a jugé raisonnable les propositions du rapporteur concernant les quotas de marins d'origine communautaire.

M. Jacques Le Guen a indiqué que, pour sa part, il souscrivait aux positions défendues par M. René Couanau s'agissant de l'exigence de 35% de marins en provenance de l'Union européenne par navire, estimant qu'il s'agissait d'un minimum nécessaire. Il a jugé que cette exigence ne pèserait pas outre mesure sur le budget des armateurs.

Répondant aux orateurs s'étant exprimés, M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a tout d'abord remercié M. Aimé Kergueris pour sa position claire et dynamique. S'adressant à M. Daniel Paul, il a indiqué que si le ministre avait pris note de l'exigence, formulée par les syndicats, d'un quota de 35% de marins en provenance de l'Union européenne, il n'avait pas néanmoins donné son accord sur cette question. Il a en outre indiqué que ces pourcentages n'étaient que des minima et qu'il était par conséquent possible d'aller au-delà. S'adressant à Mme Marylise Lebranchu, il a estimé que le coût salarial représentait deux tiers des charges d'exploitation des navires et non 4%. Répondant à M. Jean-Marc Lefranc, il a admis que la distinction entre navires aidés et non aidés était importante et a précisé que les cinquante nouveaux navires sous pavillon français évoqués précédemment, que devrait permettre la présente proposition de loi, seraient des navires aidés. S'adressant ensuite à M. Alfred Trassy-Plaillogues, il a indiqué qu'était considéré comme marin au long cours tout marin ayant effectué 183 jours en mer, cette durée incluant les jours de congé. Il a précisé que cette définition devrait être appliquée de façon uniforme sur l'ensemble du territoire par l'administration fiscale.

Puis, répondant à M. Jacques Le Guen, il a répété que sur un pétrolier ou un porte containers, ayant une fiche d'effectif de seize marins, l'exigence de 25% de marins d'origine communautaire équivalait au nombre de quatre marins, auxquels il fallait ajouter un officier. En effet, il a rappelé que le commandant devait être de nationalité française pour des raisons de souveraineté.

Revenant sur les précisions apportées par le rapporteur, Mme Marylise Lebranchu a fait part de son étonnement d'apprendre que les coûts de main-d'œuvre représentaient les deux tiers des coûts d'exploitation d'un navire et émis des doutes sur les chiffres avancés par le rapporteur s'agissant des salaires des marins.

M. René Couanau a apporté les précisions suivantes :

- Pour les navires actuellement sous pavillon Kerguelen, le passage au RIF tel qu'il est proposé permettrait aux armateurs de réduire la proportion de marins communautaires, et notamment français, de 35 à 25% de l'équipage. En effet, ces navires ont déjà bénéficié des avantages fiscaux attachés au "pavillon bis", qui ne sont valables que pendant huit ans.
- Pour les navires qui passeraient sous pavillon français pour bénéficier des avantages du RIF, les armateurs sachant qu'ils ne peuvent bénéficier des incitations fiscales diverses que pendant huit ans, ne seraient pas incités à offrir aux officiers européens des contrats de travail de long terme, dans la mesure où le quota minimal de marins européens serait appelé à passer de 35 à 25% sous huit ans. Aussi est-il préférable de fixer un quota uniforme de 35% de marins communautaires, quota auquel il ne pourrait pas être dérogé.



Enfin, M. Jean-Yves Besselat a apporté les précisions suivantes :

- Les armateurs ont pris l'engagement de stabiliser l'emploi marin pendant deux ans, ce qui pourra faciliter la transition du pavillon Kerguelen au RIF.
- Après l'extinction des avantages fiscaux liés au GIE fiscal, les armateurs ne seront incités à demeurer sous pavillon RIF que s'ils y trouvent un intérêt. Ainsi, la perte des avantages fiscaux pourrait être compensée par la baisse du quota de marins européens de 35 à 25%. Ce dispositif incitatif tend donc à garantir que les armateurs qui choisiront le RIF pour ses avantages fiscaux conserveraient ce pavillon même après l'extinction de ces avantages.

Puis, mettant aux voix une exception d'irrecevabilité ainsi qu'une question préalable ayant été déposées par le groupe socialiste, le président Patrick Ollier, a constaté qu'elles avaient été rejetées.

La Commission est ensuite passée à l'examen des articles de la proposition de loi.

**Le Garde des Sceaux,
Ministre de la Justice**

à

1. POUR ATTRIBUTION

**Mesdames et Messieurs les PROCUREURS GÉNÉRAUX
Monsieur le Représentant national auprès d'Eurojust
Mesdames et Messieurs les PROCUREURS de la RÉPUBLIQUE**

2. POUR INFORMATION

**Mesdames et Messieurs les PREMIERS PRÉSIDENTS des cours d'appel
Monsieur le Directeur de l'École Nationale de la Magistrature
Monsieur le Directeur de l'École Nationale des Greffes**

N° NOR : NOR JUS D 04 30191 C
N° CIRCULAIRE : CRIM 04-17/G4- 01 10 2004
REFERENCE : S.D.J.P.S n° 00-F-200-F3.
MOTS CLES : *Politique pénale, Environnement, Pollutions marines, compétences des juridiction maritimes spécialisées, loi n°2004-104 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.*
TITRE DETAILLE : **Présentation des dispositions du code de l'environnement et du code de procédure pénale modifiées par la loi 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité en matière de pollutions marines et politique d'action publique.**
ARTICLES MODIFIES OU CREES : Art. 706-107 à 706-111 du code de procédure pénale, L.218-10, L.218-11, L.218-13, L.218-21, L.218-22, L.218-24, L.218-25 et L.218-29 du code de l'environnement.
ANNEXES : tableaux
PUBLICATION La présente circulaire sera publiée au Bulletin Officiel et diffusée sur l'INTRANET DACG et le WEB JUSTICE

Modalités de diffusion

- diffusion directe aux PROCUREURS GENERALIX, et, par l'intermédiaire de ces derniers, aux PROCUREURS DE LA REPUBLIQUE
- diffusion directe aux PREMIERS PRESIDENTS, et par l'intermédiaire de ces derniers, aux MAGISTRATS DU SIEGE.

Plan de la circulaire

Introduction

- 1- La loi du 9 mars 2004 et la modification des dispositions relatives à la compétence juridictionnelle et territoriale des tribunaux du littoral maritime spécialisés
- 2- La loi du 9 mars 2004 et la modification des dispositions relatives aux infractions de pollutions marines
 - 2.1 Présentation générale des dispositions
 - 2.2 L'interprétation du nouvel article L.218-22 du code de l'environnement
 - 2.2.1 Les circonstances aggravantes
 - 2.2.2 La mise en oeuvre de la responsabilité pénale des personnes physiques et morales
 - 2.2.2.1 Les incriminations nouvelles prévues par l'article L218-22 du code de l'environnement
 - 2.2.2.2 Les conséquences sur la responsabilité des personnes physiques
 - 2.2.2.3 Les conséquences sur la responsabilité des personnes morales
- 3- L'exercice de l'action publique

TABLEAU RECAPITULATIF RELATIF A LA COMPETENCE DES JURIDICTIONS DU LITTORAL MARITIME SPECIALISEES

	Infraction (volontaire ou accidentelle) commise dans les eaux territoriales	Rejets volontaires commis en ZEE ou en ZPE	Rejets accidentels commis en ZEE ou ZPE	Infraction (pollution volontaire ou accidentelle) commise en haute mer
Enquête / Poursuite	Juridiction spécialisée (en concurrence avec le TGI de Paris en cas de grande complexité)*	Juridiction spécialisée (en concurrence avec le TGI de Paris en cas de grande complexité)*	TGI de Paris (compétence exclusive)	TGI de Paris (compétence exclusive)
Instruction	Juridiction spécialisée (en concurrence avec le TGI de Paris en cas de grande complexité)*	Juridiction spécialisée (en concurrence avec le TGI de Paris en cas de grande complexité)*	TGI de Paris (compétence exclusive)	TGI de Paris (compétence exclusive)
Jugement	Juridiction spécialisée (en concurrence avec le TGI de Paris en cas de grande complexité)*	Juridiction spécialisée (en concurrence avec le TGI de Paris en cas de grande complexité)*	TGI de Paris (compétence exclusive)	TGI de Paris (compétence exclusive)

* en concurrence avec les juridictions mentionnées à l'article 706-109 nouveau du code de procédure pénale

TABLEAU RECAPITULATIF DES SANCTIONS ENCOURUES EN MATIERE DE POLLUTION DES EAUX MARITIMES PAR REJETS DES NAVIRES

Catégories de navires	Rejets volontaires	Pollutions accidentelles "simples"	Pollutions accidentelles avec une circonstance aggravante *	Pollutions accidentelles avec deux circonstances aggravantes *
Navires citernes d'une jauge brute > ou égale à 150 tonneaux ou navires autres d'une jauge brute > ou égale à 500 tonneaux (article L.218-10)	- 10 ans et 1 million d'euros. -L'amende peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 4 fois la valeur de la cargaison ou du fret.	- 2 ans et 200.000 euros	- 5 ans et 500.000 euros. -L'amende peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 2 fois la valeur de la cargaison ou du fret.	- 7 ans et 700.000 euros. -L'amende peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 3 fois la valeur de la cargaison ou du fret.
Navires citernes d'une jauge brute < à 150 tonneaux ou navires autres d'une jauge brute < à 500 tonneaux (article L.218-11)	- 7 ans et 700.000 euros.	- 1 an et 90.000 euros	- 3 ans et 300.000 euros -L'amende peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 2 fois la valeur de la cargaison ou du fret.	- 5 ans et 500.000 euros -L'amende peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 3 fois la valeur de la cargaison ou du fret.
Autres catégories de navires (article L.218-13)	6.000 euros d'amende (en cas de récidive : 1 an).	4.000 euros d'amende	6.000 euros d'amende	Pas de sanction pénale

* Pour toutes les catégories de navires, les personnes physiques et morales encourent la peine complémentaire de diffusion ou d'affichage.

Le volet environnemental de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité se veut la traduction judiciaire du souhait du Président de la République affirmant, le 29 janvier 2003, aux assises de l'environnement : "Nous ne pouvons pas nous résigner aux vagues de pollutions successives qui souillent notre littoral atlantique. Elles ne sont pas la conséquence inévitable d'un événement de mer imprévisible. C'est bien le fruit de la négligence, du vide juridique et d'une quête effrénée du profit où les risques écologiques et humains sont systématiquement ignorés"

Ces dispositions confortent ainsi la volonté croissante de la société de lutter efficacement contre les manifestations les plus visibles et les plus dévastatrices du mépris de certains acteurs économiques pour l'environnement, que sont les transports d'hydrocarbures dans des conditions telles que les catastrophes maritimes sont inévitables, ou les rejets volontaires de substances polluantes.

La loi modifie d'une part les règles de compétence des tribunaux du littoral maritime spécialisés afin de renforcer leur technicité et leur savoir-faire (1) et aggrave d'autre part la répression des infractions en matière de pollution maritime (2).

Ces dispositions sont entrées immédiatement en vigueur à compter de la publication de la loi.

Il est également fait un premier bilan significatif de l'action publique menée en la matière, l'autorité judiciaire ayant pu asseoir sa politique et sa détermination sur la parfaite coordination qui existe avec les différents services de l'Etat (3).

1. La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 et la modification des dispositions relatives à la compétence juridictionnelle et territoriale des tribunaux du littoral maritime spécialisés

L'article 29 de la loi du 9 mars 2004 insère dans le code de procédure pénale (nouveaux articles 706-107 à 706-111, repris par l'article L.218-29 du code de l'environnement) les règles relatives à la compétence juridictionnelle et territoriale des tribunaux du littoral maritime spécialisés, tout en apportant quelques modifications à ces dernières.

La loi s'attache à simplifier les dessaisissements éventuels et à clarifier les critères de compétence : les tribunaux du littoral, créés par le décret n° 2002-196 du 11 février 2002, partageant désormais une compétence concurrente avec les juridictions visées par le nouvel article 706-109 du code de procédure pénale pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions de pollution volontaire ou involontaire commises dans la mer territoriale, les eaux intérieures et les voies navigables, ainsi que des infractions de pollution volontaire commises dans la zone économique exclusive ou la zone de protection écologique¹. Ces juridictions concurrentes sont, d'une part, les juridictions de droit commun répondant aux critères fixés par les articles 43, 52, 382 et 706-42 du code de procédure pénale et d'autre part, les juridictions compétentes au regard des critères spécifiques que sont le lieu d'immatriculation du navire et le lieu où ce dernier est ou peut être trouvé.

Par ailleurs, si l'affaire apparaît d'une grande complexité, le tribunal initialement saisi pourra se dessaisir au profit du tribunal de grande instance de Paris. A cet égard, la notion de "grande complexité" doit s'entendre d'une procédure nécessitant des investigations, financières le cas échéant, ou internationales, ou encore de faits ayant causé un préjudice écologique ou économique très important ou ayant porté préjudice à un grand nombre de victimes par exemple.

Le tribunal de grande instance de Paris dispose, pour sa part, d'une compétence exclusive pour enquêter, poursuivre, instruire et juger les infractions de pollutions involontaires (c'est-à-dire consécutives à un accident de mer) commises dans la zone économique exclusive ou la zone de protection écologique ainsi que toutes les infractions de pollution commises en haute mer par un navire battant pavillon français.

Ces dispositions permettent ainsi au tribunal de grande instance de Paris de recouvrer sa compétence pour connaître des pollutions involontaires commises dans la ZEE et la ZPE, laquelle avait été transférée aux juridictions du littoral maritime spécialisées par la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République.

Ce transfert de compétences avait eu peu de portée pratique, dans la mesure où l'article 83 de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages² avait introduit une disposition transitoire permettant au tribunal de grande instance de Paris de demeurer compétent pour les procédures initiées avant le 15 avril 2003.

Vous trouverez un tableau récapitulatif des règles relatives à la compétence juridictionnelle et territoriale des tribunaux du littoral maritime spécialisés en annexe 1 de la présente circulaire.

2. La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 et la modification des dispositions relatives aux infractions de pollutions marines

2.1 Présentation générale des dispositions

L'article 30 de la loi du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité a modifié substantiellement les dispositions du code de l'environnement relatives aux infractions en matière de pollution des eaux marines par rejets des navires (section 1 du

chapitre VIII du titre premier du livre II), d'une part en aggravant les sanctions encourues dans ce domaine et d'autre part, en redéfinissant l'infraction de pollution consécutive à un accident de mer.

En premier lieu, les dispositions du code de l'environnement relatives à la répression des rejets polluants des navires sont modifiées afin d'aggraver, tant à l'égard des personnes physiques que des personnes morales, les peines encourues en cas de commission de ces infractions.

Pour les navires de fort tonnage, ces peines peuvent désormais s'élever à dix ans d'emprisonnement et un million d'euros d'amende pour les personnes physiques (cf. le tableau récapitulatif des sanctions encourues en annexe 2).

S'agissant des personnes morales, il convient de rappeler que l'article L.218-25 du code de l'environnement prévoit que, conformément à l'article 131-38 du code pénal, le taux maximum de l'amende encourue est égal au quintuple de celui prévu à l'encontre des personnes physiques.

Ainsi sont alourdis les peines d'emprisonnement et d'amende, étant précisé pour ces dernières, que le seuil légalement fixé peut être dépassé pour être porté à une somme correspondant à la valeur du navire ou à un multiple de la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

Le relèvement des peines d'amende revêt un intérêt tout particulier pour la poursuite des capitaines de navires battant pavillon étranger. Il convient en effet de rappeler que, compte tenu des dispositions de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 codifiant les règles du droit international de la mer, seules les peines pécuniaires sont applicables aux navires étrangers auteurs de pollution dans les eaux sous juridiction française, sauf si la pollution est commise dans la mer territoriale et procède d'un acte délibéré et grave (article 230 de ladite Convention).

En définitive, les amendes peuvent être prononcées quelle que soit la nationalité du pavillon et ne créent donc pas de discrimination qui préjudicierait à la flotte française.

Cette volonté de favoriser une égalité de traitement entre les navires français et étrangers est également marquée par l'édiction de peines complémentaires limitées aux peines de diffusion ou d'affichage de la décision prononcée par la juridiction de jugement, tant pour les personnes physiques (article L.218-24) que morales (article L.218-25). Ont ainsi été écartées les peines non pécuniaires, inapplicables aux navires étrangers et pouvant indirectement inciter les organismes bancaires à soutenir préférentiellement l'activité maritime de ressortissants étrangers au détriment des nationaux.

En second lieu, l'article L.218-22 du code de l'environnement redéfinit le délit de pollution consécutif à un accident de mer de manière à échelonner, en les affinant, les peines encourues en fonction d'une part, du tonnage du navire et d'autre part, de la gravité de la faute à l'origine de la pollution ou de l'importance des dommages qui en ont résulté.

2.2 L'interprétation du nouvel article L.218-22 du code de l'environnement

2.2.1 Les circonstances aggravantes

L'ancien article L.218-22 du code de l'environnement incriminait uniquement le fait de pollution consécutif à un accident de mer ayant pour origine une faute d'imprudence, de négligence ou l'inobservation des lois et règlements.

La nouvelle rédaction de cette disposition introduit également la possibilité d'engager des poursuites pénales lorsque l'accident de mer a pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, ou lorsqu'il a pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement.

Chacun de ces deux derniers éléments constitue en soi une circonstance aggravante, leur réunion faisant encourir des sanctions encore aggravées.

Les seuils de répression du délit de pollution accidentelle évoluent donc selon que l'infraction est qualifiée de simple, ou est accompagnée d'une ou de deux circonstances aggravantes.

A ce titre, il convient de préciser que la notion de "dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement" doit s'entendre de dommages ayant des conséquences écologiques ou économiques très graves, susceptibles de perdurer, mais qui peuvent ne pas être irréversibles.

Outre les pollutions de grande envergure (catastrophes du Prestige ou de l'Erika, par exemple), cette notion sera susceptible, sous réserve de l'appréciation des juridictions du fond, de s'appliquer aux cas de pollutions par hydrocarbures ou de substances polluantes survenues, par exemple, dans des zones protégées du littoral (zone maritime des parcs ou des réserves naturelles) ou portant atteinte à l'activité économique de catégories socioprofessionnelles particulières (pêcheurs, conchyliculteurs, ostréiculteurs, exploitants d'aquacultures ou de salicultures par exemple) sur plusieurs saisons notamment.

Il convient de préciser que la faute reprochée doit être caractérisée par des éléments de fait et que la cause d'irresponsabilité prévue par l'article 122-2 du code pénal (cas de force majeure) est susceptible de trouver à s'appliquer dans le cadre de ce contentieux.

2.2.2 La mise en oeuvre de la responsabilité pénale des personnes physiques et morales

2.2.2.1 Les incriminations nouvelles prévues par l'article L.218-22 du code de l'environnement

Outre le cas de faute d'imprudence, de négligence ou d'inobservation des lois et règlements ayant provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures (article

L.218-22, I), qui reprend l'incrimination visée par l'ancien article L.218-22, plusieurs situations peuvent désormais donner lieu à des poursuites pénales :

- Le cas de la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ayant directement ou indirectement provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures (article L.218-22, II concernant la première circonstance aggravante) ;
- Le cas de la faute simple ayant provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures ayant directement ou indirectement causé un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (article L.218-22, II concernant la seconde circonstance aggravante).
- Le cas de la violation manifestement délibérée ayant **directement ou indirectement** provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures ayant **directement ou indirectement** causé un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (article L.218-22, III).

2.2.2.2 Les conséquences sur la responsabilité pénale des personnes physiques

L'interprétation de l'article L.218-22 permet d'engager la responsabilité pénale des personnes physiques conformément aux distinctions opérées par l'article 121-3 du code pénal définissant les délits non intentionnels, dans les situations suivantes :

- Le cas de la **faute d'imprudence, de négligence ou d'inobservation des lois et règlements** ayant provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures (article L.218-22, I) et le cas de la **faute simple** ayant provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures ayant **directement** causé un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (article L.218-22, II concernant la seconde circonstance aggravante).

Ces situations correspondent à la théorie de la causalité directe visée par l'article 121-3, alinéa 3 du code pénal dans laquelle une faute simple suffit à engager la responsabilité pénale des personnes physiques.

- Le cas de la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ayant directement ou indirectement provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures (article L.218-22, II concernant la première circonstance aggravante) et le cas de la violation manifestement délibérée ayant directement ou indirectement provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures ayant directement ou indirectement causé un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (article L.218-22, III).

Ces deux situations correspondent à la théorie de la causalité indirecte visée par l'article 121-3, alinéa 4 dans laquelle seule une faute aggravée permet d'engager la responsabilité pénale des personnes physiques.

Ces dispositions prévoient également expressément la faculté d'engager la responsabilité pénale d'une personne physique en cas de faute aggravée ayant directement provoqué le dommage. Cette mention n'emporte aucune conséquence juridique particulière puisque, en cas de causalité directe, la faute simple suffit à mettre en cause la responsabilité pénale d'une personne physique.

*

¹ La zone de protection écologique a été créée par la loi n°2003-346 du 15 avril 2003, tandis que le décret n°2004-33 du 8 janvier 2004 crée la ZPE en Méditerranée.

² Journal officiel du 31 juillet 2003

*

* *

En revanche, un cas posé par l'article L.218-22 permet d'engager la responsabilité pénale d'une personne physique au-delà des cas prévus par l'article 121-3 du code pénal.

Il s'agit du cas de la faute simple ayant provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures ayant indirectement causé un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (article L.218-22, II concernant la seconde circonstance aggravante).

Cette incrimination permet d'engager la responsabilité pénale d'une personne physique ayant commis une faute simple qui n'est pas à l'origine directe du dommage, alors que l'article 121-3, alinéa 4 du code pénal subordonne l'engagement de la responsabilité pénale, en cas de causalité indirecte, à la commission d'une faute aggravée.

Cette nouvelle disposition permet donc d'étendre la possibilité d'engager des poursuites pénales à l'encontre des personnes physiques.

2.2.2.3 Les conséquences sur la responsabilité pénale des personnes morales

L'interprétation de l'article L.218-22 du code de l'environnement correspond à la notion de délits non intentionnels posée par l'article 121-3, alinéas 3 et 4 du code pénal, lequel permet d'engager la responsabilité pénale des personnes morales ayant commis une faute simple, en cas de causalité directe ou indirecte.

3. L'exercice de l'action publique

La circulaire CRIM 03-4/G4 en date du 1er avril 2003 relative à la répression des infractions de pollution des eaux de mers par rejets volontaires des navires a pour principal objectif de sensibiliser les parquets à façade maritime à la particularité du contentieux pénal des pollutions marines et à la compétence juridictionnelle et territoriale des tribunaux spécialisés créés par le décret du 11 février 2002.

Les instructions de politique pénale concernant la mise en oeuvre et la coordination de l'action publique, ainsi que le renforcement de l'efficacité des poursuites, grâce aux mécanismes de l'immobilisation du navire et du cautionnement (en application de l'article L.218-30 du code de l'environnement) et la généralisation de la convocation par officier de police judiciaire comme mode de poursuite privilégié, rappelés par l'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes, restent bien évidemment pertinentes. Pour mémoire, cette instruction, publiée au Journal Officiel du 3 octobre 2002, vous a été adressée avec la circulaire du 1er avril 2003 précitée.

Le bilan d'application de cette circulaire s'avère particulièrement positif puisqu'à ce jour, les procédures diligentées du chef de pollution volontaire par hydrocarbures depuis le 1er avril 2003 ont systématiquement donné lieu à l'immobilisation du navire, au versement d'un cautionnement dont le montant a été fixé entre 200.000 et 500.000 euros et à la convocation par officier de police judiciaire du capitaine du navire mis en cause à l'exception d'un cas récent dans lequel le navire a refusé d'obtempérer à l'ordre de déroutement et a rejoint les eaux internationales.

La parfaite coordination des services de l'Etat, en l'espèce le Préfet maritime, responsable de l'action de l'Etat en mer, la Marine nationale, les procureurs de la République des juridictions spécialisées et l'ensemble des services intervenants (les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage notamment), a permis de démontrer l'efficacité d'une politique pénale clairement identifiée, ferme et exemplaire.

Cette nécessaire coordination permet en effet d'assurer une continuité de l'action répressive, de la constatation des infractions de pollution jusqu'au déroutement du navire en cause et à la convocation des mis en cause devant la juridiction de jugement.

J'appelle enfin, votre attention sur la mise en place d'un "réseau de procureurs et d'enquêteurs de la Mer du Nord", préconisé par l'Accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Mer du Nord, qui a pris corps dans la Déclaration de Bergen, issue de la conférence internationale sur la protection de la Mer du Nord qui s'est tenue les 20 et 21 mars 2002 entre les ministres de l'environnement des Etats concernés (Allemagne, Suède, Pays-Bas, Norvège, Danemark, Communauté européenne, Royaume-Uni, Irlande du Nord, Belgique et France).

Ce réseau doit permettre de faciliter l'échange d'informations relatives à des données d'ordre général mais également celles concernant des procédures en cours, entre les différents acteurs de la lutte contre les rejets illicites (autorités judiciaires, douanes, gendarmeries maritimes, préfectures maritimes ou administrations équivalentes dans les autres pays notamment).

Dans cette optique, le CEDRE (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) est chargé de centraliser et de diffuser les données relatives à des infractions de pollution marine, sous forme de constatations faites par les services de l'Etat ou de condamnations prononcées par les juridictions. Cette association créée en 1978, responsable au niveau national de la documentation, de la recherche et des expérimentations concernant les produits polluants, leurs effets, les méthodes et moyens spécialisés utilisés pour les combattre dans le cadre d'une mission de service public, exerce également une mission de conseil et d'expertise.

Dans cette optique, une permanence se trouve à la disposition des autorités nationales et locales auxquelles les textes législatifs et réglementaires attribuent une responsabilité dans la lutte contre une pollution accidentelle des eaux 24 heures sur 24, par voies téléphonique (02-98-33-10-10), de télécopie (02-98-44-91-38) et électronique (cedre@ifremer.fr).

Vous voudrez bien veiller à l'application des orientations de la présente circulaire et me rendre compte de toute difficulté relative à son application, sous le timbre du bureau de la santé publique, du droit social et de l'environnement.

Pour le Garde des Sceaux Ministre de la Justice
par délégation

Le Directeur des affaires criminelles et des grâces

Jean-Claude MARIN

Doctrine

Rejets d'hydrocarbures : Réflexion sur la "preuve" de l'infraction et les "dommages intérêts"

(à propos des affaires *Nova Hollandia* et *Khaled*.)

Par Bernard BOULOC - Professeur à l'Université de Paris I (Panthéon -Sorbonne)

Les pollutions maritimes constituent un fléau contre lequel il faut lutter énergiquement, qu'elles soient involontaires, ou qu'elles soient voulues (1).

On sait que le droit français s'est durci au fil des années, et est devenu un "monstre marin" (2). Mais, outre les difficultés liées à la définition des infractions, par suite du renvoi à des normes conventionnelles internationales, alors que la loi doit être claire, précise et aisément "lisible" (3) d'autres surgissent quant à la mise en œuvre des poursuites et aux personnes pouvant se prétendre lésées par lesdites infractions.

Sans doute, la loi a-t-elle prévu quels agents pouvaient constater par procès-verbal des faits de pollution. Mais elle ne s'est pas prononcée sur les modes de preuve. Par ailleurs, du fait de la répétition des "marées noires", nombre d'associations ayant pour objet, lointain ou proche, la protection de l'environnement ou de la nature, ou celles des animaux ou oiseaux sauvages sollicitent de plus en plus des dommages intérêts punitifs. Ce sont ces problèmes que les jugements rapportés du Tribunal correctionnel de Brest du 15 juin 2004 et du Tribunal correctionnel de Marseille en date du 6 septembre 2004, ont eu à résoudre. Ils méritent un examen plus approfondi quant à la question de la preuve d'une pollution maritime et quant aux dommages intérêts alloués aux associations constituées partie civile.

I. - SUR LA PREUVE D'UNE POLLUTION MARITIME

En matière pénale, le principe est celui de la liberté de la preuve comme l'énonce l'article 427 du Code de procédure pénale. L'autorité de poursuite doit donc apporter tous éléments paraissant utiles, et il appartiendra aux juges d'apprécier, après débat contradictoire, les éléments fournis et de décider d'après leur intime conviction dûment motivée (4).

A. - Néanmoins, il faut se garder de tout "a priorisme" et de toute erreur de raisonnement. Ce n'est pas parce que l'on a photographié une tache rouge sur un mur qu'il s'agit d'une trace de sang, et s'il s'agit d'une trace de sang, que c'est bien du sang humain. Il faut une analyse, et il en faut d'autres pour établir :

(1°) que le sang est celui de telle victime

(2°) qu'il y a un crime et

(3°) que tel individu en est responsable.

Comme l'indique M. le procureur général Burgelin (5), il ne faut pas procéder à de fausses déductions et le juge doit "bâtir son activité dans le doute, dans la mise en question constante des données qui lui sont fournies par les uns ou les autres". En un mot, il doit s'abstenir de tout raisonnement établi sur une simple vraisemblance (6).



Par ailleurs, on ne saurait oublier qu'il existe une présomption d'innocence, figurant dans la déclaration des droits de l'homme de 1789, ainsi que dans les déclarations internationales (7) et heureusement rappelée par la loi du 15 juin 2000 (art. préliminaire III C.P.P.). Aussi bien, la personne suspectée ou poursuivie n'a pas à faire la preuve de son innocence. C'est au ministère public (ou à la partie civile) d'établir par des éléments pertinents et incontestables que telle personne est bien l'auteur de l'infraction supposée ou constatée.

A cet égard, s'agissant des pollutions de la mer, la loi particulière n'a rien prévu.

Elle dispose seulement que les constatations effectuées par les différents agents énumérés à l'art. L. 218-26 du Code de l'environnement (parmi lesquels outre les officiers et agents de police judiciaire, figurent les administrateurs des affaires maritimes et les agents des douanes, ainsi que les commandants des bâtiments de la marine nationale et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale) et consignées dans des procès-verbaux "font foi jusqu'à preuve contraire" (art. L. 218-28 C env.).

Mais il faut bien voir ce que signifie cette règle. Un procès-verbal établi par un agent, n'a de force probante jusqu'à preuve du contraire qu'en ce qui concerne ce qu'il a vu, entendu ou constaté personnellement. Il importe de bien faire la distinction entre ce qui est perçu, et ce qui est l'appréciation personnelle de l'agent sur un événement. Ce qui a été perçu fait foi jusqu'à preuve du contraire, tandis que l'appréciation de l'agent verbalisateur n'est qu'une opinion.

Or, comme l'a indiqué un auteur, ancien policier, et peu suspect de complaisance pour les délinquants, un agent a pu voir un véhicule circuler à vive allure, mais l'indication précise de la vitesse, en l'absence de tout appareil scientifique de contrôle, ne se voit pas, ni ne s'entend (8). Précisément, sauf s'il s'agit d'agents de constatation qui ont effectué un prélèvement des substances se trouvant à la surface de la mer, les agents de la marine ou de la douane ne peuvent savoir s'il s'agit bien d'une nappe d'hydrocarbure. Ils ont vu une tâche foncée ou brune ou une écume, et la photographie dont certaines décisions indiquent qu'elle "corrobore" les constatations des agents verbalisateurs, ne fait apparaître que ce qu'a vu l'agent. Mais la photo montre une zone plus foncée ou des taches brunes. C'est par une interprétation qui n'est

pas dotée de la force probante attachée à la constatation que l'agent de constatation ou le juge estime qu'il pourrait s'agir d'hydrocarbures. Ce n'est pas du tout sûr. La photo et/ou le procès-verbal dressé du haut de la mer ne peuvent pas valoir constatation d'une pollution marine par des hydrocarbures. Pour que l'on puisse avoir un peu moins d'incertitude, il faut nécessairement que soit effectué un prélèvement à la surface de la mer et procéder à son analyse, pour déterminer s'il s'agit bien d'hydrocarbures et le type d'hydrocarbures en



cause. Imaginerait-on de condamner une personne au vu de la photographie d'une tache rougeâtre, pouvant être du sang ?

Il est permis d'ajouter que la photographie prise par appareil photo numérique - qui n'est pas étalonné et contrôlé par un organisme public - peut donner lieu à des manipulations volontaires ou involontaires, et ne fournit pas d'indication sur la nature et l'origine de la trace suspecte.

Dans un domaine voisin, celui de la circulation automobile, la Cour de cassation a considéré que la constatation d'un dépassement de la vitesse autorisée par un appareil automatique (système *Traffifax* ou *Aspic*, comportant une photo) ne constituait pas une preuve suffisante de la culpabilité du prévenu (9). Sur la seule photo établissant un dépassement de la vitesse autorisée, on ne peut pas condamner le propriétaire du véhicule (Crim. 21 octobre 1980, Bull n° 263).

Le principe est donc que la photographie n'est qu'un élément n'emportant nullement preuve d'une infraction, et imputation à une personne déterminée. Et il en est de même du procès-verbal par lequel l'agent de constatation n'a pu voir une pollution à la surface de la mer. Et quand bien même attacherait-on à tort à cette opinion une force probante jusqu'à preuve du contraire, cette preuve pourrait être faite par tous moyens de preuve légaux comme des témoignages, la visite des lieux (10).

B. - Au demeurant, tant l'OMI que le Centre de Documentation, de Recherches et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) se montrent prudents quant à la valeur des photographies aériennes. Sans doute, la photographie permet-elle d'établir une apparence de taches sombres. Mais, dans le manuel sur la pollution des mers par les hydrocarbures établi à la suite de l'accord de Bonn, en vue de rendre efficaces les poursuites à l'encontre des contrevenants à la réglemen-

tation MARPOL 73/78, il est bien noté qu'outre les photographies, il faut prendre en considération d'autres indices comme les échantillons prélevés à la surface de la mer, ainsi que dans les citernes et réservoirs du suspect, des preuves complémentaires devant être obtenues par les résultats de l'enquête à bord du navire suspect. De manière plus précise, le manuel du recueil des preuves, tout en reconnaissant les mérites de l'observation visuelle effectuée par un observateur expérimenté, appelle l'attention sur le fait que certains produits dont le rejet n'est pas interdit, peuvent former des couches similaires à des couches d'hydrocarbures, et que seule l'inspection à bord peut donner une réponse décisive. Quant au manuel du CEDRE, il comporte un chapitre sur les "fausses pollutions". Des confusions peu-vent provenir de l'ombre des nuages formant des taches plus sombres sur l'eau, de courants de surface ou de rencontre d'eaux froides ou chaudes, d'algues flottantes ou de développements planctoniques pouvant apparaître sous forme de taches colorées ou même de haut fonds. Et ce manuel n'hésite pas à recommander un prélèvement pour lever le doute.

Aussi bien, comprend-on difficilement l'attitude adoptée par les auteurs d'une circulaire du Ministère de la Justice du 1^{er} avril 2003 dont la fiche technique concernant la constatation et les moyens de preuve indique que si "pendant plusieurs années le prélèvement a été le moyen privilégié d'établir l'imputabilité du rejet polluant à un navire précis, la jurisprudence admet aujourd'hui d'autres moyens de preuves". Tout en se référant à l'instruction du 15 juillet 2002 du Premier Ministre laquelle rappelait les principes de l'OMI, elle s'en démarque en ce qu'elle donne à penser que la preuve d'une pollution pourrait résulter des seules observations visuelles directes, faites à partir d'avions ou d'hélicoptères corroborées par une photographie couleurs. Sans doute, depuis l'affaire

Traquair (11) certains estiment due pour prouver l'existence d'une pollution, le prélèvement ne serait pas indispensable car cette preuve pourrait résulter des seules observations visuelles directes, corroborées par des photographies couleurs.

A vrai dire, cette opinion partagée parfois par certains juges ne saurait être admise.

C'est qu'en effet, tout d'abord, comme l'ont relevé les techniciens du CEDRE et les experts réunis à la suite de l'accord de Bonn, les photographies peuvent être trompeuses. Les "reflets arc en ciel métallique" peuvent ne pas révéler une nappe d'hydrocarbures, mais être dus à une écume ou au brassage de l'eau par les hélices des moteurs, voire à la présence de bancs de sable sous-marins ou à des algues, méduses ou efflorescences planctoniques (V. *Recueil des preuves*, accord de Bonn p. 27). De ce point de vue, les juges de Brest dans leur décision du 15 juin 2004 ne se sont guère montrés atteints par un doute. Ils ont estimé que les observations du commandant d'aéronef de la Marine Nationale, "corroborées par les photographies prises établissent la présence d'une nappe d'hydrocarbures". Quant aux juges de Marseille, ils ont estimé que les photographies "venaient confirmer l'observation visuelle, et démontraient la présence d'une traînée de couleur différente de la mer, dans le sillage exact du navire".

En réalité, les juges ont relevé une apparence sans aucune certitude, car les observations visuelles ne fournissent aucune indication sur l'existence d'hydrocarbures, et sur leur nature ou sur leur rattachement au navire dont la présence a été constatée dans les parages. Comme il résulte du manuel du CEDRE, seul un prélèvement peut venir confirmer ou infirmer la présence d'hydrocarbures.

En deuxième lieu, se pose la question de l'identification du navire pollueur. Car un navire peut rencontrer une nappe qu'il traverse et que les hélices de ses moteurs vont mettre en mouvement. Certes, les agents de constatation ont pu relever le nom du navire, mais sa seule présence au milieu de la nappe n'établit pas sa participation à la pollution. Pour tenter d'établir ce fait, les juges examinent les photographies produites et s'ils estiment que la trace se situe à l'arrière du bâtiment, ils en déduisent que ce dernier est le pollueur. Ainsi, le Tribunal de Brest a relevé que la nappe d'hydrocarbures se situait "dans le sillage immédiat du *Nova Hollandia*". De leur côté, les juges de Marseille ont noté que la traînée aurait été dans "le sillage exact du navire, sans aucune cassure, à partir de la

poupe du Khaled ibn Al Waised, en l'absence de tout autre navire dans le même secteur à l'heure des constatations et de toute autre trace de pollution à l'avant ou sur les côtés du navire".

Un "recueil des preuves concernant les rejets en provenance des navires, Accord de Bonn 1993" précité, a été publié par le Ministère de l'environnement. C'est un texte de référence en matière de poursuite.

En effet, ce texte est le résultat d'un accord international, et il démontre de façon incontestable que seul le prélèvement peut dissiper le doute qui profite à l'accusé :

"Cependant, il est quelquefois difficile, même pour un observateur expérimenté de déterminer simplement par observation visuelle si certaines nappes résultent de rejets opérationnels ou sont constituées de produits ne relevant pas de l'annexe I (voir section 2.1) ou d'une huile végétale" (Recueil des preuves précité, p. 27).

Le "recueil des preuves" expose qu'il est déjà difficile de faire la distinction entre la traversée d'une "nappe d'hydrocarbures préexistante", sauf pour un observateur expérimenté. Il reste d'ailleurs à définir ce qu'est un observateur expérimenté... Il n'est sans doute pas plus simple de distinguer à l'œil nu entre une tache de sang et une autre tache rouge, qu'il ne l'est de discerner entre "ombres portées dues aux nuages, algues, méduses, efflorescences planctoniques et bancs de sable sous marins", d'une part, et nappes d'hydrocarbures d'autre part.

Les progrès de la science, et en particulier les prélèvements d'ADN ont démontré combien d'erreurs judiciaires avaient été commises par des "observateurs expérimentés", alors même qu'ils ne s'étaient pas contentés d'une simple "observation visuelle" "corroborée" par des photographies.

En matière de pollution marine, il résulte clairement du recueil de l'Accord de Bonn (p. 27 du recueil) que : "seule l'inspection à bord peut donner une réponse décisive à la question de savoir si le rejet excède ou non les critères de rejet fixés par les annexes I ou II de la convention".

L'"observateur expérimenté" n'est en effet pas capable de distinguer sans aucun doute, selon le recueil, entre ce qui est permis (rejets de produits autorisés, ou d'une huile végétale) et ce qui ne l'est pas...

"Dans de telles circonstances, une enquête sur la cargaison à bord du navire résoudra le problème", poursuit le recueil des preuves, ce qui signifie on ne peut plus clairement, que l'observation visuelle et les photographies laissent, à elles seules, subsister le doute.

Il convient donc de ne pas porter atteinte à la présomption d'innocence par des moyens douteux, et il faut donc bien dissiper le doute notamment par "l'enquête sur la cargaison", et donc par les prélèvements qui seuls résoudront le problème.

Le phénomène n'est pas nouveau, et la solution est classique : lorsque le doute existe, on ne saurait raisonnablement se contenter des apparences, que ce soit en matière civile (recherche de paternité et analyse des sangs) ou en matière pénale (prélèvement ADN).

Une enquête sur la cargaison à bord s'impose donc, pour résoudre le problème. Cet examen serait d'autant plus convaincant si l'on trouvait des produits prohibés identiques à ceux se trouvant dans la nappe. La Convention Marpol 73/78 n'autorise-t-elle pas les rejets de résidus de cargaison, au-delà des 50 miles marins de la côte ? Or, de tels rejets peu-vent apparaître sous l'aspect de reflets bleus ou arc-en-ciel, tandis que des taches brunâtres apparaissent dans le sillage du navire (cf. Manuel précité p. 28). Une enquête menée à bord du navire s'impose pour décider du non-respect de la règle 9 de l'annexe I de la Convention Marpol.

Il apparaît, dès lors, qu'on ne peut sérieusement se fonder sur les seules photographies même "corroborées" par l'observation visuelle, pour conclure à l'imputabilité d'une pollution à un navire. La présence d'une tache de sang dans un lieu déterminé ne permet pas d'imputer un crime à une personne qui a pu un jour se trouver sur les lieux. Il faut d'abord savoir s'il s'agit de sang humain et de sang appartenant à la personne. Cette identité établie, il reste encore à établir la date à laquelle la tache de sang a été laissée sur le sol. Et l'analyse ADN ne fournit aucun renseignement sur ce point.

En troisième lieu, à supposer qu'il y ait une nappe d'hydrocarbures et que celle-ci puisse être rattachée à un navire déterminé, il reste à déterminer

si le rejet d'eaux mazouteuses a été volontaire ou non. Dans le premier cas, il sera possible de retenir l'infraction contre le capitaine du navire, tandis que dans l'hypothèse d'un déversement involontaire, par exemple en raison d'une avarie inconnue du capitaine, celui-ci ne saurait être déclaré coupable d'un délit intentionnel. Comment distinguer le premier cas du second ?



Dès lors que les commandants d'aéronefs de la Marine Nationale ou de la Douane repèrent une apparence de pollution pouvant provenir de tel navire, ils procèdent à un contact radio avec le capitaine afin de signaler la suspicion de pollution. S'il est constaté un arrêt de la trace à la poupe du navire, il est possible que le navire se trouvait à l'origine du déversement observé à la poupe, mais cela ne prouve pas le caractère volontaire du rejet. En revanche, si, malgré les appels, le capitaine ne répond pas tandis que le rejet continue peut-on en déduire une volonté affirmée ou délibérée de polluer ?

Dans l'affaire soumise aux juges de Brest, il y a eu arrêt du rejet, à la suite du contact radio. Cela signifie que l'opération en cours a été arrêtée, mais n'établit pas que le rejet était volontaire. D'ailleurs, la Convention Marpol, et en particulier la règle 11 de l'annexe I de ladite Convention exclut la règle 9 en cas de rejet d'hydrocarbures à la suite d'une avarie, si toutes les précautions raisonnables ont été prises. Or, en l'espèce, le capitaine a fait rechercher la cause du rejet en mer, et il a été établi que, malgré les contrôles effectués peu de temps auparavant, c'est du fait du percement du tuyau traversant le ballast n° 3 que l'eau s'est chargée d'hydrocarbures et a pollué la mer. Puisque le capitaine avait interdit de mettre de l'eau de mer dans le ballast n° 3, le tribunal a décidé que le capitaine avait pris des précautions raisonnables. Il n'y avait aucune faute à lui reprocher, et le tribunal l'a relaxé, en observant qu'à l'époque des faits, la pollution résultant d'une négligence ne concernait que les navires français. Cette décision, qui tient compte du fait justificatif de la règle 11 de l'annexe I de la



Convention Marpol, ne peut qu'être approuvée, à la différence du jugement du Tribunal de grande instance de Paris du 3 octobre 2002 (DMF 2003. 490) qui, dans des circonstances compa-rables, a atténué la peine, sans prononcer de relaxe, malgré le caractère accidentel de la pollution.

Quant à l'affaire soumise aux juges marseillais, elle a donné lieu à une décision de condamnation parce que les messages radios adressés par les douaniers seraient restés sans réponse tandis que le rejet polluant cessait quelques minutes après la sommation faite par l'opérateur de l'avion de la Douane. Les juges, il est vrai, ont relevé divers indices complémentaires.

La décision aurait pu préciser quelle était la norme internationale mécon-nue et en quoi sa violation était de nature à établir la preuve d'une pollution.

On voit bien en tout cas que les photographies aériennes - tout en permettant de repérer des nappes suspectes - ne permettent pas d'établir avec certitude un rejet supérieur aux normes autorisées, pas plus que l'arrêt du rejet ne démontre le caractère volontaire du rejet d'eaux mazoutées. Aussi bien comprend-on les résistances légitimes de la défense (V. *Ouest France*, 1^{er} décembre 2004). Il faut d'autres indices; et revenir, le cas échéant, à l'éprouvette et à l'analyse des prélèvements. Au demeurant, l'instruction du 15 juillet 2002 du premier ministre (*J.O.* 3 oct. 2002 p. 16328) prend soin de renvoyer pour le recueil des éléments constitutifs de l'infraction à la résolution A542 (13^o) de l'organisation maritime internationale, laquelle donne des indications sur les critères requis pour la valeur des photographies, et la circulaire du 1^{er} avril 2003 préconise, comme y incite l'O.M.I., le recours au faisceau d'indices, et en particulier aux indications provenant de l'évaluation faite par l'équipe comprenant un officier du centre de sécurité des navires ou aux inspections des installations destinées à évacuer les eaux mazouteuses effectuées par les inspecteurs de la sécurité maritime (12).

En revanche, la seule photo ne peut corroborer le constat visuel de l'agent (13), car elle n'est que l'oeil de l'agent de constatation. Elle ne peut donc confirmer l'observation du douanier ou du marin. Au demeurant, les présomptions légales ne sont guère acceptables, au regard de l'art. 6-2 de la CEDH sur la présomption d'innocence (14). *A fortiori* doit-il en être de même pour les simples présomptions de fait ou de l'homme (cf. art. 1353 du Code Civil...).

On ne peut qu'approuver les

recommandations formulées par les organismes officiels ou la circulaire précitée, dès lors que les peines fulminées par la loi ne sont plus anodines (notamment du fait de la loi du 9 mars 2004) et que les juges prononcent des amendes très importantes (dont une partie est mise à la charge de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant) et allouent des dommages-intérêts élevés, dont il est légitime de se demander s'ils sont fondés en droit.

II. - SUR LES DOMMAGES-INTÉRÊTS

En l'absence de dispositions spéciales, hors les conventions sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution du 27 novembre 1992, les principes en matière de responsabilité civile et d'action civile exercée contre les pollueurs sont ceux de l'art. 2 du C.P.P. et de l'art. 1382 du Code civil. On doit réparer le préjudice subi directement par ceux qui ont été victimes personnellement de l'infraction.

A. - Afin de faciliter l'exercice de l'action civile, pour le cas de dommages de faible importance, ou pour permettre l'exercice d'actions contre les pollueurs, en cas de carence du ministère public, la loi du 10 juillet 1976 a confié aux associations agréées exerçant leurs activités statutaires dans le domaine de la protection de la nature ou oeuvrant pour la protection de l'environnement la possibilité d'exercer "*tous les droits reconnus à la partie civile*" pour les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre. Les associations disposent d'une sorte d'action syndicale. Ce faisant, la loi leur a permis d'être déclarées recevables dans leur constitution de partie civile, en cas d'atteinte même indirecte aux intérêts collectifs violés par une infraction pénale relative à la pollution (15). Mais si l'art. L. 142-2 du Code de l'environne-

ment donne à une association agréée le droit de se constituer partie civile, il ne lui confère pas le droit d'obtenir une réparation sans préjudice dûment établi (16).

B. - La règle, en la matière, est la réparation intégrale du préjudice : pas moins que le dommage subi, mais pas plus (17). Ni la gravité de la faute ni le comportement de la victime en matière d'infraction contre les biens n'ont d'influence sur la réparation du dommage effectivement subi.

Sans doute, lorsque le préjudice occasionné par l'infraction est diffus et intéresse une certaine collectivité ou l'ensemble des citoyens, comme c'est le cas pour le préjudice anticoncurrentiel, certains prônent, à l'exemple de droits étrangers, le recours à des dommages-intérêts punitifs (18). Une telle manière de penser procède d'une confusion entre la peine et la réparation. La peine est assurée par la condamnation à l'amende, profitant à la collectivité toute entière, tandis que la réparation consiste dans la remise en état du patrimoine amputé par le délit. Aussi bien, c'est en fonction des dépenses occasionnées par la pollution, que les associations agréées peu-vent obtenir des dommages-intérêts.

Or, il est permis de constater qu'au cours des trois dernières années, de plus en plus d'associations se constituent partie civile à l'audience, et elles réclament des sommes correspondant à l'étendue présumée de la nappe d'hydrocarbures affectée d'un coefficient (1 euro ou 2 euros du m²), sans fournir la preuve de la moindre dépense effectuée afin de remédier aux effets du rejet.

Il y a là un véritable dévoiement de l'action civile. Les juges de Brest en relaxant le capitaine n'ont pas eu à se prononcer sur cette question. En revanche, le Tribunal correctionnel de Marseille a accordé la même réparation aux quatre associations ayant présenté une demande chiffrée. A croire qu'elles aient toutes œuvré de concert pour supprimer les effets du rejet des hydrocarbures. Sans doute, est-il admis que les juges du fond apprécient souverainement le montant des dommages-intérêts, mais encore faut-il que le préjudice allégué soit établi, et, en matière pénale, qu'il soit la conséquence inéluctable de l'infraction poursuivie et retenue.

C'est dire que la solution adoptée par le Tribunal de Marseille n'est pas à l'abri des critiques quant à la réparation des dommages consécutifs à une pollution marine.



En définitive, s'il est légitime de lutter contre les pollutions provenant des rejets volontaires en mer d'hydrocarbures, il importe de respecter les principes habituels du droit pénal, afin de limiter les risques d'erreur judiciaire et la condamnation d'innocents. La preuve de l'infraction ne peut pas résulter du seul examen des photographies, qui malgré leur précision du point de vue de l'image, n'établissent pas l'existence d'hydrocarbures, n'identifient pas toujours le pollueur, et ne tiennent pas compte des circonstances dans lesquelles le rejet s'est effectué. L'apparence ne peut pas suffire à écarter la présomption d'innocence rappelée dans l'article préliminaire du C.P.P. et dans la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales (art 6-2). Au demeurant, le doute ne profite-t-il plus à la personne poursuivie ? Pas davantage, on ne peut réparer un préjudice hypothétique ou un dommage évalué forfaitairement et dont il n'est pas établi qu'il a été subi effectivement par telle association. Les dommages-intérêts punitifs ne sont pas reconnus en droit français.

- (1) V. Ch. Marques, "La répression des rejets illicites d'hydrocarbures", *DMF* 2004. 307.
- (2) V. M. Rémond-Gouilloud, "Anatomie d'un monstre marin, la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures", *DMF* 1983. 703.
- (3) cf. Stefani-Levasseur et Bouloc, *Droit pénal général* 19^e éd. 2005, n°122 et 123 ; J. Pradel, *Droit pénal général*, 14^e, n°137 ; Ph. Conte et P. Maître du Chambon, *Droit pénal général*, 7^e éd., n°124.
- (4) V. Stefani-Levasseur et Bouloc, *Procédure pénale*, 19^e éd., n°131 et ss ; Merle et Vitu, *Traité de Droit criminel*, T. II, 5^e éd., n°152 et ss ; J. Pradel, *Procédure pénale*, 11^e éd., n°389 ; B. Bouloc, "La preuve en matière pénale" in *La preuve, Etudes juridiques* n°19 *Economica* 2004 p.43.
- (5) in *La preuve, Economica* 2004, p. 1.
- (6) V. C. Puigelier, "Vrai, véridique et vraisemblable", in *La preuve, Economica* 2004, p.195 et spéc. p.215 et ss.
- (7) not. ArL 6-2 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ; art. 14-2 du pacte des Nations Unies sur les droits civils et politiques.
- (8) V. J. Montreuil, *Rép. Dalloz de Droit pénal*, V^o Procès-verbal, n°114.
- (9) Crim. 20 janvier 1977, *Bull* n°29 *JCP* 1977 II 18641 note P. Chambon.
- (10) Crim. 20 déc. 1868, *DP* 1869, 5. 318 ; Crim. 21 janv. 1938, *Bull.* n°23.
- (11) CA Rennes 19 septembre 1996, *DMF* 1997. 100, note R. Léost.
- (12) V. d'ailleurs T.G.I. Brest 16 déc. 2003, *DMF* 2004 p.119 note M. Rémond-Gouilloud, décision qui a pris en compte, outre les photos et le film vidéo, les prélèvements en mer et l'analyse comparée des prélèvements en mer avec les prélèvements dans le puisard de la cale arrière et la caisse de rétention.
- (13) V. néanmoins TGI Paris, 9 avril 2002, *DMF* 2002 p. 912 ; voir aussi TGI Brest 18 nov. 2003, *DMF* 2004 p.115 ayant fait prévaloir les photos sur les constatations faites par l'inspecteur de sécurité des navires !
- (14) cf. aff. *Salabiaku*, Cour européenne des droits de l'homme, 7 oct. 1988, *RS crim.* 1989/167 ; aff. *Phan Hoang*, Cour eur. droits de l'Homme. 25 sept. 1992, *JCP* 1993 13654 n°15.
- (15) V. Stefani-Levasseur et Bouloc, *Procédure pénale* 19^e éd. n°252 à 255.
- (16) V. toutefois, les solutions consacrées par certaines juridictions et recensées par Ch. Marques, "la répression des rejets illicites d'hydrocarbures", *DMF* 2004 p.307 et sp. p.314.
- (17) V. à cet égard : Com.11 mai 1999, *Bull. civ. IV* n°101 ; Civ. 2^e 19 mars 1997, *Bull. Civ. II* n°89, *D* 1998 somm. 50 obs. H. Groutel).
- (18) V. à cet égard, les sanctions judiciaires des pratiques anticoncurrentielles, colloque du CRDAE de Paris I, avril 2004, *Les Petites Affiches*, n°14 du 20 janvier 2005 sp, p.53.

Nous remercions Maître G. Brajeux pour nous avoir autorisé à publier le texte ci-dessous

Un peu plus de considération pour les Commandants de navires au Tribunal de Brest

Le 29 mars 2005, le Tribunal correctionnel de Brest a rendu un jugement de relaxe, au bénéfice de Monsieur Sdrjan LJUSTINA, Commandant du pétrolier japonais "Atlantic Hero".

Cette décision, qui a été immédiatement frappée d'appel par le Parquet et qui devra donc être rejugée par la Cour de Rennes, remet un peu de baume dans le coeur de tous ceux qui considéraient que la justice n'était plus rendue de façon "sereine" dans les affaires de pollution (cf AFCAN Informations, n° 67 de février 2005).

Depuis de nombreux mois, les procédures se suivaient et se ressemblaient : ce n'était pas tant les décisions de condamnation qui étaient préoccupantes, mais plutôt le fait que les arguments utilisés par les Capitaines de navires et leurs conseils (Avocats ou Experts) étaient systématiquement rejetés sans aucun examen sérieux, quand ils n'étaient pas purement et simplement tournés en ridicule.

Dans l'affaire de l' "Atlantic Hero", le

navire, pétrolier japonais à double coque, avait été photographié avec un sillage suspect. Aucun prélèvement dans la nappe n'avait été effectué par les autorités mais, dès son arrivée dans le port du Havre, les conseils du navire et de son Commandant avaient veillé à prélever des échantillons dans les ballasts d'eau de mer dont le nettoyage et l'évacuation des résidus pouvaient être à l'origine des traces relevées par l'avion. Ces échantillons avaient été remis aux Gendarmes Maritimes, aux fins d'examen contradictoire dans le cadre de l'enquête, mais le Parquet avait refusé qu'ils soient conservés et encore moins analysés. Des analyses avaient néanmoins pu être effectuées par un Expert Judiciaire sous le contrôle d'un Huissier et des traces d'hydrocarbures y avaient été retrouvées.

Pendant son séjour dans le port du Havre, le navire avait reçu non seulement la visite de la Gendarmerie maritime, celle des Affaires maritimes, mais également celle d'un Expert

mandaté par le Parquet. Un autre Expert, mandaté par l'Armateur cette fois, l'avait rejoint et leurs investigations avaient débouché sur des rapports concordants en faveur du navire.

A l'audience, devant le Tribunal correctionnel de Brest, l'Armateur avait pris soin de convoquer, en tant que témoin, non seulement l'Expert du Parquet, mais également son propre Expert. Le Parquet s'était opposé à ce que l'Expert de l'Armateur puisse témoigner et le Tribunal l'avait suivi. Malgré cela, un débat technique très approfondi avait eu lieu à l'audience et tous les participants avaient véritablement eu l'impression que, pour une fois, les arguments de la défense étaient "écoutés", sans savoir s'ils seraient "entendus".

Le lendemain, la presse se faisait l'écho des débats, tournant une nouvelle fois en ridicule les arguments utilisés par le Capitaine et ses défenseurs.

* *
*

Quelques semaines plus tard, le jugement sera donc rendu et, tant dans la forme, que sur le fond, les Juges ont manifestement voulu démontrer qu'ils étaient disposés à rétablir un certain équilibre et à ne plus considérer que la simple présence d'une pollution, présumée par hydrocarbures, dans le sillage d'un navire pouvait suffire à condamner pénalement son Capitaine à des amendes souvent très lourdes.

C'est ainsi que l'on peut lire, sous la plume des Magistrats brestoïis :

"Peut-on accepter comme élément de preuve les prélèvements effectués par le capitaine dans le ballast n°2 tribord ? A ce titre, il sera rappelé que si la présence d'une pollution à l'arrière du navire fait présumer la réalité d'une infraction jusqu'à preuve contraire, encore faut-il pouvoir ménager cette preuve contraire au prévenu. Dès lors que le capitaine avançait une explication, encore aurait-il fallu vérifier sa thèse. Que peut-il faire si ses dires ne sont pas vérifiés et ses éléments de preuve privés refusés ?

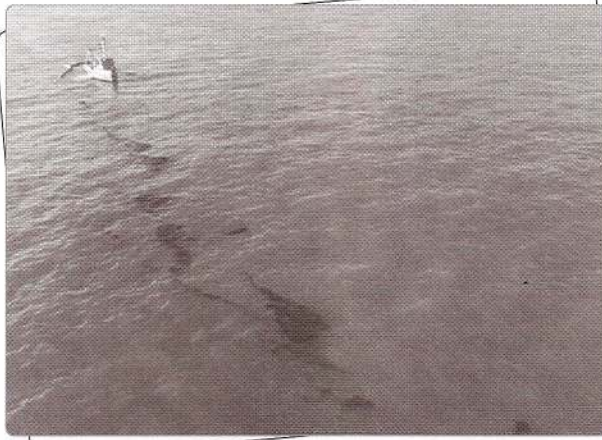
Or, si le parquet a refusé l'analyse des prélèvements compte tenu de l'absence de contradictoire lors de leur réalisation, force est de constater qu'il a de même omis de faire de nouveaux prélèvements.

Ainsi, le Tribunal ne peut refuser dans de telles conditions la fiabilité des prélèvements effectués immédiatement par le capitaine, d'autant que loin d'être affirmatif, celui-ci, dans son audition, avance simplement une thèse et sollicite une vérification. Pour le surplus, la traçabilité de l'échantillon est assurée par les précautions prises par la défense, soit remise du prélèvement par les gendarmes maritimes à un huissier qui le remettra à un expert judiciaire pour analyse."

* *
*

Pour la première fois également, les Magistrats ont accepté de prendre en considération un rapport d'expertise présenté par la défense, avec le respect bien évidemment d'un certain nombre de règles élémentaires. Bien entendu, ce rapport était d'autant plus facilement admis par le Tribunal qu'il venait en quelque sorte "confirmer" la thèse évoquée par l'Expert de l'accusation. Les Juges écrivent :

"Le rapport d'expertise vient attester la présence dans les prélèvements analysés d'une part de composés acides et esters



méthyliques d'acides gras de masses élevées, ces composés se trouvant facilement dans des graisses à usage industriel, d'autre part en quantité minoritaire d'hydrocarbures, ces composés pouvant provenir d'hydrocarbures du mazout ou du pétrole. Et ce rapport d'expertise est conforté par l'expertise judiciaire de M. Morvan qui retient comme plausible la thèse de la défense à savoir la réalité d'hydrocarbures dans les eaux de ballast compte tenu des conditions d'aspiration dans les ports de déchargement ou terminaux dont les eaux peuvent contenir des boues plus ou moins polluées par des produits de toutes sortes, entre autres des résidus d'hydrocarbure."

* *
*

En conclusion, les Juges brestoïis ont à nouveau retenu le principe de l'équilibre devant être recherché entre la thèse du Parquet et la thèse de la défense pour rappeler que la pré-

somption de culpabilité (qui, aussi choquante soit-elle, résulte bien des textes en vigueur) pouvait être combattue par la preuve contraire.

On peut en effet lire en conclusion de cette décision :

"Dans un sens comme dans l'autre (culpabilité ou relaxe), le Tribunal ne peut s'appuyer sur une preuve formelle en l'absence de lien établi par analyse entre les hydrocarbures se trouvant dans la nappe et les hydrocarbures se trouvant soit en cale machine (thèse du parquet), soit dans les ballasts (thèse de la défense).

Tout au plus le Tribunal constate que la présomption de culpabilité établie au départ par la présence d'une nappe suspecte à l'arrière du navire est renversée par la preuve de l'existence de corps gras et notamment d'hydrocarbures dans les boues en fond de cale à ballast rendant plausible l'explication du capitaine, alors qu'en parallèle toutes les règles ont été observées y compris le respect des obligations de transcription des opérations effectuées dans les journaux de bord "

* *
*

Il reste à souhaiter que cette décision soit confirmée par la Cour d'appel de Rennes mais, en tout état de cause, il s'agit d'un premier pas tout à fait intéressant.

Paris, le 31 mars 2005

Guillaume Brajeux
Holman Fenwick & Willan

Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

OUESSANT - MOLENE 02 98 80 80 80 COMPAGNIE MARITIME
SEIN 02 98 70 70 70 PENN AR BED

Qui commande ?

Les conflits commerciaux ayant pour objet la Sécurité ne sont pas rares et les Commandants se trouvent assez fréquemment pris en leur milieu. Si l'Armateur a un SMS ("Safety Management System") digne de ce nom, le Commandant sera capable de faire part de ses problèmes à la Personne Désignée à terre. Au Cabotage, l'autorité des Commandants, qui selon le Code ISM est "prioritaire" ("Overriding"), se trouve abandonnée dans les Chartes-Parties au profit du personnel de terre.

Souvent les Chartes-Parties demandent un "accostage Tribord à quai" quelles que soient les conditions de Vent / Marée/ Courant. Ceci a été la cause d'avaries au navire en obligeant à effectuer des manœuvres totalement inappropriées aux conditions environnantes. Si un Commandant fait appel à des remorqueurs supplémentaires, il y a enquête.

Ce sujet demande un commentaire judiciaire.

Tout d'abord, ceci met au premier plan les tensions toujours présentes entre Commerce et Sécurité.

Il se peut que la question ne soit pas en fait un problème de C/P mais une matière d'"Instructions de Voyage" des Affréteurs :

- Si elles émanent d'un **Affréteur au Voyage**, leur statut légal est légèrement douteux.

Les Affréteurs au Voyage n'ont pas le droit général "to order the vessel around".

- Cependant, si les Instructions proviennent d'**Affréteurs à Temps**, ceux-ci ont un droit général "to order the vessel around", mais il ne s'étend pas aux questions de Navigation.

Bien que cette frontière ait été troublée par la décision judiciaire "Harmony Hill", le fait reste que ceci laisse encore au Commandant le

droit de prendre les décisions concernant la navigation, en particulier quand la Sécurité du navire est en jeu.

Dans n'importe quelles circonstances, la loi considère que le Commandant a un devoir prioritaire ("Overriding") envers la sécurité du navire et de l'équipage. Il a aussi le droit prioritaire de prendre toute action qu'il considère nécessaire, en marin compétent.

De ce fait, même si la C/P contient une clause pour "accoster Tribord à quai", le Commandant n'est pas tenu de toujours la respecter, si dans une circonstance particulière, il considère qu'il est dangereux de le faire. Si un conflit s'élevait d'une telle situation, il n'y a aucun droit dans la C/P de demander le changement du Commandant.

Dans une C/P à Temps il peut exister une telle stipulation, mais les armateurs ne sont généralement tenus que de prendre en compte la plainte et de relever le Commandant **que si elle est justifiée**. Il revient aux Armateurs de soutenir leur Commandants, bien que le fait qu'ils le fassent ou non, dépend essentiellement de considérations commerciales...

Si les "Instructions de voyage" mentionnent l'obligation d'accostage Tribord à quai et la nécessité éventuelle de faire appel à des remorqueurs supplémentaires, les conséquences légales dépendront du libellé exact dans la C/P et les Instructions de Voyage. Les Affréteurs cependant devraient payer les remorqueurs supplémentaires sur la base de "time and use".

Malgré le libellé précédent, le Commandant reste responsable de la sécurité de son navire.

Un bon armateur le supportera, bien que nous soyons convaincus que ceci ne sera pas le cas en de nombreuses occasions ! (sic)

Traduction libre par J-M BILLOT de l'Extrait d'une lettre du Capt. A.PELS, Président du KBZ (ex-« Mededelingen voor de kapitein », Revue du NVKK)

Le retour des écrivains ???

L'ADMINISTRATION DU NAVIRE EST ELLE EN TRAIN D'ASSASSINER LA SECURITE MARITIME ??

Mis à part le fait que le transport maritime a évolué en une opération complexe, contrôlée d'une façon permanente par plusieurs acteurs à terre, tous demandant des rapports réguliers de l'avancement et des conditions de la part de l'Etat-major du navire, les exigences supplémentaires accrues, principalement en matière de sûreté et de sécurité, ont abouti en une série sans cesse accrue de tâches administratives obligatoires qui reposent sur le Commandant, le Chef Mécanicien et le Second Capitaine. Ces exigences sont imposées autant par l'Armement du navire que par les Etats du Pavillon et les Etats du Port, selon les législations nationales et internationales.

L'entrée en vigueur du Code ISPS le 1er Juillet 2004, a incontestablement augmenté, encore plus, le fardeau administratif sur un ou plusieurs des officiers à bord.

Cela va sans dire que, en tenant compte de la charge normale de travail, ces tâches administratives, aussi justifiées et nécessaires qu'elles puissent être, contribuent considérablement au risque de fatigue de l'officier de quart, qui a été au port en charge des opérations de chargement/déchargement et/ou du Commandant, une fois le navire en mer et de ce fait risquent d'affecter la sûreté de la navigation et la gestion du navire.

Nous sommes par conséquent de l'opinion qu'il est absolument nécessaire de rechercher des moyens pour alléger le fardeau administratif du Commandant, du Chef Mécanicien et du Second Capitaine sans déplacer la charge de travail sur les autres officiers dont le travail au Port ou en mer est déjà surchargé..

Ceci s'applique encore plus aux navires au Cabotage avec des équipages réduits et des périodes de transit courtes.

Réduire le fardeau administratif pourrait être effectué de deux manières différentes, et de préférence par une combinaison des deux.

Primo, le travail administratif devrait être examiné minutieusement, par les administrations internationales et nationales et par les compagnies de navigation, ou apparentées, afin de trouver une manière pour réduire la paperasserie pour le personnel du navire.

Il est cependant très douteux que ces parties soient préparées à abolir un vaste nombre de documents, qu'elles viennent d'instaurer comme outils indispensables pour la gestion, la sécurité et la navigation sûre du navire.

Secundo, le chemin manifeste pour s'attaquer au problème de la paperasse est d'assigner un membre d'équipage administratif supplémentaire approprié à chaque navire.

Le Collège Royal Maritime Belge (KBZ) suggère par conséquent de considérer l'ajout d'un membre d'équipage supplémentaire, chargé principalement des tâches administratives.

Que ce membre d'équipage soit ou non inclus dans la décision d'effectifs n'est pas si important et devrait être laissé ouvert à une discussion ultérieure.

Nous réalisons pleinement que certaines de ces tâches devront rester seule prérogative du Commandant et/ou du Chef Mécanicien, mais nous sommes néanmoins convaincus que la plus grande partie du travail administratif pourra être transférée à un tel "membre d'équipage administratif".

Il est manifeste que l'augmentation de l'équipage ne devrait pas mener à une distorsion de la compétitivité du navire. Il est impératif par conséquent qu'un niveau d'égalité doit être maintenu au niveau mondial. Ceci ne peut être réalisé que si la mesure est rendue obligatoire pour tous les navires comme conséquence d'une législation internationale imposée par l'OMI.

Autoroute de la mer

Au grand concours du merroutage, c'est un outsider qui a décroché le pompon. Le 28 janvier, Louis-Dreyfus Armateurs (LDA), associé dans une société commune avec l'Italien Grimaldi, a lancé la première "autoroute de la mer" française entre les ports de Toulon et de Civitavecchia (sud de Rome). Depuis un mois, les transporteurs découvrent ce service consistant, trois fois par semaine (dans les deux sens) à faire grimper leurs camions sur un navire. De trois camions pour la première traversée, le remplissage est monté aujourd'hui à une moyenne de 20 (sur les 150 places possibles). Le 8 avril, la ligne devrait être officiellement inaugurée en grande pompe avec, en *guest stars*, Jacques Barrot (commissaire européen aux Transports) et François Goulard (secrétaire d'Etat aux Transports). Serge Lepeltier, ministre de l'Ecologie, est également attendu pour rappeler que "merrouter", c'est aussi protéger l'environnement. Si Grimaldi propose déjà une liaison de ce type entre l'Espagne et l'Italie, c'est "la première fois au départ de la France que des bateaux embarquent des camions pour concurrencer une liaison routière", se félicite LDA, dont le patron, Philippe Louis-Dreyfus, parle d'une "démarche citoyenne".

Ligne droite. Depuis l'annonce du ministère des Transports de promouvoir le merroutage en France, en 2003, les regards étaient davantage tournés vers le littoral Atlantique (La Rochelle, Nantes-Saint-Nazaire, Cherbourg), pour des raisons que des mauvaises langues jugeaient politiques : il s'agissait des fiefs de membres éminents du gouvernement. Il fut même question d'un Nantes-Espagne avec escale à la Rochelle - rebaptisé "Express Fillon-Raffarin" par certains transporteurs et armateurs -, vite abandonné.

C'est finalement du côté de la façade méditerranéenne qu'est parti le premier navire "merrouteur" de GLD Lines (nom de la société commune entre LDA et Grimaldi). Pourquoi Toulon-Rome ? Parce que par rapport au trajet par la route qui oblige à faire un arc, le bateau trace une ligne droite, ce qui rend l'option maritime plus compétitive que sur la façade Atlantique, entre la France et l'Espagne, où le navire longe la côte. Christophe Santoni, directeur de GLD Lines, affirme que, tout compris - entrée et sortie du port, embarquement débarquement - "la voie maritime dure 15 heures contre 22

heures seulement de trajet pour un routier respectueux de la limitation de vitesse et des temps de pauses légaux". Le prix proposé, à partir de 400 euros avec deux repas pour le conducteur, se veut "deux fois moins cher que la route". "Pour certains trajets, on économise du temps et de l'argent, confirme Gilbert Piron, responsable des Transports Gelin, implanté en Bretagne. Ça évite de payer le tunnel du Frejus ou du Mont Blanc (200 euros), une partie de route en Italie, et du gazole." Pour l'instant, l'entreprise - 330 employés et 250 véhicules - qui achemine chaque semaine vers l'Italie 80 camions chargés de nourriture animale ou de biscuits a emprunté la ligne une seule fois, et la reprenait hier soir. "Le souci, c'est que trois départs par semaine, c'est juste. Et on ne peut pas se permettre d'attendre."

Conscients des difficultés de démarrage, LDA et Grimaldi ne se sont pas jetés dans ce pari sans filet : si l'italien a fourni le bateau (1), évitant un coûteux investissement de départ, LDA a amené un client solide. L'armateur français, qui effectuait deux allers-retours entre Fos-sur-Mer et Rome pour le compte de Gefco (branche transport de PSA) a persuadé le constructeur de transférer les départs vers Toulon. La nouvelle autoroute de la mer peut donc compter sur

40 000 voitures par an (dans le sens France-Italie) et un chiffre d'affaire substantiel. C'est autant de place qui ne sera pas utilisée pour ôter les camions des routes, mais cela rend l'expérience moins aventureuse sur le plan économique. Il ne suffit plus que d'embarquer 60 remorques par trajet (sur 150 possibles) pour atteindre le seuil de rentabilité.

Passagers. Outre ce "fond de cale" bienvenu, GLD Lines mise sur le transport de passagers, avec ou sans voiture. Le bateau a une capacité de 800 places, dont 400 couchettes. GLD Lines, qui n'a pas attendu que les aides publiques soient débloquées pour se lancer, compte bénéficier de subventions pendant les trois premières années d'exploitation, lesquelles pourraient permettre de mettre en place un deuxième bateau sur la liaison. L'Italie a déjà fait un geste : courant avril, un bonus environnemental sera octroyé - une ristourne de 100 euros - pour chaque transporteur choisissant la route du large

Marc PREBOT

(1) L'équipage (trente-cinq hommes) sera à 100% italien, ce qui permet selon LDA une économie de 50% par rapport aux marins français.

A propos de l'article sur les porte-conteneurs dans Al 67

J'espère que les quelques remarques suivantes ne seront pas prises en "mauvaise part", mais je veux parler un peu de pratique, et pardonnez moi si je fais quelques rappels élémentaires.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre article sur la sécurité des porte-conteneurs.

Article sérieux, mais dans lequel, je pense, il semble manquer toute une partie sur les fatigues de coque. Les fissures ne sont pas une avarie "nouvelle" sur ce type de navire. Tout le dernier paragraphe avant la conclusion est vrai, mais il faudrait aussi améliorer et considérer aussi l'exploitation "courante" de ces navires qui est une cause de fatigue très importante: "Vaste programme !".

En effet, sur ces navires, en dehors, bien sûr de la stabilité, il y a des limites pour la flexion, les efforts tranchants, comme sur les vraquiers, mais aussi sur la torsion, chose très contraignante (bien plus que les efforts tranchants par ex.).

Or, en pratique, tous ces efforts sont

négligés en cours d'opérations pendant lesquelles les calculs, très longs (particulièrement de torsion), sont pratiquement impossibles à faire. En escale, il est mis une paire de ballast en automatique pour tenir le navire droit, et le terminal suit son programme en vidant (par ex.) des tranches entières latérales sans que quiconque suive les efforts de coque. On s'aperçoit que, dans des tournées de ports successifs (Tournée Nord Europe ou Japon Corée Chine par ex.), il est déjà assez laborieux d'avoir des calculs de stabilité faits dans de bonnes conditions (à vérifier aux mouvements du navire, quand on connaît, en plus, la fiabilité générale des poids indiqués de conteneurs). Les traversées courtes entre ports successifs sont faites dans exactement les mêmes conditions. (Les calculs de stabilité, en tournée, ne sont pas faits normalement mais simplement par déchargement/chargement).

Les calculs complets de stabilité, flexion, efforts tranchants, torsion sont faits

(en principe) si on a eu le temps et si les circonstances le permettent avant une longue traversée (dernier port de tournée) pour la situation de cette grande traversée. Un navire stable, avec flexion et efforts tranchants corrects (c'est déjà pas mal ...) peut



avoir une torsion dépassant (largement) les limites permises (connues au moment du départ si le calcul a été fait ...!), par exemple trop lourdement chargé dans une tranche Bd, et dans une tranche éloignée Td. Une longue compensation par ballastage est alors nécessaire (sans engager la stabilité !) et quelquefois insuffisante, quand cela est possible, en effet, si une torsion grave est présente dans une tranche avec ballast soutes et qu'on est près du plein de combustible, il n'y a rien à faire avant consommation importante; et, si on a pas le plein, un très long transfert (par la pompe combustible) est alors à faire, s'il y a du personnel, et pendant ce temps, on est parti, bien sûr.

Tout cela, si le plan est respecté scrupuleusement au chargement (Oooooohhhh !). Les manutentionnaires sérieux savent qu'ils doivent respecter au moins la répartition verticale des poids, pour la stabilité ; et tous ne sont pas sérieux. Combien de fois voit-on des inversions, à bord, parce que un conteneur a été pris tardivement sur le terminal ?, des efforts de torsion inconnus sont alors certainement rajoutés, chose aggravée lorsqu'il y a peu de ports de déchargement (tranches "homogènes" plus importantes). J'ai, personnellement, plusieurs fois, vu sur des papiers de pointeurs, au chargement, la note "Any order" (ou équivalente dans d'autres langues, ou instruction verbale au pointeur) sur des tranches de même destination; chose grave, pour la stabilité mais aussi quand il s'agit de pontées avec présence de dangereux. Des réclamations, sur place, sont, en général, suivies d'un peu d'effet; des réclamations plus officielles, en dehors de la stabilité ou de l'attention au dangereux, sont souvent arrêtées par l'armateur.

Tout cela vu dans de grands ports à conteneurs. Personnellement, la plus mauvaise coopération pour les deman-

des du bord a toujours été Rotterdam (de très loin), le plus grand laxisme rencontré sur l'ordre de chargement des conteneurs: Los Angelès.

En résumé, ces grands porte-conteneurs sont soumis à des fatigues très importantes et prolongées, inconnues pour une part. Bien des intervenants doutent de ces faits (bien que certains aient conscience du peu de fiabilité du poids indiqué des conteneurs).

Tout cela vient se rajouter aux incon vénients que tout le monde connaît, et rappelés pour le danger d'incendie: dangereux camouflés, mauvais arrimage dans les conteneurs ... et aussi renouvellement d'eau des ballasts...

Pour l'anecdote, on peut rajouter une remarque sur les chargements inter-ports en tournée. Il y a les conteneurs qu'on ne trouve pas sur le terminal, au dernier moment, et que l'on retrouve trop tard, le conteneur est alors mis sur un autre navire (signalé téléphoniquement); Chose vue et plus courante que l'on pense: Qui va se rendre compte, par ex. entre Anvers et Le Havre qu'il y a un ou plusieurs conteneurs en plus sur le pont ? Je suppose qu'il y a même des petits lots qui doivent passer gratis, je le dis parce que je l'ai soupçonné entre Tokyo et Kobé (malheureusement trop tard) et que, pour un lot de voitures neuves, je l'ai vu faire sur des Ro-ro, en trans Mer du Nord, le bord avait été prévenu d'un supplément mais pas l'exploitation (dans ce cas le paiement a finalement été fait après réclamation): Le bord doit signaler tout supplément, quand on a une agence salariée, à l'exploitation, sur les petits trajets.

Philippe SUSSAC

Communiqué de presse

Du nouveau dans la collection «Atlas de courants de marée»

Tout le sud de la Bretagne dont le Golfe du Morbihan

Cette collection d'ouvrages qui permet de visualiser les champs de courants à chaque heure de la marée, en vive-eau et morte-eau moyennes, est indispensable à la sécurité de tous les navigateurs et apporte également une aide efficace lors des régates.

Dans ce cadre, le SHOM publie une édition 2005 de l'Atlas de courants de marée : *Côte Sud de Bretagne, d'Audierne au Croisic*.

Cet ouvrage traite successivement les sujets suivants :

- généralités sur les courants de marées, les courants généraux ainsi que sur la circulation littorale ;
- caractéristiques des courants et définitions, spécificités des courants du Sud Bretagne ;
- abaque et emploi des cartes de courants ;
- carte générale de courants de marée d'Audierne au Croisic ;
- zoom sur les zones de La Pointe de Penmarc'h à La Pointe de Trévignon, de Port-Manec'h à Etel, de Quiberon au Croisic et du Golfe du Morbihan.

Par rapport à l'édition précédente de 1990, l'ouvrage bénéficie d'améliorations et d'ajouts importants :

- couverture globale décalée vers le Nord Ouest (*auparavant de Penmarc'h à Noirmoutier*) ;
- continuité des planches de zoom pour une navigation côtière optimisée ;
- courants dans le Golfe du Morbihan enfin représentés ;
- résolution spatiale améliorée ;
- traitement de l'information orienté afin de faciliter la lecture (meilleure perception des veines et de la force des courants) : représentation de la direction des courants sur les planches de détail par de simples flèches, limitation de l'inscription des vitesses lorsqu'elles sont inférieures à 0,2 nœuds, proportionnalité des flèches améliorée.

La description des phénomènes de courants dans le Golfe était très attendue par les navigateurs morbihannais. Un modèle de courants de marée a été élaboré sur la base d'un pas de 50 m à 150 m à l'intérieur du Golfe et de 400 m à 1000 m à ses abords, en intégrant les débits moyens des principaux cours d'eau s'y jetant.

Edition SHOM, Atlas de courants de marée, 558-UJA, 2005.

88 pages - Prix public conseillé : 17,20 €

Informations techniques sur le site Internet

www.shom.fr/atlas558.htm

Disponible dans tous les points de vente agréés du SHOM (voir les éditions 2005 du *Catalogue des cartes marines et des ouvrages nautiques* ou du *petit catalogue*, ou le site Internet www.shom.fr, rubrique *Produits et publications* puis *Comment se les procurer*).

Contact presse au SHOM

Gilles Colin - Tél. : 02 98 22 07 70

E-mail : gilles.colin@shom.fr

Pour connaître les autres publications du SHOM :

www.shom.fr, Produits et publications.

Le code ISPS

Depuis les années 70, la sûreté est un sujet de préoccupation pour tous les acteurs du monde maritime. Mais ce sont les événements dramatiques du 11 septembre 2001 qui ont servi de catalyseur à la mise en place de nouvelles mesures pour renforcer la sûreté maritime à tous les niveaux. Depuis le 1er juillet dernier, la certification isps est donc désormais un sésame incontournable pour l'ensemble des opérateurs.

QU'EST-CE QUE LE CODE ISPS ?

Le code ISPS (pour "International Ship and Port Facility Security") a pour premier objectif d'établir un cadre international faisant appel à la coopération des Gouvernements contractants, des organismes publics et privés - acteurs des secteurs maritimes et portuaires - pour prévenir et détecter les menaces et prendre les mesures adaptées contre les incidents de sûreté. On assimile trop rapidement les mesures requises par le code à un ensemble de moyens destinés à lutter exclusivement contre le terrorisme, alors qu'il s'agit en fait de lutter, de savoir détecter et de prévenir tout acte illicite ou de malveillance.

Le code incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles dont les plus visibles concernent le contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires (personnes, marchandises, approvisionnement...)

Navires et installations portuaires ont obligation d'établir un plan de sûreté qui garantit l'application des mesures nécessaires pour protéger les personnes, la cargaison, les engins de transport, le navire ou l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté. Les navires se voient délivrer un Certificat International de Sûreté valable pour cinq ans après approbation de leur plan par l'Etat du pavillon. Pour les installations portuaires, une Déclaration de Conformité est délivrée par l'Etat du port dont la période de validité ne doit pas dépasser cinq ans. Navires et installations portuaires sont soumis à des inspections périodiques de la part de l'Etat du pavillon et/ou du port dont le but est de s'assurer de la bonne application du Code.

Il est à noter qu'à partir du 1er Janvier 2005, les installations portuaires de la CEE seront inspectées par une Commission Européenne de Sûreté.

QUELLE EST LA DIFFÉRENCE AVEC L'ISM ?

Avec le code ISM (pour "International Safety Management") sont établies des normes pour garantir la sécurité en mer, améliorer la sauvegarde de la vie humaine et

prévenir les atteintes à l'environnement marin et les dommages matériels.

Avec le code ISPS, il s'agit cette fois de sûreté ("security") en anglais. Le code ISPS est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires, les personnes transportées, équipages comme passagers, et les installations portuaires accueillant ces navires, et constitué essentiellement de mesures de dissuasion en fonction de la menace. Dans le Code, les responsabilités des gouvernements contractants sont très importantes et longuement explicitées (notamment pour la sûreté des installations portuaires).

QUELS TYPES DE MENACES FAUT-IL ENVISAGER ?

Elles peuvent être très diverses : piraterie, terrorisme et trafics illicites (contrebande d'armes ou de stupéfiants), immigration clandestine, sabotage, prises d'otage, atteinte à l'image de marque de la compagnie etc... Pour prendre l'exemple de la piraterie, on constate malheureusement qu'elle augmente dangereusement d'année en année (370 attaques répertoriées en 2002, 460 en 2003 - ndlr). Elle se pratique désormais à grande échelle dans certaines parties du monde (Indonésie, détroit de Malacca, Bangladesh, Inde, Malaisie, Chine, Nigeria, Colombie...) malgré les nombreuses mesures prises pour tenter de l'éradiquer, et de manière de plus en plus violente et de plus en plus souvent meurtrière (20 membres d'équipages tués en 2003 contre 6 en 2002, et 46 portés disparus - ndlr).

On se souvient aussi des attentats qui ont touché l'"USS Cole" en 2000 ou le "Limburg" en 2002, pour ne citer qu'eux, et la menace d'actions terroristes contre ou avec des navires est une réalité aujourd'hui confirmée par les différentes informations obtenues des services de renseignements de nombreux pays. Car il ne faut pas oublier que les navires sont toujours une concentration soit de vies humaines, soit de marchandises dangereuses ou pouvant le devenir (hydrocarbures, conteneurs, produits chimiques...). L'application du code ISPS n'est

donc qu'un ensemble de mesures à prendre afin de rendre le navire et sa cargaison les plus inaccessibles possible pour des personnes mal intentionnées.

QUELLES ONT ÉTÉ LES ÉTAPES DE LA CERTIFICATION ?

L'application du code ISPS à bord d'un navire consiste d'abord en une **évaluation des risques** en fonction du type de navire, ses cargaisons, son équipage, son organisation interne, sa ou ses lignes habituelles. Les menaces éventuelles contre les opérations essentielles du bord et leur probabilité de survenance sont identifiées.

L'évaluation est étayée par des documents puis acceptée. Tenant compte des caractéristiques particulières au navire identifiées au cours de l'évaluation, un **Plan de Sûreté du Navire** (ou SSP -Ship Security Plan-) est élaboré qui décrit les mesures de sûreté, les relations bord / compagnie / installations portuaires, les procédures de communication avec les gouvernements, les procédures d'audit, l'organisation et l'exécution des tâches liées à la sûreté du navire. Les plans sont ensuite soumis au Gouvernement de l'Etat du Pavillon pour approbation (en France par la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer - DAMGM- après avis du Haut Fonctionnaire Défense - HFD -). Un Certificat International de Sûreté du Navire sera délivré au terme d'une vérification initiale (en France par les Centres de Sécurité des Navires ou par des sociétés de classifications autorisées - BV Lloyd's Register etc...).

LES POINTS FAIBLES MIS EN ÉVIDENCE ÉTAIENT-ILS IMPORTANTS ?

Non, car sur ces navires nous avons déjà pris certaines mesures depuis des années, notamment dans le cadre de la lutte anti-clandestins sur la COA (rondes, fermeture et verrouillage des accès aux locaux, gardiennage adapté dans chaque port...).

Pour une bonne application du code ISPS, il a été apporté plus de rigueur dans le contrôle des personnes voulant accéder aux navires à titre professionnel (ex : dockers, agences, autorités, fournisseurs...) ou divers. Un "système" de gilets fluo a été mis en place pour une bonne visibilité des dockers en C.O.A. et des badges sont délivrés aux visiteurs. L'inaccessibilité aux locaux sensibles du navire (timonerie, compartiment

machine, locaux sécurité, emménagement équipage..) a été amélioré par une meilleure vigilance et une sécurisation matérielle (ex: digicodes). Les Commandants et les équipages se sont beaucoup impliqués, se sentant très concernés, pour la mise en application du code et des plans.

A QUOI RESSEMBLE UN PLAN DE SÛRETÉ ?

Le plan de sûreté, qui est propre à chaque navire définit les mesures qui doivent être appliquées pour trois niveaux de sûreté, les tâches à accomplir, les exercices et formations à effectuer. Il décrit également les relations que le navire doit entretenir avec la Compagnie, les installations portuaires, les gouvernements et aux différents niveaux.

Le niveau 1: définit les mesures minimales appropriées et maintenues en permanence

Au niveau 2, on trouve les mesures additionnelles à maintenir pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté (renforcement des contrôles d'accès, surveillance accrue ..).

Le niveau 3 prévoit l'activation de mesures spéciales à maintenir pendant une période limitée en cas de menace probable ou imminente (exemple appareillage ou évacuation du navire, arrêt des opérations...).

Afin de coordonner ces mesures, la compagnie a désigné, sur chaque navire, comme "SSO" (Ship's Security Officer) le commandant, chargé d'assurer le fonctionnement de ce plan de sûreté, en relation avec le "CSO" (Company Security Officer) et, le cas échéant, le PFSO (Port Facility Security Officer).

POUR PRENDRE UN EXEMPLE RÉCENT, QUE S'EST-IL PASSÉ LORS DES RÉCENTS ÉVÉNEMENTS EN CÔTE D'IVOIRE ?

Comme dans pareil cas, nous avons procédé avec prudence et méthode et pris des contacts avec tous les organes concernés avant de prendre une décision : haut fonctionnaire défense, gouvernement français, forces militaires sur place (indirectement), l'Agent à Abidjan et les autres compagnies battant pavillon français confrontées aux mêmes difficultés (avec un navire en escale ou allant escale à Abidjan) Le gouvernement français avait pour sa part recommandé l'application du niveau 1. En Côte d'Ivoire, les installations portuaires appliquaient également ce niveau de sûreté, et c'est ce niveau qu'à notre tour nous avons appliqué. Le Commandant pouvait, après évaluation de la situation sur place, faire appliquer à son navire un Niveau supérieur à celui recommandé par l'Etat du pavillon ou l'Etat du port.

LES NAVIRES ONT DONC REÇU DES AUTORITÉS FRANÇAISES LEUR "CERTIFICATION DE CONFORMITÉ AU CODE ISPS" PROUVANT À TOUS LES PORTS DU MONDE QUE LES MESURES DE PRÉCAUTIONS ADÉQUATES EXISTENT À BORD. QUEL EST DONC AUJOURD'HUI VOTRE RÔLE EN TANT QUE CSO ?

Être CSO implique un travail quotidien, qui passe par la recherche (notamment sur divers sites internet) d'informations sur les degrés de menace auxquels nos navires peuvent être confrontés et la formulation d'avis sur ces menaces, la vérification du fonctionnement du Plan de Sûreté et la mise en oeuvre d'actions correctives éventuelles. Un contact permanent est maintenu avec les autorités, les affaires maritimes, les agents et bien sûr les SSO.

En parallèle, le SSO, à bord, doit appliquer les mesures du Plan de Sûreté, mettre en place les contrôles, assurer les essais et l'entretien des systèmes d'alarme, de communication et des détecteurs divers, faire pratiquer exercices et entraînements à l'équipage, informer le CSO de toute anomalie dans le fonctionnement du Plan de Sûreté, etc...

Le Commandant joue un rôle fondamental pour l'application du code ISPS à son navire, on peut citer in-extenso l'article 4-10 du Code (partie B) : "*C'est toujours le capitaine du navire qui est responsable en dernier ressort de la sécurité et de la sûreté du navire. Même au niveau de sûreté 3, un capitaine peut demander à ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté de préciser ou de modifier les consignes qu'ils ont données, s'il a des raisons de penser qu'en donnant suite à une de ces consignes, il risque de compromettre la sécurité de son navire,*"

Et les membres d'équipage ont bien entendu leur rôle à jouer, notamment en matière de vigilance !

Les acronymes de la sûreté

ISPS Code : International Ship and Port Facility Security Code - Code international pour la Sûreté des navires et des Installations Portuaires

SSO : Ship Security Officer - Agent de sûreté du navire

CSO : Company Security Officer - Agent de sûreté de la compagnie

SSA : Ship Security Assessment - Evaluation de sûreté du navire

SSP : Ship Security Plan - Plan de sûreté du navire

RSO : Recognized Security Organisation - Organisme de sûreté reconnu

ISSC : International Ship Security Certificate - Certificat international de sûreté du navire

CESMA VISITS EU TRANSPORT COMMISSIONER MR. J. BARROT

During a recent meeting with the President and Vice President of the Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA) in Brussels, Mr.Barrot has shown to have a keen interest in the European Maritime Industry. This interest is fully shared by CESMA, an organisation of European Union Shipmasters' Associations, which celebrates its tenth anniversary this year. The Confederation represents ten shipmasters' associations as well as a growing number of individual members in ten maritime nations in the European Union.

Among matters discussed were maritime safety and security in EU harbours and coastal waters in conjunction with tasks of the European Maritime Safety Agency and attention for the protection of the marine environment. To be able to achieve these goals, it was considered crucial to attach importance to maintain a prominent contingent of well educated and trained EU seafarers with enough maritime experience to master EU nation flagged ships and occupy positions within the EU maritime industry such as European Union based inspection agencies, pilots and surveyors. This retention of maritime expertise in the EU, now and in the future, was found to be of crucial importance.

In direct connection the impending legislation on sanctions for seafarers causing marine pollution was discussed. CESMA underlined its point of view that these criminal sanctions should not concern unintentional pollution. This position is supported by two arguments:

- Any person, while at work, can make a mistake. That does not convert him or her into a criminal.
- The directive gives a very wrong signal to those who aspire after a seafaring career.

During discussions, CESMA representatives offered Mr. Barrot full professional support in his work to promote the EU maritime industry and to improve maritime safety and security in EU harbours and coastal waters. We believe talks were constructive and in the right atmosphere.

CESMA, which operates on a honorary basis and has its Head Office in Rotterdam, The Netherlands, was and is still involved in a number of important EU maritime projects which aim at achieving the above goals.

Rotterdam 19 March 2005

Résumé du compte-rendu de l'assemblée générale Piriac - Les 15 & 16 mars 2005

L'Assemblée Générale s'est déroulée dans les locaux du Vacancier "Le Moulin de Praillane".
Nous étions 20 dont 2 actifs

RAPPORT DU TRÉSORIER

Cotisations

Stabilité du nombre des adhérents avec augmentation du nombre des actifs, c'est pour eux que nous travaillons.

Au 31/12/04 il y avait 49 adhérents n'ayant pas réglé 2004 dont 14 actifs (parmi eux 3 en retard 2003/2004).

Est soulevé le problème des polyvalents qui passent de commandant à chef et qui repassent commandant, règlent-ils la différence lorsqu'ils repassent commandant ?

Ce problème a déjà été évoqué en ce qui concerne les chefs, qui n'étant pas commandant ne pouvaient être membres de l'AFCAN. Toutefois il avait été décidé que si un membre avait été commandant il continuerait à être défendu quelle que soit sa fonction à condition bien sûr d'être à jour de sa cotisation.

Situation financière

Le trésorier expose et explique les détails des recettes et dépenses.

La situation financière étant saine il n'est pas envisagé d'augmentation de cotisation pour 2006.

Quitus est donné au Trésorier pour sa gestion.

COMPTE-RENDU D'ACTIVITÉS

L'objet principal des différentes interventions c'est la POLLUTION. Le commandant étant celui qui est toujours aux premières loges dans ces cas là, notre avis est sollicité sur différents sujets – jugements rendus au sujet desquels il faut rester prudent dans la façon de formuler les éventuelles critiques – analyseurs – matériel il existe des appareils modernes qui sont fiables, soit les compagnies se penchent sur la question pour faire évoluer le matériel à bord des navires. On ne peut que souhaiter pour nos collègues actifs que les choses évoluent dans le bon sens et qu'ils puissent avoir confiance dans ces analyseurs 15ppm modernes.

Essentiellement des relations avec les médias, peu d'interventions extérieures.

Relations avec la Douane : Contact pris par Mr RINKEL avec l'AFCAN pour parler de garde-côte civile européenne.

Il apparaît que l'information circule très mal auprès des commandants étrangers à propos de la lutte contre les rejets au large des côtes européennes.

La photo infra-rouge n'est pas suffisante, il faut aussi d'autres mesures spectrométriques qui sont en mesure de donner la nature exacte du produit en cause.

Les photos des accords de Bonn correspondent à des colorations en fonction des épaisseurs de couches mais ne spécifient pas la nature exacte du produit. On constate aussi que des experts extérieurs ne sont pas acceptés auprès du tribunal de Brest.

Quels sont les moyens de preuve ? pour le moment on se contente uniquement des photos aériennes.

Loi française très répressive, encore renforcée avec les instructions transmises aux Procureurs et juges. Les pollutions sont toutes considérées comme volontaires sauf le cas de force majeure. Il est peu probable que la loi française évolue. Il reste à se tourner vers la Cour Européenne qui dira si il y a ou non déni de justice, dans la démonstration de la preuve il y a certaines choses qui sont demandées et qui n'ont pas été fournies. La Cour Européenne dit si le jugement a été équitable ou non.

Affaires juridiques

Modification du plafond de couverture par affaire :

Actuellement 1) plafond à 20.000 €, si 2) on porte le plafond à 30.000 € augmentation de prime de # 10% et si 3) on augmente à 45.700 € avec limitation pour expertise à 20.000 € augmentation de prime de # 25%.

Conditions particulières du Contrat :

- Limite par affaire, soit fourniture de l'avocat par le cabinet soit rémunération de l'avocat choisi selon la valeur moyenne courante dans la profession. Au delà de la somme limite l'assuré reprend la pleine direction de son affaire.

La question a été posée dans la lettre mensuelle de Janvier pour laquelle nous avons reçu 4 réponses d'actifs favorables au point 2.

La proposition n° 2 est adoptée à l'unanimité moins 2 voix pour la 3. Le plafond sera donc porté à 30.000 € par sinistre moyennant une augmentation de prime d'environ 10%

Dans les affaires de pollution on constate que le capitaine, s'il n'a plus la totalité de l'amende à payer, se trouve tout de même devoir régler une amende dont le montant est environ 10% de l'amende qui est infligée à l'armateur. De ce fait il y a de plus en plus intérêt à préparer sa défense avec l'aide de l'avocat que peut fournir l'assureur même si au final il n'a pas à plaider, car en cours de procès les intérêts capitaine/armateur peuvent diverger et le capitaine peut se désolidariser de son armateur pour se défendre, dans ce cas le dossier personnel ayant déjà été préparé avec l'avocat les choses seront facilitées, ou éventuellement cela peut permettre d'engager des discussions avec l'armateur avant le procès.

Affaires en cours

7 affaires, dont 1 seule a débouché sur un jugement, exposées succinctement par notre collègue LOUDES.

Analyseur 15ppm - (Texte préparé avec QUERE et ARDILLON) pour réunion avec AdF (Armateurs de France) avec Mme BARTE responsable des assurances juridiques et le responsable technique.

- Intervention auprès de futurs juges dans leur formation, - tout n'est pas blanc ni noir - leur dire que la MARPOL admet la pollution accidentelle qui n'est pas reconnue par les lois PERBEN
- Récapitulation des procès dans PERBEN II, et point fait sur les affaires jugées.
- A partir des sorties à la mer : scénarios pour dire que l'on peut polluer si on fait ceci ou cela volontairement, cela veut dire qu'il y a des by-pass qui sont salis, il y a des clapets d'aspiration qui sont pourris ou il y a un accident (réfrigérant d'huile – la MARPOL admet ce genre de pollution)
- Critères de Bonn pas toujours crédibles puisque deux produits donnent la même irisation/coloration - hydrocarbures confondus avec huile de tournesol –

Conférence sur le métier de Capitaine – Morbihan –

Profiter de l'intérêt manifesté pour la marine marchande à travers les feux de l'actualité. Ce métier continue à bénéficier d'une image assez largement positive auprès du grand public.

Conférence tout public avec approche générale du métier. En parlant des enjeux, problèmes du transport maritime mondial, évolution de la marine marchande française, évolution de l'emploi, perspectives d'avenir. Approche de l'actualité avec les problèmes d'environnement. Cela suppose la préparation de documents tableaux et chiffres et présentation (éventuellement de type power point)

Démontrer la réalité mais éviter la polémique et les accusations.

Il faudrait être au minimum 2 si possible avec un navigant – aspects techniques sur la pollution où il faut être très pointu mais dire des choses simples.

Date retenue le lundi 25 juillet 20h30.

Site Internet

Pour les 12 derniers mois 52.000 visites, environ 5.000 contacts par mois, et on est passé de 110 contacts quotidiens en avril/mai 2004 à 170/180 contacts/jour en Mars 2005.

Beaucoup d'universités contactent le site.

RIF :

Ce qui est du social reste aux acteurs sociaux (syndicats) par contre nous devons rester vigilants sur la sécurité, la formation du personnel, l'organisation du travail à bord, la durée du travail, l'hygiène. Un navire en sécurité est un navire où le marin est heureux (bien traité dans sa vie à bord de façon qu'il ne soit pas dangereux pour le navire)

Comment l'Etat français prend-il en compte le contrôle de la formation des marins (qui est du ressort de l'Etat du national) et la sécurité à bord (Etat du pavillon qui contrôle la qualification). L'Etat qui reconnaît un brevet doit aussi s'engager à contrôler le niveau de formation. Un point important aussi est la décision d'effectif, pour laquelle il y a des problèmes de qualification entre appellation étrangère et française de la fonction, il y a manque de connaissance des termes étrangers sur la formation, ce qui amène des lacunes dans la qualification du personnel déjà peu nombreux et cela concerne la sécurité du navire.

La durée du travail doit rester conforme à STCW, OIT, Conventions Internationales et Directives Européennes.

Par ailleurs il n'est pas normal que l'on donne des avantages aux armateurs sans contrepartie.

Pour nous les points importants sont les conditions de formation, de sécurité, d'hygiène et conditions de travail. Si ces conditions ne sont pas respectées on risque de voir un navire battant pavillon français sur les plages parce que c'est ce qui aura été voté.

OMI :

Diverses réunions et présence de l'AFCAN à l'OMI, les participations aux diverses réunions sont passés en revue et les participants confirmés.

IFSMA :

Bougeard présentera un document sur les Gardes-côtes européens. La seule chose qui intéresse le navigant est que la loi soit la même pour tout le monde.

CESMA :

Th. Rossignol rencontre le 15/03 F.Van Vijnen Président CESMA pour réunion avec J. Barrot le 16/03

Elections en remplacement du 1/3 sortant :

APPERRY, CAUDAL, CAPOULADE, R. LE DOARE, H. QUERE, RUZ, TROYAT.

Tous les membres du 1/3 sortant sont candidats à la réélection, il n'y a pas de candidat autre. Le 1/3 sortant est réélu.

Prochain CA :

Mercredi 19 et Jeudi 20 Octobre à Landerneau au Clos du Pontic.

Prochaine AG :

Région Bordelaise, jeudi 16 et vendredi 17 Mars 2006 pour ceux qui veulent bénéficier du week-end sur place.

Questions diverses :

Régionalisation des ENMM : Conséquence de la décentralisation le sigle ENMM disparaît. Chaque région devient responsable de l'école, de son budget, de la qualité de l'enseignement. Dans un premier temps la réaction a été de dire qu'on ne fasse qu'une seule école mais une bonne et que le brevet reste national.

Le démantèlement des écoles nationales pourrait conduire dans l'avenir à une privatisation et nous aurions des écoles comme aux Philippines. Les régions auraient la main sur le type d'enseignement en fonction des intérêts locaux.

On donnera notre point de vue à DELAFOY qui continuera à nous représenter.

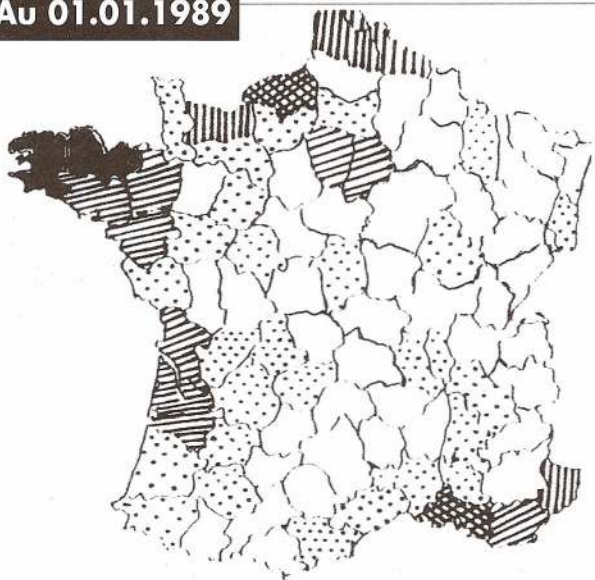
L'AG est close à 11h 45 ; le CA est ouvert pour élection du Bureau.

Le Bureau est reconduit avec son président.

Le CA est clos à 11h 55.

Répartition des capitaines de l'Afcan

Au 01.01.1989



Au 01.01.2005



Il y a 16 ans, j'avais fait cette carte de répartition de nos Capitaines, voici celle de cette année, inutile de créer une Commission pour étudier cette nouvelle donne.

Notons un gros déficit dans les Côtes d'Armor et la Charente Maritime, où nos marins ont dû se reconverter dans le coco paimpolais ou les huîtres de Marennes-Oléron.

Déficit aussi dans les Bouches du Rhône, mais progrès dans les Alpes.

Peut-être les effets de la politique maritime actuelle ?



Plus de 50
de 30 à 50
de 10 à 30
de 5 à 10
de 1 à 5
0

Cdt Yves CHARLOT

Endormissement à la barre

Le sujet de la fatigue des hommes de quart n'est pas nouveau. Quiconque a été tiré d'un court mais profond sommeil à minuit moins le quart pour monter à la Passerelle sait que la vivacité qu'il montre alors est quelquefois loin d'être parfaite.

J'ai une expérience personnelle quand un 1^{er} Lieutenant expérimenté prit le quart sur un grand porte-conteneurs au milieu du port de Barcelone. Le navire était en train d'éviter dans une darse étroite avant d'accoster au Terminal à conteneurs. La manœuvre en elle-même était compliquée, incluant une séquence d'ordres de barre et de moteurs qui avait à être suivie promptement afin de garder le navire sous contrôle. Juste après minuit, le pilote espagnol ordonna un coup en arrière suivi d'un Stop immédiat. Ce dernier ordre ne fut pas perçu par le Lieutenant encore sous l'emprise du sommeil et le navire commença à prendre de la vitesse en arrière dans la darse étroite. Le navire approchait rapidement d'un gazier qui était accosté sur l'arrière. Au lieu de réagir instantanément, le pilote s'en désintéressa en se plaignant de ce que le navire n'était pas en état. A un tel moment, c'est au Commandant d'estimer la situation et de prendre immédiatement la suite. Un ordre instantané d'Avant Toute et la puissance des moteurs empêchèrent le porte-conteneurs d'aborder le gazier.

Les U.S Coast Guards et bien d'autres ont publié des manuels utiles sur la gestion de la fatigue du veilleur de quart. Beaucoup a été écrit à propos des mystères des rythmes journaliers qui expliquent les chutes de vigilance des veilleurs dans le monde maritime.

Le point cependant est que bien que ce sujet soit d'actualité, le métier n'a pas réussi à y répondre et un Règlement pourrait bien voir le jour. Ce n'est pas une réponse que de criminaliser le commandant, l'Officier de quart ou le pilote fatigués qui n'ont pas réussi à rester éveillés dans un moment important du voyage.

La fatigue est une chose avec laquelle le navigant a vécu toute sa vie. Il y a certains moments importants durant un voyage, tels que la fin du chargement dans le dernier port de charge ou le passage des canaux de Suez ou de Panama qui demandent un plein engagement de l'équipage pendant un certain temps. Mais, ensuite, le navire est en route et la vie à bord revient à la normale avec ses routines de quart régulier et de périodes de repos.

A ce sujet, l'amende à laquelle un Tribunal du Royaume-Uni a condamné les Opérateurs allemands d'un petit feeder porte-conteneurs, qui avait eu un accident en Mer d'Irlande.

L'Officier de quart s'était endormi avant un changement de route crucial.

Au tribunal, l'Officier qui partageait avec le Commandant un terrible régime de travail, a été acquitté par un Juge éminemment sensible, qui reprocha aux Armateurs d'imposer au navire - qui n'avait pas d'homme de veille - un horaire de travail impossible, pendant qu'il critiquait fortement les Affréteurs pour leur insistance à imposer une telle façon irréaliste de travailler à ce petit navire.

Il semble inévitable que les Armateurs, qui ont suggéré assez allègrement que les horaires de travail prévus par la Convention STCW 95 sont parfaitement adéquats pour s'assurer que personne ne soit surmené de travail, aient à faire face à une réglementation plus prescriptive.

Un argument très convaincant pour ce changement a été mis en avant par le MAIB (*UK Maritime Accident Investigation Branch*), qui a publié une importante étude proposant un

nombre de recommandations concernant des effectifs, la veille et la tenue du quart qui, espère-t-il, pourrait former la base d'une proposition à l'OMI par l'Administration du Royaume-Uni.

Les "munitions" que présente le MAIB à l'appui de son étude, proviennent d'une analyse soignée de 65 abordages, "presque abordages" et contacts, tous ayant fait l'objet d'une enquête par le MAIB sur une période de 9 ans entre 1994 et 2003. Certains d'entre eux amenèrent à la perte d'un navire et, au moins dans un cas, la potentialité réelle de pollution d'une zone maritime sensible.

L'étude n'a probablement pas produit de découvertes sensationnelles mais elle montre de sévères évidences de fatigue en action et les conséquences de l'opération de navires dans un régime d'effectif minimum faisant reposer des efforts ininterrompus sur les 2 officiers de quart. Ceux-ci ont presque certainement présenté de faux éléments du Journal de Bord pour suggérer que leur régime de travail satisfaisait à STCW 95.

Il est clair qu'armateurs et opérateurs collaborent à cette fraude.

Les recommandations, si elles sont acceptées, mettraient effectivement hors la loi l'opération de tout navire marchand de plus de 500 GT, employant un commandant et un Second travaillant en horaire à 2 bordées. De plus il exigerait qu'un homme de veille soit mis en place d'une façon normale, sauf quand les conditions de lumière du jour, bonne visibilité et d'absence de dangers pour la navigation sont réunies.

Il pointe aussi qu'il y a de meilleures façons d'employer un homme de veille que le faire stationner sur l'aileron de passerelle avec son esprit "au point mort" au cours des 4 prochaines heures ou plus.

L'homme de veille, est-il suggéré, "devrait devenir partie intégrante de l'Equipe Passerelle".

Il, ou elle, devrait être formé à l'utilisation du radar et d'autres équipements de Passerelle et ainsi devenir un meilleur auxiliaire de l'officier de quart.

Un amendement à la Convention STCW devrait pouvoir consacrer ces changements.

Il est probable que, si le Royaume Uni prend l'initiative dans cette affaire, il y aura beaucoup de soutien de la part des autres nations qui souffrent des conséquences de la fatigue des gens de mer.

Un autre support évident viendrait des Commandants et des Organisations de gens de Mer dont les membres ont l'expérience de telles épreuves.

La recherche scientifique a prouvé que la fatigue qui s'étend sur une considérable période peut mener à des dommages cérébraux en phase ultime.

Les navigants qui ne sont pas sensibles à ces faits devraient être protégés contre eux-mêmes, non seulement parce que leur propre santé est en jeu, mais aussi parce que des accidents et des dommages à l'environnement peuvent découler de ce système "moyenâgeux" !...

** Les contrats de travail contiennent ces provisions et s'ils ne sont pas acceptés, le candidat se retrouve sans emploi.*

1, 2, 3 - ou femme



M/S "Shi Tsunetoyo Maru" beaché sur l'île japonaise d'Osaki le 4 Septembre 2004. Le Commandant s'était endormi...

Compte rendu (sommaire) du dîner débat de l'IFM du 21/04 à Toulon

Ce dîner-débat réunissait une vingtaine de participants (en raison de la période de congés scolaires), pour l'essentiel des élus et notables locaux.

M. Francis VALLAT a exposé la situation de la sécurité maritime, et décrit l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.

Les éléments de son discours qui méritent l'attention de l'Afcan sont les suivants :

- Les pétroliers double-coque posent actuellement plus de problèmes qu'ils n'en résolvent.

Estimant que le concept est irréversible, l'action de l'Agence vise à mettre en place les moyens permettant d'assurer et d'en contrôler efficacement l'entretien.

- L'Agence entend améliorer les moyens de détection de la pollution maritime et mettre en place une prise en compte des pollutions accidentelles entièrement séparée de celles volontaires en particulier dans le domaine de la répression. (en clair, une révision complète de la loi Perben II traitant de la pollution maritime)
- L'Agence a pour objectif l'harmonisation des accords entre états membres afin de donner une assise juridique plus solide. L'accord de Barcelone remettant en cause la notion de passage innocent, et toutes les plaintes en illégalité disparaissant, le principe en sera donc étendu à un accord global pour les eaux européennes afin d'obtenir un résultat comparable à celui de cet accord de Barcelone.
- L'Agence étudie de près le concept d'une garde-côtes européenne. M. Vallat vient de rédiger un éditorial à ce sujet (je devrais recevoir le texte dans les jours qui viennent). Il souhaite évidemment avoir, outre mon point de vue, la position de l'Afcan.

Conclusion :

L'Agence s'oriente vers un certain nombre de concepts de l'Afcan, et son président à l'évidence souhaite notre avis. Le contact est établi. Reste à le maintenir...

François-Xavier PIZON

Garde-côtes européenne :

n'ayez pas peur !...

Le récent débat entre le Président de la République et un large panel représentatif de jeunes français de 18 à 30 ans a démontré la peur de l'Europe ressentie par notre jeunesse. D'après les sondages, il en est de même pour leurs aînés qui seraient encore plus eurosceptiques que la jeune génération née bien après l'Europe des 6 puis des 9, née seulement avec celle des 15 et élargie tout récemment à 25 Etats membres !

Le "Machin", cher au général de Gaulle, effraie et fait figure d'épouvantail, genre "usine à gaz" sans âme. Et pourtant, hors de l'Europe point de salut !

Mais il est juste de reconnaître qu'il n'y a pas suffisamment d'actes concrets, parlants, séduisants, nouveaux, à mettre au crédit de l'Europe. Tous les citoyens ont besoin de comprendre les mérites de cette Europe en pleine évolution. L'Union fait la force c'est évident mais il faut des projets qui puissent soulever l'enthousiasme de la jeunesse. La Grande Europe doit faire rêver.

Alors, que peut-on faire d'autre, de plus concret qui puisse faire naître un réel engouement pour l'Union Européenne ? Une lutte commune contre les pollutions marines et autres menaces aiderait à mieux apprécier l'Europe. Et pourquoi pas, dans cet ordre d'idées, **une garde-côtes européenne** !

Dans la déclinaison maritime et environnementale de l'Europe, il n'y a pas actuellement de meilleure et plus noble cause !

Ce grand projet, de bon sens, que les Marins appellent de leurs vœux depuis plus de 20 ans aurait le mérite d'emporter l'adhésion de tous puisqu'il garantirait une sécurisation du trafic maritime le long des 100.000 km de littoral des 19 Etats côtiers et une meilleure protection environnementale des eaux communautaires de la Baltique à la Mer Noire.

Et cerise sur le "bateau"... (si tant est qu'un Marin puisse s'exprimer ainsi !) cette garde côtière européenne coûterait bien moins chère aux Etats les plus menacés, qui sont actuellement obligés de s'équiper, individuellement et à grands frais, en moyens nautiques et aériens pour

protéger leurs côtes et faire face à cette menace qui vient de l'Océan. Une taxe sur toutes les marchandises transitant dans les ports de l'union Européenne et une participation des 25 Etats membres (et pourquoi pas Suisse...) alimenteraient le budget de ce nouvel organisme communautaire.



Photo Jacques Carney. Reproduction interdite

Et quelle efficacité supplémentaire, bien loin devant la célèbre US Coast-Guard qui sert pourtant de référence en matière de sécurité maritime, si cette Garde Côtière Européenne est armée par des personnels motivés et expérimentés issus de toutes les Marines !

Il y a 25.000 emplois supplémentaires à créer, doublant ainsi les personnels engagés actuellement dans les actions des Etats en Mer !

Quelle belle espérance pour les marins européens, quels ballons d'oxygène pour les chantiers navals et usines aéronautiques de l'UE !

Suite aux catastrophes de l'Erika et du Prestige ressenties comme des fiascos de l'Europe maritime, le Parlement européen a réagi et a bien compris les mérites d'une telle European Coastguard. Le Parlement de Strasbourg a tout récemment voté un amendement, demandant à la Commission européenne d'entreprendre une étude de faisabilité formelle sur la création d'une Garde-côtes Européenne et de rendre ses résultats avant la fin 2006 ! Belle avancée.

Mais voilà, ne soyons pas trop enthousiastes, il y a un risque majeur. Tout du moins en France, où existe un lobby très influent d'anti-Garde-côtes Européenne,

passéiste et très corporatiste, capable de torpiller ce projet, prétextant que c'est une "fausse bonne idée" ! "Une Garde côtière, pourquoi faire ?" ironise ce groupe de pression, alors que la France possède déjà "une organisation conforme au génie de notre peuple, car original, pragmatique et évolutif, soulevant l'intérêt de nombreux pays étrangers." (sic !..). De tels discours de la part des responsables militaires initiateurs de ce concept obsolète de *Force de Sauvegarde Maritime*, ne sont pas de bon augure. Ils défendent un système dont on connaît les carences et les limites en matière de prévention, faute d'avoir bien mesuré l'ampleur de la menace, méconnaissant les problèmes posés par le transport maritime.

Dans ce contexte il faut pourtant une Europe de la mer très forte, l'Euro Coast Guard en serait un pilier majeur qui de plus pourrait être le "bras armé" de l'Agence Européenne de la Sécurité Maritime basée à Lisbonne, lui conférant ainsi plus de compétences sur les 19 districts, un par Etat côtier .

Cette politique volontariste pourrait aussi déboucher vers un Registre d'immatriculation européen des navires, sous pavillon non complaisant de l'Union. Le registre EUROS renaîtrait alors de ses cendres après la tentative avortée des années 80. Et l'Europe pourrait enfin parler **d'une seule voix** lors des séances de l'Organisation Maritime Internationale, y faisant la loi, forte de la plus importante flotte mondiale !

Vaste chantier qui correspond à **Plus d'Europe et Mieux d'Europe**, bien en phase avec le libellé de l'article III-233 de la Constitution Européenne, qui traite de l'ambition de l'Union en matière de protection de l'environnement :

"2. La politique de l'Union vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union. Elle est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur..."

On a du mal à imaginer le Gouvernement Français, prônant l'acceptation massive par ses citoyens de la Constitution Européenne et s'opposant quelques mois plus tard au principe de création d'une Garde-côtes Européenne ! Ce serait pour le moins une Antinomique Attitude !.. Mais n'ayons pas peur, le bon sens finira bien par triompher.

Michel BOUGEARD (Avril 2005)

● CROISIÈRES EN CALIFORNIE

En Californie, *Arnold Schwarzenegger* a pris deux décrets de loi concernant les navires de croisière. Le premier interdit aux navires de croisière de procéder à l'incinération (de déchets) lorsqu'ils sont dans les 3 milles de la côte Californienne. Le second interdit aux navires de croisière de décharger à la mer les eaux grises et exige que l'opérateur informe immédiatement l'Etat si cela venait à se produire. Les 'eaux grises' sont les eaux provenant des éviers, douches, blanchisseries, baignoires et lavabos.

● AFFRÉTEURS ET SOUTES

La décision dans un arbitrage récent à Londres concernant les dommages provoqués par les soutes à un moteur principal de navire pourrait signifier que les affréteurs désormais seront confrontés à un risque accru de responsabilité lorsqu'ils fournissent des soutes à un navire.

Le point clé de la défense soulevé dans cette contestation a été que les soutes étaient conformes à la spécification, et les arbitres ont décidé que toutes soutes fournies devraient être de qualité commerciale raisonnable, convenant normalement aux moteurs du navire et raisonnablement conforme à l'usage prévu. Cela s'ajoute à toute obligation de fournir des soutes qui respectent les termes express de la spécification indiquée dans la charte-partie ou le contrat de fourniture de soutes.

Le tribunal a constaté qu'il était plus que probable que le dommage subit par les moteurs du navire avait été provoqué par les mauvaises qualités d'inflammation du fuel fourni. Les affréteurs ont été déclarés responsables non seulement du dommage important du moteur mais aussi des pertes en résultant, y compris la perte de temps.

Un Bulletin d'un P&I Club britannique, basé sur les informations provenant de Stephenson Harwood et Mark O'Neil, déclare "L'application de cette approche va certainement augmenter considérablement les risques de responsabilité des affréteurs qui sont responsables de la fourniture de soutes, particulièrement après le problème

des qualités d'inflammation de cette affaire. Les affréteurs ne peuvent plus se contenter du fait que les soutes fournies soient conformes à leurs spécifications techniques. Il y a un autre devoir beaucoup plus onéreux qui est de s'assurer que les soutes fournies, conformes à la spécification, ne provoqueront pas d'avarie à ce moteur sur ce navire.

● FUELS FRELATÉS

Les affréteurs doivent prendre conscience du fait qu'ils portent la responsabilité légale ultime pour la qualité des soutes achetées et utilisées à bord du navire qu'ils affrètent, selon John Dixon, président directeur-général de Lintec première société de contrôle.

Une décision arbitrale récente, selon la loi anglaise, dans laquelle un affréteur devait payer pour avarie du moteur et temps perdu en raison de la mauvaise qualité d'inflammation du fuel, montre que les affréteurs sont légalement responsables de l'obligation de s'assurer que le fuel de propulsion acheté est conforme à l'usage prévu. Cette exigence s'ajoute aux spécifications ISO 8217 et aux termes du contrat que l'affréteur peut avoir avec le fournisseur de soutes.

"Pour l'affréteur, s'assurer de la qualité du fuel est comme se trouver entre le marteau et l'enclume" déclare Dixon. "Les fournisseurs fixent les termes du contrat de fourniture de soutes et peuvent limiter leur responsabilité aux spécifications exactes ISO 8217 et aux termes qui sont énoncés.

Mais les armateurs s'inquiètent moins des formalités exactes. Ils veulent être sûrs que le fuel qu'utilisent les affréteurs ne provoque en aucune façon d'avarie au navire, et cela apparaît dans les termes utilisés dans la charte-partie. Cela laisse à l'affréteur la différence de responsabilité entre les vues de l'armateur et celles du fournisseur. Lintec conclut "Certains fuels sont frelatés délibérément, mais plus souvent les fuels contaminés sont le résultat d'éléments et de composants introduits dans la chaîne de fourniture. La question devrait être non pas y a-t-il des contaminants dans le fuel, mais plutôt s'ils posent problème aux mécaniciens à bord et sont susceptibles de rendre le fuel impropre à l'usage.

⇒ **ISPS S'ÉTEND EN AMONT DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT.**

Une autorité Allemande croit qu'une fois que les résultats de la mise en place de l'ISPS seront apparents, les règles devront probablement être étendues à d'autres moyens de transport. Peter Ehlers, président du Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) de Hambourg, a dit que les règles affecteraient les autres modes de transport en raison de leur interaction avec le transport maritime. La prévision est apparue lorsque Ehlers a présenté le rapport annuel 2004 de l'autorité. Les initiatives de BSH comprennent un projet de petit AIS classe B pour les yachts privés. Depuis le début de 2005, toutes les eaux Allemandes sont couvertes par des cartes électroniques (standard ECDIS). Dans le cadre d'une grande initiative gouvernementale, BSH a annoncé qu'il offrirait un ensemble de cinq services, en numérique, au shipping, incluant les certificats de nationalité, les dépaillonnements temporaires des navires marchands et l'approbation d'équipement de navigation ou radio.

⇒ **ENTENTE POUR LA FORMATION.**

Cinq compagnies de remorquage Allemandes se sont entendues pour la formation d'élèves, dans un projet qui offrira un total de 30 postes de formation par an. Les compagnies impliquées sont Bugsier, Emser, Petersen and Alpers, Fairplay and Unterweser Reederei. Dix de ces postes seront pour des étudiants destinés à être mécaniciens sur les remorqueurs de ces compagnies. On espère que cette entente, qui a été signée à Brême aujourd'hui, aidera à réduire le manque de marins Allemands qualifiés.

⇒ **L'UE COMMANDE DES NAVIRES ANTI-POLLUTION.**

L'agence de sécurité maritime Européenne (EMSA) a annoncé des appels d'offres pour des navires anti-pollution. Ces navires seront sous contrat avec EMSA et seront appelés en cas de demande de secours pour une pollution par un état membre de l'UE. Les navires devront opérer dans un des quatre secteurs prioritaires: Baltique, approches Ouest, Cote Atlantique et Méditerranée orientale. La Baltique et la Méditerranée Est ont été désignées comme zones prioritaires à cause de l'augmentation des transports de brut Russe. La procédure sera achevée cette année pour des contrats de trois ans, qui commenceront en

Novembre/ Décembre. Ces appels d'offres sont une partie du plan d'action de l'EMSA pour la préparation et réaction à des pollutions d'hydrocarbures, et constituent une des mesures, avec l'agence elle-même, introduites après les pollutions de l'Erika et du Prestige.

⇒ **PREMIÈRES RATIFICATIONS POUR LES EAUX DE BALLAST.**

L'Espagne et le Brésil sont les deux premiers pays à avoir signé la convention internationale OMI pour la conduite et la gestion des eaux de ballast et sédiments de 2004. Ces signatures pour ratification sont généralement une procédure formelle diplomatique entre un pays et l'OMI. La Convention sur les eaux de ballast est faite pour arrêter la prolifération d'organismes aquatiques "étrangers" transportées tout autour du monde dans les eaux de ballast. La convention demande aux navires neufs de suivre une procédure pour le traitement des ballasts et sédiments et de tenir un journal pour montrer l'application conforme. Une période transitoire sera donnée pour les navires existants. La convention a été adoptée le 13 Février 2004, et est proposée à la ratification depuis Juin. Elle sera applicable quand 30 pays représentant au moins 35% de la flotte mondiale (tonnage brut) auront signé.

⇒ **DIRECTIVES OMI SUR LES DROITS DES MARINS.**

Un groupe de travail conjoint de l'OMI et ILO a rédigé des directives sur "un traitement juste des marins dans le cas d'un accident maritime". Selon cette résolution, rédigée la semaine dernière, on demande à tous les états de respecter les droits de l'homme fondamentaux pour les marins impliqués dans des accidents et d'enquêter rapidement pour éviter des traitements injustes. La résolution demande d'adopter des procédures pour permettre un rapatriement rapide et un réembarquement pour les marins après un accident. Cette résolution a été rédigée après que, dans de nombreux cas récents, des marins impliqués aient été retenus pendant de longues périodes. Le groupe de travail OMI/ILO est préoccupé par l'augmentation des procédures criminelles contre les marins après un accident. Bien que les marins ne soient pas familiers avec des lois ou procédures d'un état, le groupe de travail pense que l'équipage ne doit pas être pris en otage pour un contentieux financier.

⇒ **PROTESTATION POUR DES MARINS ENCHAÎNÉS.**

Le gouvernement Philippin a émis une protestation diplomatique contre les USA pour le traitement subi par 13 marins Philippins. L'équipage du vraquier Katerina est témoin dans une procédure engagée par les USCG contre leurs supérieurs pour une affaire de pollution. Les Affaires étrangères (DFA) ont indiqué que l'ambassade des Philippines à Washington avait transmis une note formelle au Département d'Etat US appelant son attention sur le traitement fait aux marins, qui sont en état d'arrestation pour rejet à la mer de boue d'hydrocarbure et d'eau usée. Un communiqué du DFA indique que la note protestait contre le "traitement sévère et inutile des 13 marins du Katerina qui ont été enchaînés avec des fers aux jambes" quand ils ont été amenés au tribunal à Los Angeles. Le Katerina, était accosté à Long Beach.

⇒ **LA TAXE AU TONNAGE NE BÉNÉFICIE PAS AUX ÉLÈVES.**

Un rapport du comité Transports de la Chambre des Communes a conclu que le système Britannique de taxe au tonnage n'avait pas réussi à augmenter le nombre d'élèves en instruction, ce qui était un de ses buts indiqués. Cela malgré le succès dans l'attrait des armateurs pour le pays et des navires pour le registre. "On reconnaît qu'il n'y a toujours pas assez d'élèves par rapport à l'estimation de ce qui était nécessaire pour les besoins actuels à la mer et à terre" a indiqué la Ministre Britannique David Jamieson. Bien que l'entrée annuelle semble augmenter, cela n'a pas apporté une augmentation correspondante dans le nombre des élèves en instruction dans une année quelconque. En 1997, il y avait 1130 élèves; en 2000, lorsque la taxe a été instituée, 1031 et ils étaient 1045 en 2003 - une petite diminution par rapport à 1997. La raison de ce manque d'élèves n'est pas claire, mais une des recommandations du rapport est que le gouvernement enquête sur les raisons pour lesquelles les élèves ne vont pas au bout de leur instruction.

⇒ **EXIGENCE D'UN PLAN POUR POLLUTION PAR HYDROCARBURE.**

Tous les navires (non-citernes) de plus de 500 tjb escalant ou naviguant dans les eaux US ont jusqu'au 8 Avril pour avoir un plan de gestion des pollutions hydrocarbures, selon une circulaire des USCG publiée aujourd'hui. Citant les USCG et le "Maritime transportation Act" de 2004, les

plans demandés sont semblables aux obligations déjà en place pour les pétroliers à l'exception des plans des petits navires qui doivent correspondre aux possibilités de pertes probables et de sauvetage. Pour les navires avec une capacité de 250 barils (35,7 t) ou plus, le plan doit aussi inclure une réponse aux pertes maximum probables, aux possibilités d'allègement et de sauvetage. Pour les navires avec une capacité de 2500 barils (357 t) ou plus, le plan doit avoir une réponse pour le pire cas de perte jusqu'au maximum maîtrisable et le sauvetage, lutte contre l'incendie et allègement. Les navires avec un fuel très lourd (Groupe 5) comme soutes auront des obligations supplémentaires pour leur plan. Une fois les plans soumis, les USCG auront au moins un mois pour les critiquer. Ils peuvent délivrer des lettres d'autorisation de deux ans aux navires dont les plans n'auront pas été approuvés à condition que les plans soumis soient conformes à toutes les obligations des règles.

⇒ DES PASSAGERS IRAIENT EN JUSTICE APRÈS UNE TEMPÊTE.

Des passagers du navire de croisière "Voyager" ont menacé d'une action en justice contre le capitaine du navire pour avoir navigué dans une tempête. Les passagers revenant, hier, de Sardaigne, à Barcelone et Madrid, racontaient comment ils avaient été secoués quand le Voyager avait été frappé par des vagues de 10 m. Un groupe de plusieurs familles pense maintenant déposer une plainte pour négligence contre le capitaine qui, pensent-ils, n'aurait pas dû faire naviguer le Voyager dans d'aussi mauvaises conditions météo. Un porte parole de l'armateur, V. Ships, a indiqué à Fairplay que le Voyager avait quitté Tunis avec des vents de force 4 à 6. Une basse pression arrivant de façon inattendue vers le Sud, entraînant des conditions 9 à 10, n'avait pas pu être prévue par le capitaine, les exploitants ou la direction. Alors que la plupart des 474 passagers sont maintenant chez eux, au moins quatre sont restés à l'hôpital en Sardaigne avec des fractures aux membres. L'exploitant du Voyager, Iberojet, a indiqué qu'il avait pris toutes les mesures humanitaires et économiques nécessaires pour améliorer la condition des passagers après la tempête. Le Voyager, en avarie, avait perdu les moyens de propulsion et de communications, sera réparé dans le port de Cagliari, Sardaigne, où il est actuellement au mouillage.

Ndlr : Il est probable que les mêmes passagers auraient sans doute applaudi et fortement félicité un pilote d'avion qui aurait rejoint un aéroport après des difficultés !

⇒ NOUVEAU PLAN DE GESTION DU BALLAST EN CALIFORNIE.

La commission de la protection de l'environnement de Californie envisage de taxer de 500 USD tous les navires de plus de 300 grt arrivant dans l'État avec de l'eau de ballast venant de la côte Pacifique. Cette zone est définie comme les eaux côtières Pacifiques de l'Amérique du Nord, Est de 154 W et Nord de 25 N, en dehors du golfe de Californie. Cette proposition demande le changement des eaux de ballast dans les eaux côtières (plus de 50 milles de terre et plus 200 m de profondeur). La loi Californienne actuelle exige que les navires venant d'au delà de la zone économique exclusive US gèrent leur ballast afin de réduire le rejet d'espèces étrangères dans les eaux de Californie, mais il n'y a pas de prescription pour les navires arrivant dans les ports Californiens de ports inclus dans la ZEE. La commission tiendra des réunions publiques les 4 et 7 Avril sur le sujet.

⇒ LA "CRIMINALISATION" PEUT DÉCOURAGER LES SAUVETEURS.

Le Syndicat International du Sauveteage (SIS) avertit que les sauveteurs pourraient ne pas intervenir, dans les eaux de l'Union Européenne, sur les accidents qui pourraient amener une pollution en raison de craintes que soulève la nouvelle directive de l'UE sur les pollutions venant de navires. Le conseiller spécial de SIS, Michael Lacy a indiqué "Les sauveteurs pourraient bien tourner le dos aux interventions dans les eaux UE si il y a un risque réel ou potentiel de rejet d'hydrocarbures", ajoutant que les sauveteurs pourraient d'abord demander l'immunité aux états côtiers qui pourraient souffrir d'une pollution. Ces commentaires viennent de la Réunion des Membres associés SIS tenu à Londres la semaine dernière. Un projet de la directive sur les pollutions provenant de navires a été publié par l'UE le 23 Février, en dépit des objections soulevées par les industriels pour qu'elle n'outrepasse pas les règles de Marpol.

⇒ ECHOUEMENT DANS LA DELAWARE ET POLLUTION

"Un dépotoir" c'est ainsi qu'un officier des Coast-Guards a qualifié le fond de la Delaware après que des plongeurs aient trouvé deux autres objets cause de la pollution de l'Athos I, qui s'est échoué le 26 Novembre au mouillage de Mantua Creek, une zone gérée par le Corps du Génie de l'Armée US. Il s'est échoué et s'est déchiré les fonds sur des objets perdus sur le fond. Les plongeurs avaient déjà trouvé une section de tuyautage en fonte de 4,6 m de long, portant des traces de peinture de l'Athos I,

supposée, tout d'abord, être la cause unique de la pollution, les dernières trouvailles concernent une dalle de béton de 3 m² et une ancre portant aussi des traces de peinture de l'Athos I, selon les coast-guards c'est la dalle de béton qui aurait provoqué le plus de dégâts. Pendant que le pétrolier de 61.000 t dwt est au chantier Atlantic Marine pour réparations, les opérations de nettoyage et de remise en état, dont le coût s'élève déjà à 94,5 M USD\$ et pourrait dépasser les 100 M US\$, continuent le long de la rivière. L'opérateur grec Tsakos a accepté de payer toutes les dépenses malgré sa limitation de responsabilité s'élevant à 45.5 M US\$. Jusqu'à présent 254 tonnes de pétrole et d'eau huileuse ont été récupérées sur les 834 tonnes qui se sont échappées du navire à double coque mais à simple fond.

NDLR : Il est regrettable que nous n'ayons pas l'historique complet des circonstances ayant conduit à l'échouement et à la pollution. On peut toutefois se poser la question de savoir à qui incombe la diffusion des informations sur la nature et les dangers des fonds, la zone de mouillage étant sous une autorité militaire. Cet incident rappelle celui qui s'était produit dans le chenal d'accès à Maracaibo où un navire, pilote à bord, s'est éventré sur une épave en plein chenal.

⇒ NOTE SUR LA PERTE D'OBJETS DANGEREUX.

Cinq membres du congrès US, qui veulent éviter des rejets d'hydrocarbures comme celui, massif (854 t), en Novembre dans la Delaware, ont proposé une note pour obliger les marins à signaler les objets perdus par-dessus bord. Les officiels pensent maintenant que trois obstacles submergés -un gros corps de pompe, une ancre et une dalle de béton- ont percé la coque de l'Athos I de Tsakos, cause de la pollution. Apprenant qu'aucune loi, actuellement, n'oblige à signaler les dangers pour la navigation perdus par les navires, les membres du congrès Frank Lobiondo, Jim Saxton, Rob Andrews, Michael Castle et Allyson Schwartz ont proposé une note qui imposerait des amendes civiles jusqu'à 25.000 USD et des sanctions pénales jusqu'à 10 ans de prison pour ne pas avoir signalé de telles pertes d'objets. La mesure proposée demande également 15M USD pour financer un projet de trois ans pour rechercher et enlever tous les objets dangereux dans la Delaware. Le nettoyage de la pollution de l'Athos I, plus de 100M USD est encore en cours et se poursuivra pendant l'été. La pollution s'est étendue sur plus de 57 US miles dans la rivière, a tué nombre d'oiseaux et a causé des millions de dommages matériels.

■ **L'INDUSTRIE MARITIME CONTESTE LES PROPOSITIONS DE L'UE SUR LES SANCTIONS CRIMINELLES**

L'ICS garde l'espoir que le Parlement Européen modifiera la proposition de Directive de l'UE sur les Sanctions Pénales pour les Pollution par les Navires, afin de la mettre en accord avec MARPOL et UNCLOS, afin que les navigateurs ne soient pas poursuivis comme des criminels pour de réels accidents.

L'industrie maritime n'est pas opposée à des sanctions appropriées en cas de violation délibérée aux règles environnementales, mais le principe de criminaliser les accidents n'est ni juste ni raisonnable en raison des dangers que présente la mer. MARPOL indique clairement que la pollution par un navire n'est pas une infraction sauf si elle est commise dans "l'intention de provoquer des dommages ou par imprudence en sachant que cela provoquera probablement des dommages". En outre la criminalisation des accidents aura forcément un impact sur les enquêtes d'accidents et sur la capacité à en tirer des leçons. En octobre, l'ICS et les Associations d'Armateurs de la Communauté Européenne, largement soutenues par une large coalition de l'industrie maritime et d'organisations de navigateurs, ont préparé des commentaires détaillés sur la position peu satisfaisante adoptée par le Conseil Européen des Ministres des Transports. Malheureusement, les Ministres ont annulé quelques amendements à la Directive qui avaient été proposés par le Parlement Européen. Du côté favorable, cependant, cette importante réaction de l'industrie maritime a attiré l'attention, et en novembre la Commission Européenne a tenu une réunion spéciale avec la profession pour discuter de ses problèmes.

Si les propositions de la Commission ne sont pas modifiées il existe un réel danger que – comme pour le Capitaine Mangouras, commandant du "Prestige" – les marins deviennent de plus en plus les boucs émissaires pour tâcher d'obtenir les paiements exacts de compensation ou autrement endosser la responsabilité à la suite d'un accident. Ce serait aussi un coup porté à l'autorité de l'OMI et au principe qu'une industrie mondiale a besoin de réglementation mondiale.

■ **INCERTITUDE POUR LE BALLAST**

Malgré les progrès à l'OMI vers un développement de directives sur la mise en vigueur de la nouvelle Convention OMI sur le Gestion des Eaux de Ballast, de sérieuses questions restent encore à résoudre sur les exigences auxquelles les

navires seront soumis, au vu des incertitudes technologiques existantes. Lorsque les directives seront au point, l'ICS sera alors capable de proposer des directives détaillées et de mettre à jour son modèle de plan de gestion des eaux de ballast, qui deviendra obligatoire à bord lorsque la nouvelle Convention entrera en vigueur.

■ **ANALYSE DU CODE ISM**

L'OMI a commencé une analyse sur l'efficacité du Code ISM et son impact sur la sécurité et la prévention de la pollution depuis son entrée en vigueur pour les pétroliers, les navires à passagers et les vraquiers, en 1998 et pour les autres navires, en 2002. En novembre, des représentants de l'ICS ont participé à la première d'une série programmée de réunions d'experts ayant une expérience pratique de l'ISM, qui rendra compte au Comité de la Sécurité Maritime (MSC) en 2005.

■ **PILOTAGE OBLIGATOIRE DANS LE DÉTROIT DE TORRES**

L'OMI a étudié les propositions de l'Australie et de la Papouasie Nouvelle Guinée concernant l'extension au Déroit de Torres, qui est utilisé pour le trafic international, du pilotage obligatoire dans le Récif de la Grande Barrière. Bien que très favorable en ce qui concerne l'environnement, l'ICS s'inquiète du précédent légal qui serait créé par l'adoption par l'OMI de cette mesure, et de son implication sur le principe de la liberté de navigation ailleurs. Cependant, l'Australie a proposé un compromis par lequel l'OMI inviterait les Etats du Pavillon à exiger que leurs navires prennent un pilote dans le Déroit de Torres.

■ **SUIVI DES NAVIRES À GRANDE DISTANCE**

Les Etats-Unis persévèrent dans leur désir d'identifier et de tracer les navires à grande distance pour des raisons de sécurité. En novembre, l'ICS a participé à une réunion importante à ce sujet, accueillie par le Canada et IALA (Association des Administrations des Aides à la Navigation et des Phares) où il y avait une importante participation des Coast Guards US. Dans l'ensemble les désirs de l'ICS d'avoir des règles OMI sur le suivi à grande distance, de ne pas avoir de nouvelles exigences de matériel à bord et de l'utilisation de l'INMARSAT C existant, ainsi que du fait que tout système devrait être gratuit pour la profession, et que les données transmises devraient se limiter à l'identité du navire, sa position et l'heure du compte rendu, ont été bien accueillis.

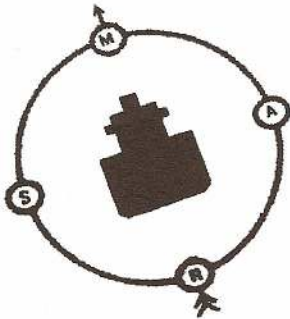
■ **RÉUNION CROUSTILLANTE DU FONDS IOPC**

En mars, un groupe de travail de l'IOPC (International Oil Pollution Compensation Fund) *Fonds International de Compensation des Pollutions Pétrolières* décidera s'il faut se lancer dans la révision de la CLC (Civil Liability Convention) *Convention sur la Responsabilité Civile*. L'ICS s'oppose à la réouverture de ces Conventions qui ont permis de régler avec succès et rapidement les frais de compensation pour pollution par les hydrocarbures aux plaignants à travers le monde. Si les Conventions CLC / Fonds sont révisées il y a un grand risque que le système international soit mis en danger, et que le paiement des futures réclamations soit soumis à de longs délais en raison de bataille juridique.

L'élan pour la révision des Conventions est venu d'une poignée de gouvernements, soutenus par les compagnies pétrolières. Bien que les paiements compensatoires aient été historiquement partagés à 50/50 entre les compagnies maritimes et les réceptionnaires du pétrole, l'industrie pétrolière s'inquiète d'avoir à participer à un plus haut niveau lorsque ce que l'on appelle "le troisième étage" du Fonds IOPC entrera en vigueur en mars 2005, augmentant la compensation maximale par déversement à environ 1 Milliard US\$. Cependant l'ICS pense que l'effet potentiel du Fonds Supplémentaire sur le partage actuel est compensé par l'augmentation en 2003 de la responsabilité de l'armateur selon la CLC, et l'augmentation volontaire des niveaux de responsabilité des armateurs pour les petits pétroliers des états contractants au " troisième étage". Dans tout événement, la question de qui paie quoi a un intérêt limité pour la plupart des plaignants, et en ce qui concerne la réalisation des attentes politiques la possibilité d'une obligation entre les Clubs et le Fonds IOPC est lancée comme une alternative à la révision des Conventions.

D'une manière encourageante, durant l'assemblée du Fonds IOPC en octobre, un grand nombre de gouvernements ont émis leurs objections à la révision de CLC/Fonds.

Cependant, le débat en mars sera compliqué par la possibilité que les Nations Européennes soient obligées de voter en bloc, et par le désir de certains intérêts d'avoir un élément de "punition" pour les opérateurs sous normes inclus dans les Conventions qui étaient prévues pour donner une compensation sans tenir compte de la faute.



International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

MARS REPORT

Ci-dessous un extrait du Bulletin du Département de la Protection de l'Environnement de l'Etat de Washington, le rapport complet est disponible sur www.ecy.wa.gov/pubs

Le 22 octobre 1996, le pétrolier grec ARCADIA faisait route vers la raffinerie d'Anacortes (Etat de Washington), pilote à bord avec 250.000 barrils de fuel oil. Escorté par 2 remorqueurs, l'ARCADIA, en approchant de la zone de précaution près de la bouée "RA", vers le Déroit de Rosario, a eu une avarie de barre et est venue sur bâbord, coupant la route prévue du pétrolier, sous pavillon américain, ARCO FAIRBANKS, partiellement chargé et lui aussi escorté.

Les pilotes des 2 navires étaient en contact radio. Le pilote de l'ARCADIA continua sa giration sur bâbord lorsque le navire put gouverner à nouveau, faisant finalement un tour complet ramenant l'ARCADIA à son cap initial. Par précaution le remorqueur d'escorte ARTHUR FOSS passa la remorque à l'ARCADIA. L'ARCO FAIRBANKS ralentit pour permettre à l'ARCADIA de terminer sa giration avec assez de place. Les Coast-Guards (USCG) refusèrent à l'ARCADIA l'autorisation de faire route dans le déroit de Rosario vers sa destination. L'ARCADIA fit demi-tour et mouilla à Port Angeles.

CAUSE PROBABLE

L'avarie de barre sur l'ARCADIA a été provoquée par une connexion électrique desserrée sur le solénoïde de contrôle de l'appareil à gouverner numéro un. L'avarie de barre a été facilitée par l'absence de vérification du serrage des connexions lors d'une inspection d'entretien courante.

Les éléments ayant contribué à cet incident sont :

- 1 - Le fait de ne pas avoir détecté les connexions desserrées lors de l'entretien normal.
- 2 - Le fait que les procédures de maintenance compagnie ne précisent pas en détail les contrôles à effectuer lors des inspections d'entretien.

L'AVARIE

L'avarie de barre s'est produite lorsque le fil électrique de commande arrivant de la timonerie sur le solénoïde de l'appareil à gouverner numéro un s'est desserré par les vibrations. Selon l'Armateur la connexion desserrée se trouvait dans le local de barre. Selon le rapport du Capitaine, l'avarie s'est produite "lorsque la barre se trouvait 10 à gauche". Le commandant a indiqué que la gouverne est redevenue normale après permutation en mode "non follow-up", mais des investigation plus complètes ont permis de déterminer que la gouverne a été récupérée lors du passage sur le système de gouverne numéro deux.

Après avoir déterminé l'origine du problème, les connexions sur le solénoïde de commande hydraulique ont été resserrées. Les USCG ont contrôlé le fonctionnement de l'appareil à gouverner après réparation à Port Angeles. Par précaution, indique l'armateur, les autres connexions électriques sur le système de gouverne ont été vérifiées et serrées avec système de sécurité. L'armateur indique qu'une circulaire a été adressée aux navires qu'il contrôle pour signaler l'incident et demander que les connexions soient nettoyées, vérifiées et resserrées avec système de sécurité, et de rendre compte après réalisation.

ESSAIS DE BARRE AVANT L'ARRIVEE

L'ARCADIA avait effectué une série d'essais et d'inspections exigées par le "Washington Office of Marine Safety (OMS) selon les termes de son message avant arrivée, y compris test et inspection de l'appareil à gouverner. Tous les systèmes testés étaient conformes lors des essais et inspections effectués avant ou le 19 Octobre 1996. L'ARCADIA avait effectué les essais exigés selon le "Code of Federal Regulations (CFR) 33 partie 164-25 dans les 12 heures précédant l'entrée dans les eaux US. L'utilisation des deux appareils à gouverner par les navires de 1600GT ou plus dans les eaux US, lorsque cela est possible, est exigée par le CFR 33 partie 164-11. Selon les informations fournies par l'armateur de l'ARCADIA, il ne pouvait utiliser qu'un seul appareil à gouverner à la fois.

INCIDENT DE PERTE DE GOVERNERNE

Les archives du MIS (Marine Information Service) de l' OMS et les rapports de sécurité ont été examinés pour rechercher les avaries de barres et de matériel concernant les problèmes de gouverne. Les données provenant du MIS montrent que les composants électriques comptent pour un peu plus de la moitié (20 sur 34) des problèmes d'appareils à gouverner dont l'origine est connue. De ces problèmes électriques environ un tiers (6 sur 20) concernent des connexions électriques soit coupées soit desserrées. Ces chiffres montrent que les opérateurs des navires devraient s'assurer que leurs programmes d'entretien des appareils à gouverner prévoient des contrôles minutieux des composants électriques du système, et particulièrement des connexions. Contrôles d'isollements, contrôle par courants de Foucault, contrôles thermographiques et autres tests non destructifs ainsi que des inspections de connexions devraient être pris en compte lors de la conception d'un programme complet d'entretien et d'inspection de système à gouverner.



MARS 200506 Equipements d'évacuation d'urgence

Le rapport 200434 m'a amené à raconter mes propres expériences avec les équipements d'évacuation d'urgence. Avec les modifications des règles de la SOLAS, ces équipements furent fournis à tous les navires de la compagnie (cargo divers) en 2002. Cependant nous avons eu de nombreux problèmes avec ce matériel.

Sur un navire, un contrôle hebdomadaire effectué par le 3^e Lieutenant révéla que des appareils s'étaient déchargés (secteur rouge). Les équipements furent remplis par le constructeur à San Juan (Porto Rico). Une semaine plus tard on trouva des appareils ayant perdu de la pression. Le fabricant fut informé (par la compagnie) et les appareils furent rechargés à nouveau à Philadelphie un mois plus tard car, entre-temps, le navire avait chargé dans des petits ports. A Philadelphie, le représentant du fabricant a lui-même déclaré que la conception était défectueuse et que c'était un problème récurrent. Dans les 6 mois qui suivirent nous avons du faire recharger 3 appareils. Nous avons eu le même problème sur tous nos navires qui malheureusement avaient tous reçus les mêmes équipements. Le problème est encore aggravé par le fait de la non disponibilité d'agents autorisés par le fabricant dans de nombreux ports où nous faisons escale. Donc si un équipement se décharge il peut rester dans cet état pour quelque temps

L'appareil est placé dans un sac scellé et il n'est pas prévu d'entretien par le bord excepté la vérification de la pression sur le manomètre, une routine qui est passée d'hebdomadaire à quotidienne. La réponse du fabricant a été de dire que les équipements devaient être stockés dans un endroit frais, sous-entendu qu'il faudrait peut-être conditionner l'ensemble du compartiment machine et pas seulement le PC machine, car le disque de la soupape de sûreté pouvait céder au dessus de 65°C. Nous avons contrôlé tout le navire et constaté qu'en certains points la température varie de 30 à 50°C et que ce n'est pas la cause de ces avaries.

Comment un tel matériel de sécurité a-t-il pu être approuvé par toutes les principales administrations maritimes ? Ou est-ce une expérience isolée.



MARS 200503 Batteries épuisées

Un de nos navire est équipé de portables GMDSS d'urgence JRC. Nous avons récemment remplacé quelques unes des batteries scellées et décidé de tester les anciennes pour voir si elles fonctionnaient toujours (la date de péremption étant 2007). Nous avons brisé les scellés et monté les batteries pour découvrir qu'elles étaient toutes à plat (les radios fonctionnant parfaitement avec les accus rechargeables, tous testés). Nous avons été informés que briser les scellés pour les tester signifiait qu'elles ne passeraient pas le contrôle radio et devraient être remplacées. Tous les équipements de sécurité sont testés régulièrement et homologués, **maintenant nous devons compter sur quelque chose en quoi nous n'avons pas confiance et que nous ne pouvons tester.**

L'agent JRC contacté a semblé très peu concerné disant qu'il ne pouvait aller plus loin à moins que nous puissions dire qui nous avait fourni les batteries. Nous n'avons pu retrouver ces informations dans nos archives, cependant ces batteries portent distinctement la marque JRC et on peut penser qu'il y a peu d'endroits où elles peuvent être fabriquées. Il ne devrait pas être difficile pour la société JRC de déterminer ces informations à partir des numéros de série etc., mais ils n'ont pas voulu de cette information.

Bien que ce rapport mentionne le nom du fabricant des batteries, ce n'est pas dans le but de condamner les produits de la société. Des batteries d'autres fabricants peuvent avoir le même problème et des moyens de les tester devraient être étudiés par les fabricants.



MARS 200517 Rupture de tirant sur le guindeau

Un navire de la compagnie avait mouillé en attente d'ordres d'accostage. L'ancre fut mouillée avec 5 maillons à l'eau. Le frein fut serré et le stoppeur mis. Quelques heures plus tard, par précaution le Commandant donna l'ordre à l'Officier de Quart de choquer jusqu'à 7 maillons à l'eau. Cette fois-ci l'équipe de mouillage a déviré la chaîne. A la fin de l'opération, ils ont essayé de serrer le frein, le stoppeur fut mis et le guindeau débrayé. Après quelques minutes le matelot signala qu'il ne pouvait pas serrer le frein. Le Second Capitaine examina le problème et trouva que le tirant de serrage de la bande de frein était tordu et cassé. (voir figure)

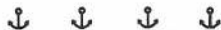
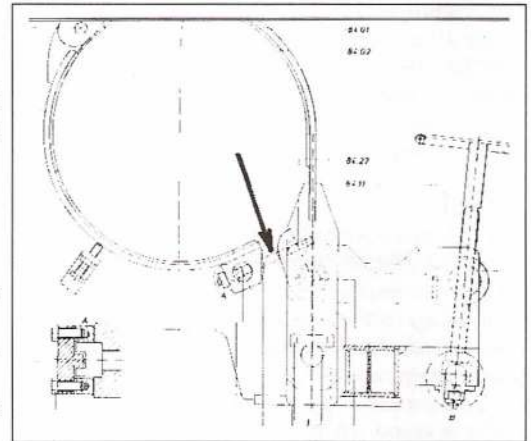
Cause profonde

Une analyse des causes de l'incident a été faite et les conclusions ont été les suivantes :

1. Bien que le graissage ait été effectué selon le programme d'entretien, le personnel l'effectuant n'a pas vérifié si cela avait un résultat sur les parties graissées. L'absence de contrôle a amené les liaisons des extrémités du tirant à se gripper.
2. Après un certain temps le tirant bloqué a subi des fatigues et fini par casser.

Leçons à tirer

- 1- Vérifier les parties mobiles du guindeau et voir si votre navire n'a pas le même problème.
- 2- S'assurer que pour toute action demandée, le personnel l'effectuant comprend parfaitement les raisons et les conséquences des avaries.
- 3- On doit reconnaître que les réactions du navire afin de déterminer les causes et de réparer ont été très professionnelles.
- 4- Les procédures de saisissage appliquées par le personnel du bord ont évité des blessures graves et la perte d'un ancre.



Ce rapport est repris du UK MAIB Safety Digest numéro 3/2004

Exposition à un tueur potentiel

Exposé

A bord d'un navire à passagers, une traverse entre les ballasts bâbord et tribord de traitement des eaux noires et des eaux grises traverse un cofferdam adjacent. Le tuyautage dans le cofferdam était corrodé et fuyait provoquant l'accumulation d'eaux usées dans cette capacité. Le bord était au courant du problème et des réparations définitives étaient prévues au cours du prochain arrêt technique programmé dans quelques mois.

En raison de la quantité de liquide qui avait fuit dans le cofferdam, il fut décidé de vider le contenu en utilisant une pompe de sécurité mobile. Le cofferdam avait été ouvert à plusieurs reprises sans problème. L'équipement de sécurité pour accès dans une capacité était regroupé à proximité du panneau du cofferdam, selon les procédures compagnie du Permis de Travail d'Entrer dans un Espace Clos. Deux ouvriers enlevèrent la tôle arrière bâbord pour ventiler la capacité, de façon à ce que le Second Mécanicien puisse contrôler l'atmosphère et compléter le Permis de Travail. En soulevant la tôle, les ouvriers sentirent une forte odeur d'égout. Ils introduisirent la manche du ventilateur dans le cofferdam et quittèrent la zone.

Peu de temps après, le second mécanicien arrivait pour effectuer le contrôle de l'atmosphère. En s'approchant de la citerne, le détecteur multi-gaz sortait en alarme et enregistrait une teneur en H₂S de 98 ppm. Le compartiment fut évacué immédiatement et la porte étanche fermée. Le panneau du cofferdam était refermé 15 minutes plus tard par un ouvrier équipé d'un appareil respiratoire.

Le médecin principal examina les deux ouvriers qui avaient déposé la tôle du cofferdam et les traita pour exposition à l'H₂S. Ils n'y eurent pas de séquelle.

Les leçons

- 1- La surexposition au gaz toxique potentiellement mortel a été évitée parce que les ouvriers ont quitté le local aussitôt après avoir ouvert le panneau du cofferdam. L'officier a parfaitement reconnu les dangers, et a compris les indications des alarmes et indications du détecteur multi-gaz. Sa décision d'isoler le compartiment a stabilisé la situation et évité la contamination possibles des autres zones.
- 2- Le besoin de remettre rapidement en place le panneau du cofferdam a été réalisé d'une façon parfaitement sécurisée en faisant porter un appareil respiratoire par l'ouvrier.
- 3- Le strict respect des procédures compagnie pour le Permis de Travail a permis que tous les équipements sécurité soient immédiatement disponibles, et réduit les risques associés à cette activité potentiellement dangereuse.
- 4- Il est recommandé de contrôler l'atmosphère lorsqu'on ouvre les toiles de capacités, en raison de l'existence possible de niveaux mortels d'H₂S pouvant être libéré surtout si le niveau est haut et la surface agitée par les mouvements du navire. En outre il est prudent de s'équiper d'un appareil respiratoire lorsqu'on ouvre des panneaux de capacités si l'atmosphère du compartiment est inconnue
- 5- Lorsque la corrosion ou l'avarie de composant compromet l'intégrité du système des eaux usées, on doit tout faire pour réparer le plus rapidement possible pour éviter l'exposition à l'H₂S toxique. Si on ouvre le système d'égout, ou un compartiment suspecté de contenir des eaux usées il y a risque de dégagement de H₂S. Des concentrations aussi faibles que 10ppm sont toxiques. On doit aussi noter que de l'H₂S peut être libéré par les puisards stagnants contenant des huiles animales, végétales ou minérales qui ont été mélangées avec de l'eau de mer, particulièrement si la surface a été agitée.

En passant par la cambuse

Nos fromages

Il y a les fromages attachés à la cuisine comme le Gruyère ou le Parmesan pour les gratins, la Tome fraîche pour l'aligot, la Mozzarella, les Bleus, les chèvres chauds, l'Emmental, le Gorgonzola qui agrémentent une salade, le Cheddar râpé en allumettes et autres comme le Reblochon dans la Tartelette.

Et puis il y a ceux qui ne se cuisinent pas, dit-on, et réservés au plateau des fromages, et je pense en particulier aux 4 grands fromages normands, tous AOC, quand ils sont correctement élaborés avec du lait cru ; mais les choses évoluent.

Il y a une vingtaine d'années, je participais à un concours de recettes de cuisine, sur 350 concurrents j'obtenais le 11^{ème} prix avec des filets de poisson au Camembert, on m'a fait remarquer qu'il fallait oser !

Comme prix, j'avais eu un «chèque restaurant» de 500 francs à prendre dans un restaurant où un des jurés était Chef des cuisines. Il y a 5 ans un concours un peu semblable ayant lieu dans le département voisin, j'envoyais par curiosité cette même recette, non classé, j'ai reçu un bon de réduction sur un Camembert de bonne marque !!!

Attention, il ne faut pas croire qu'un quelconque fromage «pasteurisé» fera aussi bien l'affaire qu'un véritable fromage au lait cru, car seul le lait cru vous apporte la saveur du terroir introuvable dans le «Camembert» polonais ou colombien.

Pour cette recette avec du Neufchâtel (Ville de Seine-Maritime) j'emprunte à Joël Meslin, Maître Cuisinier de France et Président des Toques Normandes, qui n'a de cesse de marier avec grand bonheur tous les produits normands.

Prenez des pommes Calville de préférence, avec la peau bien sûr, toute la saveur y étant concentrée ; coupez en deux et évidez un peu, passer au four 2 à 3 minutes, puis ajouter un morceau de Neufchâtel et chauffer au four ; arroser de Calvados au moment de servir.

Autre fromage normand : le Livarot.

Prenez 4 beaux faux-filets cuits avec du beurre comme vous les aimez et réserver. Dans la poêle, jeter l'excès de graisse et y mettre 2 échalotes hachées. Après 2 ou 3 minutes ajouter 1/2 verre de vin blanc, faire réduire de moitié, ajouter 100 g de Livarot en morceaux et 1 verre de crème, poivrez mais salez à peine, cuire 4 à 5 minutes et napper les faux filets.

Le Pont l'Évêque plus connu, se prête à de nombreuses recettes puisque l'un des membres de la Confrérie des Chevaliers du Pont l'Évêque en a répertorié à ce jour quelque 150 et continue.

Pour 4 personnes prendre 16 belles coquilles St Jacques (parfois appelées godfiches), faire macérer pendant 1 heure dans un peu de crème fraîche, puis ajouter 1 verre de vin blanc et cuire 4 mn en casserole. Réserver les noix et réduire la sauce, poivrer et ajouter 200 g de Pont l'Évêque sans la croûte, faire fondre et napper les noix, passer sous le grill pour faire dorer.

J'aime à faire cette omelette pontéviscopienne pour 2 personnes. Dans une poêle, mettre 2 ou 3 oignons blancs avec 5 cm de tige coupés en long en 4 ou 8 morceaux, un morceau de beurre, et cuire pour qu'ils soient translucides sans brunir.

Battre 5 œufs en omelette, poivrer et ajouter 40 g de Pont l'Évêque avec la croûte coupés en petits dés, mélanger, verser dans la poêle et cuire comme toute omelette .

Plus répandu : le Camembert.

Joël Meslin a créé cette gougère au jambon fumé et coulis de Camembert.

Faire une pâte à chou sans sucre avec 100 g d'eau, 50 g de beurre, 100 g de farine, 3 œufs, sel poivre,

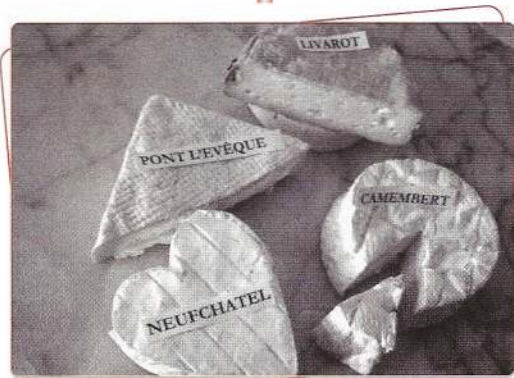
couper 100 g de jambon fumé en brunoise, incorporer à la pâte, poser sur une plaque avec une cuillère et cuire au four 200°. Faire fondre 100 g de crème et 50 g de Camembert en petits morceaux, poivrer, porter à ébullition. Faire un cordon de ce coulis, y poser les gougères et les napper du coulis.

Joël Meslin est aussi passionné par les huîtres normandes, faisant l'objet d'une soixantaine de ses créations, naturellement les huîtres au Camembert.

Pour 4 personnes 20 huîtres n° 1 (les grosses).

Dans une casserole, faire bouillir 100 g de crème et 1/3 de Camembert dont on aura ôté les bords de la croûte et en morceau, y pocher rapidement les huîtres pour les avoir chaudes, servir tout de suite avec du pain de campagne grillé.

Et les fritots de Camembert, couper le Camembert en 8 ou 10 morceaux, passer dans la pâte à galette ou à crêpe sans sucre et cuire en friteuse ou à la poêle avec 1 cm d'huile.



Les quatre principaux fromages de Normandie, tous AOC s'ils sont au lait cru et autres critères.

Revue de presse



*Bon sang ! Mais c'est bien sûr ! Il suffisait d'y penser !
Pour traquer les affreux pollueurs la Marine Nationale de Cherbourg a sorti
son arme fatale : Miss France 2005 !!
Celle-ci, comme on le voit, dès sa première mission a repéré le
"SUNLIGHT VENTURE".
Chez V-SHIP, armement de renommée mondiale, ils apprécieront !
En matière de communication on était habitué à une Marine Nationale
bien meilleure et plus sérieuse.
Lamentable !*