

AFCAN

Informations

En cale sèche à Brest

photo G. Le Brigand



N° 75 - JUIN 2007



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
Assemblée Générale	p. 4
Colloque Pavillon	p. 8
Ecole Magistrature.....	p. 14
MSC 82.....	p. 17
COLREG Italie.....	p. 20
Guide Réfugiés	p. 22
Système judiciaire US.....	p. 26
Mars	p. 29
Cambuse	p. 31

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 2007

Membres actifs navigant : 202 €
Actifs en Mission à terre : 150 €
Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 222 € / 170 € / 50 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 202 € / 150 € / 30 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

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 de 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.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer 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.

Conseil d'Administration

Elus -> 2008	Elus -> 2009	Elus -> 2010
H. Ardillon,	B. Apperry,	J-P Dalby,
L. Barbançon,	Th. Caudal,	B. Derennes,
M. Bougeard,	F. Capoulade,	M. Le Doaré,
Ph. Grall,	R. Le Doaré,	J. Loiseau,
R. Le Bousse,	H. Quéré,	D. Marrec,
J-F. Le Gall,	J. Ruz,	J-l Penin,
F-X Pizon.	J-D Troyat.	Th. Rossignol.

Bureau

Président	H. Quéré
Vice-Président	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

Présidents de Régions

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

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes

Tél. : 02.35.41.31.28

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 & jeudi • 14h-18h

Le rapport de la Lloyd's et la lettre du CEDRE de février 2007 notent que le nombre d'accidents est en augmentation nette.

Au vu de la démesure des navires modernes, les conséquences risquent d'être plus sérieuses. Tout le monde sait qu'il manque plusieurs milliers d'officiers dans le monde ce qui amène une baisse des critères de qualité de recrutement. Plusieurs commandants que j'ai rencontrés sont inquiets de cette situation, et un capitaine letton m'a dit «Même en mettant un policier à chaque coin du navire on n'y arrive pas !»

Le recrutement de bons professionnels est d'autant plus difficile que les meilleurs éléments ont des sollicitations à terre, à salaire pratiquement égal et sans l'épée de Damoclès des condamnations excessives des tribunaux en matière de pollution ou d'accident. Voilà un effet pervers des lois Perben auquel le législateur n'avait pas pensé.

A mon avis pour le recrutement et donc la formation, on franchi le col, et il n'y aura pas de retour en arrière. Les bons professionnels étant tentés de mettre sac à terre, ce métier étant avant tout un métier d'expérience transmise, qui va assurer la formation côté bord et même dans les écoles ? En matière de retour d'expérience les fiches de synthèse du BEA peuvent jouer leur rôle, mais rien ne remplacera la transmission du métier par les anciens.

Les conditions actuelles de l'exercice du métier sont plus stressantes : escales ultra rapides, donc plus de sortie à terre pour décompresser (le code ISPS n'a pas amélioré les choses), inflation du nombre de papiers à remplir malgré les efforts de l'OMI, chaque pays et parfois chaque port ayant sa papperasse.

Le code ISM qui devait améliorer la sécurité des transports maritimes est même mis en cause par la Lloyd's qui écrit dans Fairplay : «Et si le code ISM n'était pas la solution ?» au vu des récents accidents. Il a cependant eu le mérite de codifier les bonnes pratiques à bord et surtout à terre.

Cependant, pour moi, le fait de cacher l'incompétence sous des tonnes de papier n'a jamais fait évoluer la sécurité dans le bon sens. Ce n'est pas parce que toutes les check-lists sont parfaitement 'tickées' et signées que l'on sait faire correctement le travail en découlant.

Pour être un peu optimiste, l'OMI semble s'être rendu compte que l'excès de réglementation peut nuire à la sécurité et a décidé d'une pause dans l'élaboration de nouvelles lois, se penchant sur la bonne application de celles existantes.

Bonne mer à tous malgré mes propos.

H. QUERE Mai 2007

Compte rendu Assemblée générale Le Havre 22 et 23 Mars 2007

L'Assemblée Générale s'est tenue à l'Hôtel des Gens de Mer du Havre les 22 et 23 Mars 2007 et a réuni 27 participants sous la présidence de Thierry Rossignol vice-président de l'association en l'absence d'Hervé Quéré embarqué.

Le Président ouvre l'assemblée générale à 14h15 le 22 en souhaitant la bienvenue à tous les participants et en remerciant les membres de la région Havraise qui ont organisé matériellement cette réunion. Il a rappelé le fait que bon nombre des participants ont eu l'occasion de séjourner dans cette ville lors de leur formation à l'école d'Hydro. Le programme de notre réunion étant chargé et nous allons attaquer directement par le rapport du Trésorier. On peut tout de même remarquer que pour une espèce en voie de disparition –les commandants de navires- on a quand même un nombre d'actifs qui paraît stabilisé depuis 2 ans. On aura à parler, entre autres, du RIF, de l'Erika, du MSC Napoli, de la modification du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

Rapport du Trésorier

Avant de commencer son rapport le Trésorier informe les participants des pouvoirs (72) qui ont été données par les membres absents.

Cotisations : Réglées en 2006 : 140 Actifs, 5 en Mission à terre, 179 Retraités, 31 Associés – total 355.

23 nouveaux adhérents, 4 démissions, 3 Décès et 14 radiations pour non paiement.

Baisse du nombre de cotisants par rapport à l'année précédente mais le nombre d'actifs se maintient. Au 31 décembre 2006 il y avait encore 8 actifs qui n'avaient pas réglé leur cotisation 2006.

Bilan

Compte tenu de la bonne situation financière de l'association il est proposé, et adopté, qu'il n'y aura pas d'augmentation de cotisation pour 2008. - Cela fera 4 ans sans augmentation de cotisation.-

Attention cependant, nous sommes en année électorale, et il faut espérer que nous recevrons notre subvention, car il est arrivé que dans des circonstances analogues nous n'ayons pratiquement rien.

Quitus est donné au trésorier pour sa bonne gestion.

Rappel est fait de la raison des reçus à 30€ retraités et 202€ actifs : c'est le coût d'Afcan Infos (20€/an) qui ne peut être inclus dans le reçu de cotisation.

Compte rendu d'activité

Participation importante à la fourniture d'informations aux médias qui savent nous trouver quand il y a un problème.

Participations, au CEDRE, à la formation des équipages d'avions et de douane chargés de la lutte contre les pollutions et du constat des infractions. STEED, GRALL, LE CALVEZ ont participé à ces formations. Notre présence est demandée lors de chaque stage de formation.

Les régions situées au bord de la mer n'hésitent pas à nous contacter pour avoir des informations sur des problèmes maritimes, pollutions, transport maritime etc...

Participation au colloque Région Bretagne : intervention de Declercq qui a repris tous les sujets qui nous tiennent à cœur : durée du travail, effectifs, fiche d'effectif pas cohérente avec le travail à effectuer, quart seul de nuit, quart du capitaine, fatigue, augmentation de la paperasse, lien substantiel entre navire et Etat du Pavillon.

Présence de Th. Rossignol à l'Ecole de la Magistrature de Bordeaux pour une table ronde sur la pollution. Ce qui a été dit au cours de cette table ronde servira dans la formation future des élèves de cette école.

Il y a en outre l'effet «Erika», le procès étant en cours.

Affaires juridiques

Exposé par notre collègue Ch. Loudes des diverses affaires auxquelles il a apporté son concours.

Une affaire concernant l'embarquement dans une compagnie qui n'avait pas réglé les cotisations ENIM montre l'intérêt qu'il y a à **contrôler régulièrement son relevé de navigation pour réagir rapidement en cas d'irrégularités.**

Une autre affaire concernant un accident après sortie de réparations: matériel réparé en arrêt technique et à l'origine d'un accident lors des essais après AT. La conclusion de ce genre d'affaire est que les documents de fin de travaux doivent être signés par le superintendant qui a suivi les travaux et non par le capitaine qui n'a pas forcément pu les suivre.

Affaires SNCM

Il y a 2 sortes d'affaires : -1- Détournement du Pascal Paoli. -2- Des commandants ont été empêchés d'arriver à bord et même molestés.

Pascal Paoli : L'association ne pourra se porter partie civile ni porter plainte car elle n'a pas eu de préjudice.

Pour les commandants : L'association n'a pas subi directement de préjudice et ne peut donc pas porter plainte. Il faudrait qu'un des commandants porte plainte et fasse une citation directe.

Pour le moment la SNCM dispose de 3 ans pour porter plainte, elle est en pleines négociations avec les autorités.

Confédération des Associations

Nous sommes entrés dans la Confédération pour voir ce qui s'y passait. Son rôle actuel est restreint. Il va falloir avoir un œil critique sur ce qui s'y dira et s'y fera.

Site Internet

Fréquentation en croissance, d'une moyenne de 204 visites par jour en mars 2005, on atteint 405 en mars 206 et 732 en mars 2007, le record de mars 07 étant de 862 le 14, dû au procès Erika. On devrait dépasser les 21000 visites par mois en Mars.

Possibilité d'insérer des petites séquences vidéo sécurité, et autres. Si vous avez des séquences intéressantes professionnellement (visite de carène etc...) passez les à Pizon.

Election au CA du Tiers

Le tiers sortant : H.Ardillon, L.Barbançon, M.Bougeard, Ph. Grall, R. Le Bousse, J.F Le Gall, F-X. Pizon est réélu jusqu'en 2010

L'AFCAN est demandeur de renouvellement des cadres : Tous ceux souhaitant s'impliquer dans le fonctionnement de l'association devront faire acte de candidature auprès du Bureau avant la prochaine assemblée générale (Mars 2008). Le secrétaire général a besoin d'un remplaçant.

La région Morbihan a perdu son animateur, Derennes est d'accord pour tenter de faire revivre la région et sera responsable de la région Morbihan. Le CA 2007 sera organisé dans le Morbihan en fonction de ses disponibilités. La région St Nazaire se plaint du manque de participants lors des réunions.

Relève du Secrétaire en fin de son mandat en 2008

Il faut trouver un membre qui soit dans la région Brest et disponible jeune retraité si possible. Intranet pourrait être aussi une solution.

Fin de séance à 18h20 - Reprise prévue à 08h30 le 23

Nationalité du Capitaine

Pour le RIF à l'Assemblée le Capitaine et son suppléant seront français, mais l'Europe a dit non au nom de la libre circulation des travailleurs. Les fonctions d'officier ministériel ne sont pas suffisantes car elles n'occupent pas une part du temps prépondérante de l'activité de la fonction. Les pays qui ont tenté de garder une position similaire ont du abandonner leur position. Le capitaine et son suppléant doivent être de la CE. Réaction en chaîne car le navire n'est pas territoire national (le Conseil Constitutionnel l'a rappelé), et du fait de l'obligation d'avoir un capitaine de la CE il faut modifier le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (CDPMM), et le Code du Travail Maritime.

Les problèmes du capitaine :

- officier d'Etat civil : ne pose pas trop de problème avec l'inscription des faits au journal de bord et certification lors de l'escale suivante.

- officier de police judiciaire : Il ne fait plus l'enquête mais doit conserver les preuves et rechercher les auteurs et éventuellement les consigner mais avec l'accord du Procureur. En fait cela change peu de choses par rapport à ce qui précédait il faut simplement prévenir le Procureur. Ces dispositions feront le bonheur d'avocats retors, en cas de détention à bord d'un étranger, pour toutes bonnes raisons du genre les droits n'ont pas été signifiés dans les règles etc... Quel droit s'appliquera, comment, pourquoi ?? . La France a ajouté des conditions : le capitaine devra avoir une connaissance de la langue française et soit au fait du droit français pour pouvoir communiquer avec les autorités.

Une question est soulevée concernant la perte de la fonction d'OPJ. Quand le capitaine était OPJ il était protégé dans ses fonctions d'OPJ mais s'il n'est plus OPJ comment sera-t-il protégé ?

A propos du TMC

La même loi que celle modifiant le CDPMM projette aussi la suppression totale du TMC tel qu'il existe actuellement. Le Affaires Maritimes disparaissent du tribunal et le TMC est remplacé par un Tribunal Maritime qui est une chambre du TGI, ayant compétence pour juger les délits maritimes (art 24), et est composé d'un juge nommé par le tribunal, 2 assesseurs titulaire et suppléant français âgés de plus de 30 ans compétents en matière de navigation maritime. Le 1^{er} assesseur doit exercer ou avoir exercé des fonctions de commandement, le 2^e assesseur doit exercer ou avoir exercé des fonctions de navigation au commerce ou à la pêche ou pratiquer ou avoir pratiqué la navigation de plaisance.

La notion de pair du prévenu disparaît totalement. Le Conseil Constitutionnel a dit que ceux qui résident hors de France ne peuvent se prévaloir du droit français. Mais sur les navires battant pavillon français c'est le droit pénal français qui s'applique (Badinter)

Les navigants seront jugés de la même manière que les délinquants de la route.

On ne peut faire appel d'un jugement du TMC alors que si c'est un TGI on peut faire appel.

Chennevière a préparé un parallèle des textes ancien et nouveaux pour montrer les différences, mis à disposition sur le site.

ERIKA

Ce qui nous intéresse c'est le cas du commandant MATHUR. Il est en Inde.

Notre collègue Baumler qui avait été sollicité par les Régions touchées pour témoigner, ne pourra être présent devant rembarquer, donc aucun membre de l'AFCAN ne témoignera directement au procès. Toutefois tous les dires des membres de l'AFCAN, interrogés devant les diverses commissions d'enquêtes parlementaires ou sénatoriales, ont été versés au dossier et seront entendus au procès.

Diplôme Universitaire d'Expert maritime

Lancement d'un Diplôme Universitaire d'Expert Maritime à l'hydro du Havre. Formation en coopération avec l'université du Havre qui

mène tout ça (niveau, examen, mémoire en fin de formation et examen). L'intention est d'aller jusqu'au Mastère, c'est de la décision du Président de l'Université. Peut intéresser les navigants qui voudraient se reclasser dans l'expertise maritime. La formation, qui s'étale sur 18 mois et 10 modules = 10 semaines, a un coût global de 9000€, pour avoir le D.U. Pour plus amples renseignements voir site de l'Hydro : www.hydro.lehavre.org

MSC NAPOLI – Grands PORTE-CONTENEURS

Avec l'arrivée des grands porte-conteneurs on va être confronté à des problèmes similaires à ceux rencontrés avec les grands pétroliers ou vraquiers. On va se trouver avec un gréement de remorquage lourd.

Il faudrait qu'on arrive à avoir des systèmes de remorquage d'urgence (type OMI) de type pétrolier sur ces navires et que cela soit prévu à la construction. En outre ces navires ont des quantités de soutes importantes.

Une société de La Ciotat a mis au point un système de surveillance en continu de la fatigue du navire, capteurs ultrasons, capteurs lasers qui enregistrent en permanence et permettent de déterminer les endroits où il y a des fatigues de coques et de déterminer la progression et la prédiction des cassures, est utilisé sur les plateformes. Cela permettra de suivre les fatigues au cours des opérations commerciales pour les torsions les moments fléchissant et de connaître les éventuels dépassements comme il y a eu sur les minéraliers. La torsion va très vite, un container de 20 t de la row 1 à la row 12 suffit pour que les limites soient dépassées. Le problème du ballastage, déjà délicat et difficile à suivre avec des procédures parfois imparfaites et souvent mal (ou pas) respectées, est aggravé par les règles sur les eaux de ballast en cours de mise en application. Cela concerne directement les fatigues du navire et les efforts subits par le navire en cours d'opérations ne sont pas calculés, ce n'est pas un secret.

VIGIPOL nous a contactés pour discuter des problèmes des pertes de conteneurs. Leur idée

est que la perte de conteneur soit traitée comme une pollution et soit au pénal.

Nous leur avons donné un avis technique, sur les causes (mauvais arrimage : le commandant est responsable de l'arrimage, oui, mais comment surveiller ? – mauvais matériel : les twist locks, – entrée en résonance de plateforme sur certaines houles – chocs répétés de paquets de mer dépassant les normes de résistance des conteneurs qui pliaient) ; sur les remèdes (arrimage et saisissage corrects [VIGIPOL à propos de transférer la responsabilité de l'arrimage et du saisissage du capitaine au manutentionnaire - NON il faut que le capitaine puisse refuser de partir s'il estime que l'arrimage n'est pas bon] ; détecteurs de fatigues permettant de réduire dès que nécessaire...)

Colloques Réunions Conférences

CESMA : L'AG a lieu les 11 et 12 mai en Slovénie à Portoroz Th. Rossignol en tant que président de CESMA y sera, Bougeard devait y représenter l'AFCAN.

IFSMA : Réunion à Anvers 24/25 mai, Th. Rossignol y va en tant que représentant AFCAN.

OMI : Participations prévues à MEPC, NAV, DSC, MSC

Hydro de Nantes : Colloque sur le thème de Carte d'identité du Marin qui touche directement la sûreté, le document biométrique du marin.

Safer Seas à Brest : On les avait aidé lors du précédent colloque, on parlait de l'Erika, cette fois c'est de conteneurs. Il faut transmettre des idées et ils aimeraient qu'un capitaine étranger vienne faire un speech de 20mn. on sert d'intermédiaire auprès de IFSMA et CESMA pour obtenir ce collègue étranger.

L'ordre du jour étant épuisé et n'ayant plus de questions diverses, l'AG est terminée à 11h35.

Le Conseil d'Administration se réunit aussitôt pour procéder à l'élection du Bureau.

Le Bureau est reconduit dans ses dispositions actuelles. Fin de réunion du CA à 11h50





*Ministère des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*



référence : D07003573

Paris, le 23 MARS 2007

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 25 septembre 2006, vous m'avez interrogé sur la réserve de nationalité du capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance figurant dans la loi relative au registre international français (RIF) ainsi que sur une modification éventuelle de cette loi.

La problématique soulevée est effectivement celle de la compatibilité de la réserve de nationalité pour l'exercice de ces fonctions avec le principe de libre circulation des travailleurs (article 39 du Traité instituant la Communauté européenne).

Dans le cadre de la concertation que j'ai souhaité engager, cette question a été évoquée lors de votre réunion du 30 janvier dernier avec le Directeur des affaires maritimes.

A cette occasion, le contexte juridique de ce dossier et des risques qu'il comporte pour l'armement français vous ont été présentés.

La Commission européenne a lancé une procédure d'infraction motivée contre la France et s'appuyant sur deux arrêts ANAVE et ANKER rendus par la Cour de justice des Communautés européennes le 30 septembre 2003.

Malgré l'argumentation présentée par les autorités françaises en faveur du maintien de la réserve de nationalité, la Commission européenne a décidé de poursuivre la procédure et la Cour de justice des Communautés européennes vient de saisir la France du recours en manquement formé.

Monsieur Hervé QUERE
Président de l'Association française des Capitaines de navires
Rue de Bassam
29200 BREST

*Hôtel de Roquelaure
246, Boulevard Saint Germain 75007 Paris*

Aussi, un projet de loi ouvrant les fonctions de capitaine et de son suppléant aux ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, ou de l'Espace économique européen (EEE), a été élaboré. Il a été présenté aux partenaires sociaux, le 26 janvier 2007, puis au conseil supérieur de la marine marchande, le 7 février 2007.

Le dispositif envisagé prévoit que les fonctions de capitaine et de son suppléant sur des navires battant pavillon français soient ouvertes aux ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Cependant, cette ouverture sera encadrée. Les intéressés devront pouvoir justifier d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande sera en outre modifié pour tenir compte en particulier de la nécessité d'exercer certaines prérogatives de puissance publique sous l'autorité renforcée des procureurs de la République.

Pour autant, tant que le projet de loi n'a pas été adopté, la réserve de nationalité du capitaine et de son suppléant subsiste et doit être respectée.

A l'issue, la Commission européenne sera ainsi en mesure de lever son refus d'approuver formellement les dispositifs d'aides à la flotte de commerce adoptés pour soutenir les armements exposés à la concurrence internationale.

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

Pour le ministre et par délégation,
Le directeur du Cabinet

Daniel BURSAUX



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



Monsieur le GARDE des SCEAUX
Ministère de la Justice
Place Vendôme
75001 Paris

Le 17 avril 2007

Modification du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, du Code du Travail Maritime et du Registre International Français.

Un projet de loi tentant de mettre la législation française en accord avec les demandes de la commission européenne est à l'étude. Contrairement à ce que clamaient certains de nos parlementaires (voir les minutes des débats sur le R.I.F. à l'Assemblée Nationale) ainsi que le concepteur même du pavillon R.I.F., les règlements européens n'acceptent pas la réservation aux seuls français de la fonction de capitaine. Deux jurisprudences de la Cour Européenne le confirment.

Le privilège de nationalité sera supprimé non seulement pour le R.I.F. mais également pour le registre N°1.

On peut le déplorer et faire remarquer que le rôle du capitaine en tant que représentant du pavillon n'est pas négligeable et peut devenir primordial dans certaines circonstances; cependant il semble bien que la plupart de nos voisins aient obtempéré aux injonctions de la Commission quand leur législation n'avait pas déjà supprimé cette réserve de nationalité.

Les articles intéressés des 3 documents législatifs de notre titre parleront donc maintenant pour le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance français, ressortissants d'un état membre de la communauté européenne ou d'un état partie à l'accord sur l'espace économique européen.

L'article 26 du C.D.P.M.M., prévoyant que le capitaine pouvait mener l'enquête à bord, l'assimilant ainsi à un O.P.J. (Nationalité française obligatoire) est modifié. Le capitaine ne fait plus d'enquête mais «il effectue afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs tous les actes utiles...etc...Il en informe sans délai l'autorité administrative.... etc.....»

ART 28 pour consigner quelqu'un à bord il faudra l'accord du procureur de la république. Voilà qui va faire les choux gras des avocats.

Pour sauver la face la France demande un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Il semble que l'Espagne et l'Allemagne aient effectué la même manœuvre et ont été renvoyées dans leurs buts, l'anglais semblant suffisant à la commission. Maintenant on peut espérer, le français étant langue de rédaction du traité...

Pour nous, et nous reprendrons une remarque de notre collègue Declercq, nous demandons un contrôle du niveau de qualification exigible pour remplir à bord les responsabilités de capitaine d'un navire français. Ce qui va beaucoup plus loin que la maîtrise d'une langue.

D'autre part il faut noter l'avis favorable du conseil supérieur de la marine marchande à ces modifications malgré une brillante intervention de M RAYMOND VERRIEUX.

Objet: Atteintes à l'autorité des capitaines Voies de faits

Monsieur le Garde des Sceaux,

Durant les mouvements qui ont précédé la privatisation de la S.N.C.M. en avril et octobre 2005, mouvements dont le point d'orgue a été le détournement du PASCAL PAOLI, plusieurs commandants, membres de notre Association, ont été menacé, injuriés et expulsés de leurs navires, faits relevant entre autre des articles 60 et 61 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Des rapports ont été dressés et des plaintes ont été déposées par ces officiers auprès de l'Administrateur en chef des affaires maritimes des Bouches-du-Rhône avec identification précise des auteurs de ces infractions.

Le 28 octobre 2005, en ma qualité de Président de l'AFCAN, j'ai été informé par le Directeur Régional des Affaires Maritimes que l'ensemble de ces plaintes avaient été transmises à Monsieur le Procureur auprès du Tribunal de grande instance de Marseille.

A ce jour, et d'après les renseignements dont nous disposons, l'affaire du détournement du Pascal Paoli est toujours à l'instruction.

En ce qui concerne les plaintes précitées, nous avons mandaté un avocat pour nous assister et obtenir des informations. Malgré de nombreuses correspondances et des démarches auprès du Parquet de Marseille, aucune information officielle précise ne nous a été donnée jusqu'à ce jour. A chacune de ses interrogations, notre Conseil s'est vu opposer soit un silence persistant, soit l'indication selon laquelle des investigations complémentaires étaient en cours. A l'origine, il avait été indiqué par les Services du Parquet que vraisemblablement les dossiers seraient dirigés vers le Tribunal Maritime Commercial. Aujourd'hui, notre Conseil, et son correspondant marseillais, nous indiquent avoir compris que ces dossiers resteraient vraisemblablement "sans suite".

Or, comme vous le savez, ni notre association, ni nos collègues eux-mêmes n'ont la possibilité de procéder par citation directe pour ce type d'infraction devant le Tribunal Maritime Commercial. En conséquence, et pour éviter la banalisation de tels agissements, nous n'avons pas d'autre solution que de nous reposer sur l'efficacité et la détermination des services du Parquet, efficacité et détermination qui se manifestent pourtant régulièrement lorsqu'il s'agit de poursuivre tel ou tel commandant de navire pour un dysfonctionnement du système d'évacuation des eaux huileuses à bord de son navire.

Nous souhaiterions savoir quelles mesures ou interventions vos services pourraient mettre en œuvre afin que les dossiers précités soient renvoyés devant le Tribunal Maritime Commercial de Marseille dans les plus brefs délais et, en tout cas, avant l'expiration de la prescription applicable à ce type d'infraction.

Nous attirons à cette occasion votre attention sur le fait qu'une nouvelle affaire identique est survenue le 28 septembre 2006 avec dépôt de plainte le 2 octobre suivant et que nous espérons qu'elle sera traitée rapidement.

Nous adressons copie de cette correspondance à Monsieur le Procureur de la République de Marseille.

Veillez agréer, Monsieur le Garde des Sceaux, l'assurance de notre très haute considération.

Hervé QUERE

Président

Colloque international sur «Le Pavillon» 2 et 3 Mars 2007

Nos collègues J.P Declercq et Ph. Sussac ont assisté à ce colloque et nous rendent compte.

L'Institut du Droit Economique de la Mer et l'Association Internationale du Droit de la Mer ont réuni sur trois demi-journées plus d'une centaine d'éminents professeurs d'Université (jeunes et moins jeunes), juges auprès de tribunaux nationaux, européens, et internationaux (Tribunal International du droit de la mer), avocats, étudiants et juristes divers, fonctionnaires européens, et internationaux (ONU, UE, OMI), responsables juridiques de sociétés et d'associations, attachés de ministères, journalistes maritimes .., pour un colloque international sur «Le Pavillon».

Vaste programme : l'Etat et le Pavillon, la question du lien substantiel, le lien entre Etat du pavillon et société de classification, la place du juge interne et celle du juge international, le lien entre pavillon et entreprise maritime, la question du pavillon de complaisance et celle des pavillons bis, l'aspect nouveau de la défense de l'environnement, la question du contrôle de la pêche dans une période de raréfaction des ressources halieutiques, la possibilité d'un nouvel équilibre qui remplacerait la situation «anarchique» actuelle, la coopération entre les Etats et l'action des organisations internationales.

Les interventions montrent les étapes suivantes :

- Le principe traditionnel, selon lequel le navire qui circule sur les mers doit être nécessairement rattaché juridiquement à l'Etat du pavillon dont il est autorisé à arborer le pavillon, sous peine de «chaos», seuls les navires de guerre de cet Etat ayant qualité pour lui imposer le respect des règles de droit.
- L'arrivée sur les mers des navires battant pavillons d'Etats peu soucieux de faire respecter ces règles de droit.
- Les tentatives de moraliser cette situation par des Conventions internationales sur le pavillon.

- L'empiètement de l'Etat côtier et de l'Etat du port, portant atteinte au droit classique du pavillon.
- Le retour du pavillon vu ou pressenti par certains.

A noter, comme d'habitude dans ce genre d'assemblée, le peu de temps laissé aux échanges. Ce qui n'enlève rien à la richesse des interventions.

Quelques points forts :

Faut-il dresser l'acte de décès du «lien substantiel» ?

La Convention de Genève sur la haute mer de 1958, et celle des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982 (art. 91) prévoient qu'il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Mais sans en définir le contenu.

La convention du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires apporte un début de solution, mais elle n'a pas été ratifiée par un nombre suffisant d'Etat, et n'est donc pas en vigueur.

Il s'ensuit que, sans définition applicable du lien substantiel, sans mesures coercitives sur certains registres, le pavillon du navire est uniquement le choix de l'armateur, et le lien substantiel peut se limiter à un contact pour l'immatriculation et paiement d'une taxe (pour fixer les idées un intervenant dit que pour s'écarter de la règle internationale, le «Pavillon noir» n'existe plus, mais qu'il a largement son équivalent avec certains pavillons de libre immatriculation).

Et l'on constate que la notion de «pavillon» a été remplacée, dans les faits, par celle d'«immatriculation».

Ceci étant, la convention de 1982 (Convention de Montégo Bay) étant, elle, en vigueur, le lien substantiel est une obligation.

La compétence exclusive de l'Etat du pavillon est aujourd'hui dépassée.

L'Etat du pavillon est maintenant en concurrence, pour le contrôle du navire, avec l'Etat côtier et l'Etat du port, qui ont fait valoir un «droit d'intervention préventive» pour les questions de pollution dans un premier temps, et de lutte contre le terrorisme ensuite.

Un intervenant a cité le cas des nouvelles règles édictées par les USA dans la lutte contre le terrorisme : Demande d'autorisation d'intervention à l'Etat du pavillon avec un délai de réponse de 4 heures (c'est tout vu s'il n'y a aucun lien entre le navire et l'Etat du pavillon.)

Je n'insiste pas sur les interventions concernant la pollution, qui n'ont rien apporté de nouveau à ce que nous connaissons trop bien.

L'étape suivante sera sans doute la remise en cause du droit de passage pacifique.

La responsabilité de l'Etat du pavillon

Celui-ci devrait assurer une protection pour la sécurité de tous.

A défaut, sa responsabilité devrait être engagée. En fait il y a impunité. Jusqu'à quand ? - La question a été posée.

Le Point de vue du juge interne

La jurisprudence tend à aller dans le sens de la diminution de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon, y compris pour les affaires pénales, au profit d'une compétence affirmée par le juge de l'Etat côtier pour connaître des crimes et délits commis à bord

de navires battant pavillon étranger (affaire MC-RUBY).

Par ailleurs, saisi sur la légalité de la loi instituant la loi RIF, le Conseil Constitutionnel (Décision n°2005-514 DC du 28 avril 2005) a considéré «*qu'il résulte des règles actuelles du droit de la mer qu'un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français ; que, dès lors, les navigants résidant hors de France qui sont employés à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit français*». Ce faisant, pour la première fois, un Etat décide de se retirer volontairement une partie de sa compétence exclusive en qualité d'Etat du Pavillon.

Cette décision est d'ailleurs critiquable car contraire à l'article 94 de la convention de Montégo Bay, tellement citée par les intervenants qu'il était intéressant d'aller y jeter un coup d'oeil. L'art. 94-2.b indique en effet que «*L'Etat du pavillon exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique, et social concernant le navire*».

A quoi il faut ajouter la jurisprudence de la Cour Européenne de justice, qui a refusé (28 fév.2001) de considérer que les fonctions régaliennes du Capitaine à bord d'un navire justifient le privilège de nationalité pour ce capitaine.

Le point de vue du juge international

La question s'est posée de juger de la validité d'un pavillon.

En 1939, le Liberia et Panama ont saisi la Cour Internationale de Justice pour avoir été écartés du Comité de la Sécurité Maritime (IMCO) au motif qu'ils n'étaient pas en mesure d'apporter une capacité réelle aux contributions à la sécurité. La Cour Internationale de Justice s'est rangée à leur avis.

Position renouvelée par un jugement du 8 juin 1960, où la Cour Internationale de Justice a jugé qu'il n'y a pas lieu d'examiner la question du lien substantiel, l'importance d'un pavillon étant liée à l'importance de son tonnage.

En 1997 un navire de pêche battant pavillon de St Vincent et Grenadines a été saisi en Guinée, après que les autorités aient constaté qu'il avait le même certificat provisoire

depuis 10 ans. Aucune avancée législative internationale à ce sujet. La question se pose toujours.

Classe et certification

La connivence entre société de classification et armateur pour entretenir le navire a minima a été dénoncée après Erika. Certains proposent un découplage obligatoire entre classe et certification.

M. Boisson considère que les deux sont intimement imbriqués, et plaide contre, parlant d'un risque de multiplication des visites sans amélioration de qualité.

Du côté de la pêche

Intervention intéressante sur les politiques de coopération entre les Etats, en particulier sur la question de la gestion des stocks halieutiques, d'où il ressort que, au niveau communautaire, la gestion des stocks est une compétence communautaire. Ce qui explique certains arrêts de la Cour Européenne de justice.

Par contre il n'y a pas de compétence communautaire transport maritime.

Le pavillon : «Le Retour»

Des voix se sont élevées pour prédire le retour du pavillon.

Mme Odier considère que la sûreté, l'application du code ISM et du code ISPS, vont ramener l'importance du pavillon, lequel reste une référence nécessaire.

Selon M. Vallat (qui défend par ailleurs le «principe de réalité», et déclare que le classement du RIF comme pavillon de complaisance est politique), nous sommes passé d'une période de «liberté absolue» à un «cycle vertueux», avec le MOU, les vetting, la liste noire, l'ISM ... Le sens de l'histoire serait le retour au pavillon responsable. Il estime que tout pousse à une harmonisation vers le haut, que le RIF va dans le bon sens, que les aides de coopération technique rénovées vont permettre aux Etats sans administration maritime d'aller vers le respect de leurs obligations, que le contexte a changé (on parle plus de qualité que de concurrence).

Et, M. Sulpice affirme que l'équipage est une des préoccupations principales de l'armateur, mais que le que marché maritime obéissant à la loi de l'offre et de la demande, il faut bien tenir compte du fait que dans le coût d'exploitation, c'est l'équipage qui fait la différence de coût.

Dans un autre registre, Mme de Marffy, ancien directeur aux affaires juridiques des Nations Unies, insiste sur la nécessité de l'intervention de l'Etat du Pavillon, sur les obligations qui découlent de la Convention de Montégo Bay, sur la responsabilité de l'Etat du Pavillon dans la sécurité et la protection de l'environnement marin, sur la situation du navire écartelé entre droit public, droit privé, et droit international, et rappelle l'ensemble des règles des conventions internationales qui s'appliquent, ainsi que les efforts des organisations internationales pour réglementer et mettre de l'ordre dans l'attribution du pavillon et définir le lien substantiel. (voir son rapport ci-après)

Le point de vue du Capitaine

Je suis intervenu pour donner le point de vue que nous pouvons avoir, vu de notre passerelle, sur la question : quelle est l'autorité ? En précisant bien que je ne parlais pas dans le cas du pavillon français classique, avec armateur français et équipage français, mais de notre position comme capitaine à bord d'un navire sous pavillon de complaisance.

L'autorité, ce n'est pas le pavillon : la capitaine n'a aucun contact avec lui.

Par certains côtés, l'autorité, c'est la société de classification, qui agit pour le compte de l'Etat du pavillon.

L'autorité, c'est surtout le gestionnaire du navire, ainsi que l'affrètement, c'est à dire les donneurs d'ordres.

L'autorité, c'est parfois l'Etat d'origine de l'équipage, lorsqu'il s'agit d'Etats qui contrôlent et réglementent les conditions d'embarquement des marins, comme les Philippines.

L'Etat du pavillon devrait protéger le navire, les biens, les hommes, contre les pressions économiques diverses, lorsqu'elles vont à l'encontre de la sécurité. Qui le fait ? - Personne !

Il a été question des pratiques d'arraisonnement en haute mer, en indiquant que la demande d'accord du pavillon passait par le capitaine. Lequel capitaine, obligé d'obtempérer, serait bien en peine de demander l'avis du pavillon : il n'a aucun lien avec lui.

En conclusion

Colloque de haute tenue, qui permet d'y voir un peu plus clair sur la question du «lien substantiel», et sur son application :

1 - La Convention internationale sur le

pavillon, qui édicte qu'il doit exister un lien substantiel entre le navire et le pavillon, et donne les éléments de définition du lien substantiel, permettant ainsi de classer certains pavillons comme pavillons de complaisance (ou «pavillon de tolérance», selon la traduction que l'on fait du mot anglais 'convenience'), n'a jamais été appliquée.

2 - Par contre la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (convention de Montégo Bay) indique dans son article 91 qu'il «doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire». L'article 94 traite des obligations de l'Etat du pavillon, et en particulier (art. 94-2-b) de l'exercice de la juridiction de l'Etat à bord conformément à son droit interne.

3 - Il y a accord entre l'ensemble des participants à ce colloque pour estimer que la définition du lien substantiel n'est pas une compétence communautaire, mais une compétence exclusive de l'Etat. Il appartient donc à l'Etat de déterminer quelles sont les conditions qu'il considère comme nécessaires pour lui permettre d'exercer sur le navire les obligations qui sont les siennes en application de l'article 94.

4 - Les obligations de l'Etat découlent des diverses conventions internationales, et concernent en particulier la sécurité du navire, des biens, des hommes, et la préservation de l'environnement.

5 - Le Capitaine est responsable à bord de l'application des diverses Conventions internationales, en particulier la sécurité du navire, des biens, des hommes, et la préservation de l'environnement.

6 - Le rapprochement des obligations de l'un et de l'autre montre bien que le Capitaine est à bord celui qui est chargé de faire respecter les obligations de l'Etat, telles qu'elles découlent des diverses Conventions.

7 - En application de la convention de Montégo Bay, un Etat peut donc décider des qualités que doit remplir le capitaine afin de lui permettre d'assurer à bord ses responsabilités.

8 - L'Etat Français peut donc ainsi plaider devant la Cour Européenne de justice que l'article de la loi selon lequel le Capitaine et son suppléant doivent être français découle de son droit (de son devoir) à établir les conditions nécessaires pour assurer ses obligations dans l'application des conventions internationale. Ceci en

faisant savoir que ce choix est pour lui un des éléments du lien substantiel entre Etat et Navire qu'il doit assurer en application de l'article 91 de la Convention des nations unies sur le droit de la mer.

9 - En plaidant comme cela a été fait dans les affaires des navires de pêche sur l'application du droit interne (Etat civil ...), ou en mettant en avant d'autres tâches du Capitaine, sans pouvoir montrer en quoi il est nécessaire que le Capitaine soit Français pour qu'elles puissent être correctement effectuées, il y a risque de voir la Cour repousser ces arguments.

10 - Ces arguments peuvent être avancés, mais je pense que l'argument tiré de l'application des Conventions internationales, où la légitimité de la nationalité du capitaine tient du seul choix régalién de l'Etat d'appliquer comme il le juge nécessaire le principe du lien substantiel, est le seul que la Cour Européenne ne peut rejeter.

11 - Sauf qu'il est peut-être trop tard, dans la mesure où le Conseil Constitutionnel a décidé que le navire n'est en aucun cas une «portion du territoire».

Jean-Paul Declercq | Philippe Sussac

COLLOQUE INTERNATIONAL SUR LE « PAVILLON » (1)

Paris, 2 et 3 mars 2007

RAPPORT GÉNÉRAL : VERS UN NOUVEL ÉQUILIBRE

(Par Annick de Marffy-Mantuano)

Merci à Madame Annick de Marffy-Mantuano qui nous a autorisés à publier son rapport.

INTRODUCTION

Deux aspects tirailés par des forces dialectiques rendent particulièrement difficile la recherche d'un équilibre concernant le pavillon, lien qui unit le navire à un Etat.

L'un concerne le rattachement du navire à l'ordre interne. L'Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Ce rattachement

du navire à l'Etat, matérialisé par le pavillon doit être réel. Il relève de trois domaines : le domaine administratif pour l'enregistrement et l'immatriculation du navire ; le domaine technique lorsque l'Etat s'intéresse aux questions de navigabilité pour assurer la sûreté des hommes et des marchandises transportés et le domaine social afin d'assurer le bien être des équipages qui sont au centre du navire, tant on ne peut imaginer un navire sans hommes. Cet élément humain comme le bien meuble qui le supporte constitue le navire. L'Etat doit donc édicter des règles et adopter les

mesures d'application nécessaires pour que le navire battant son pavillon respecte dans les domaines précités les normes qu'il aura édicté dont un grand nombre doit se conformer aux règles internationales. Ces règles relèvent donc du domaine public. Cependant, par ailleurs, le navire qui est défini comme un bien meuble relève aussi du domaine privé. En effet, plusieurs acteurs interviennent avec une division du travail complexe entre plusieurs centres de décisions : l'armateur, l'affrètement, l'opérateur chargeur mais aussi les assureurs et les banquiers.

La nécessité de l'intervention de l'Etat même sur des questions de pur droit privé fait partie inhérente du droit maritime. A ce propos, Rodière rappelait qu'il ne faut pas dans l'étude du droit maritime sacrifier à cette conception générale de la technique juridique que le droit public et le droit privé doivent être nettement distingués. C'est dans une large mesure cette sectorialisation qui aujourd'hui amplifie les maux auxquels la navigation est confrontée.

Le deuxième aspect concerne la dimension internationale. L'Etat a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon. Le navire rattaché par le pavillon qu'il bat à un seul Etat, soumis à sa seule juridiction est en droit de naviguer sur toutes les mers du globe et se déplacer hors des frontières de l'Etat dont il a la nationalité pour évoluer dans un espace de liberté où s'affrontent d'autres pavillons et donc d'autres nationalités. Le droit international public s'applique dans cet espace pour assurer entre autre la sécurité et la sûreté de la navigation ainsi que la protection de l'environnement marin.

Les règles internationales applicables à la navigation et à la protection de l'environnement marin sont contenues dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (ci après dénommée le Convention de 1982). Elle est une convention cadre dont une grande partie des dispositions a une portée de caractère général. D'autres, cependant, ne peuvent être appliquées qu'une fois complétées par des règles spécifiques à caractère exécutoire, énoncées dans d'autres accords internationaux. La Convention renvoie à des normes et règles internationales élaborées par les organisations internationales compétentes. En matière de navigation, les obligations internationales auxquelles sont soumis les Etats sont contenues à l'article 94 de la Convention. Ces obligations portent sur trois domaines : administratif, technique et social. Dans cet article, il est fait clairement référence à la réglementation internationale généralement acceptée, aux instruments internationaux applicables et aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. Cette réglementation internationale de renvoi se trouve dans de nombreux traités et accords internationaux adoptés principalement par l'OMI, organisation compétente en matière de navigation et d'environnement marin, mais aussi les règles adoptées sous l'égide de l'OIT en matière du statut des gens de mer et de la FAO lorsqu'il s'agit de la pêche.

Le navire et son pavillon se trouvent donc crucifiés entre le droit interne écartelé entre droit privé et droit public et le droit international divisé entre les règles générales contenues dans la Convention de 1982 et les règles techniques développées par les

organisations internationales compétentes. L'arsenal juridique qui s'est développé depuis l'adoption de la Convention et qui constitue l'ensemble des règles auxquelles les Etats doivent se conformer lorsque des navires battant leur pavillon circulent dans les mers du globe n'a pas reçu le respect nécessaire pour assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Certes, l'accroissement de la globalisation des échanges commerciaux a accentué les pressions sur les responsables des transports maritimes dont la seule motivation, compte tenu de la concurrence, est de maintenir le plus bas possible les coûts du transport en mer pour alimenter l'ogre économique chaque jour plus dévorant.

Le commerce maritime mondial a en effet fortement augmenté : en 2004, il a atteint 6 milliards 760 millions de tonnes de marchandises. La flotte marchande mondiale a augmenté de 4,5%. Il est également important de noter que le nombre de navires immatriculés dans les pays développés d'économie de marché a augmenté de 4,9% pendant que les navires immatriculés dans les pays de libre immatriculation ont augmenté de 11,5 % dont les deux tiers des propriétaires sont des ressortissants de pays développés. Ces chiffres qui photographient les déséquilibres permettent de mieux cerner les problèmes à l'origine du non respect des règles. (voir A/61/63 par 58 citant des chiffres donnés par la CNUCED).

Ce sont des incidents de navigation ayant causé des catastrophes écologiques qui ont engendré des mouvements pour lutter contre toutes les déviations en matière de transport maritime et ont provoqué des réactions dans les enceintes internationales pour amener les Etats du pavillon à se conformer aux règles internationales. Le naufrage de l'Erika dont le procès a commencé il y a trois semaines et celui du Prestige sont de tristes témoignages du non respect des règles et de l'opacité qui règne dans les transports maritimes. Au début des années 2000, sous l'impulsion des Nations Unies, des actions ont été engagées dans toutes les organisations internationales compétentes afin d'améliorer la façon dont les Etats respectent et font respecter les obligations qui leur incombent en vertu du droit international. Il est cependant essentiel que les actions prises par les organisations internationales maintiennent l'équilibre entre d'une part la nécessité d'assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et d'autre part la nécessité de ne pas entraver trop lourdement les lois du commerce international.

Dans cette présentation, seuls les aspects de droit international public seront traités. L'application effective de la part des Etats du pavillon des obligations internationales qui leur incombent est la seule voie permettant d'assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin.

CHAPITRE I. L'ARSENAL JURIDIQUE EXISTANT EN MAL D'APPLICATION

Les règles internationales seront brièvement passées en revue qu'il s'agisse des règles générales contenues dans la Convention de 1982 ou des règles spécifiques adoptées sous l'égide de l'OMI qui traite de toutes les questions relatives au transport maritime international, à la sécurité maritime ainsi qu'à la prévention et la maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires et les opérations d'immersion. Elle est la seule instance au sein de laquelle les normes de sécurité peuvent être adoptées comme l'a rappelé son Secrétaire générale, réitérant avec force la mission mondiale de l'Organisation. (A/56/58, para.95) Celle-ci a établi des règles portant sur la sécurité des navires en particulier leur navigabilité, la formation des équipages. En matière de sécurité de la navigation, elle a mis en place des mesures d'organisation du trafic maritime et des services le concernant. Pour faire face à une recrudescence d'actes illicites liés à la navigation, elle a adopté des mesures pour lutter contre la criminalité en mer en particulier, le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic de migrants, la piraterie et les vols à main armée ainsi que les passagers clandestins.

Dans le domaine de la pêche, les règles internationales sont très nombreuses. Elles se partagent entre les règles générales de conservation et de gestion des pêcheries contenue dans la Convention et les règles techniques développées au sein de la FAO. En ce domaine, l'importance des règles s'appliquant aux navires de pêche a été particulièrement mise en lumière dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Si les questions de formation des équipages sont du ressort de l'OMI, en revanche les normes de travail des gens de mer concernent l'OIT. Les règles internationales relatives à la pêche ou au statut des gens de mers ne sont pas présentées dans ce chapitre dans la mesure où, bien que très importantes, elles ne sont pas directement liées au pavillon. (voir le rapport du SG A/59/63, para. 41-135)

A.) Les règles internationales concernant la sécurité de la navigation

La sécurité de la navigation cherche à assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la défense contre les dangers naturels et navals, ainsi qu'à assurer la sûreté du commerce en protégeant le navire et son équipage contre les dangers résultant de pratiques criminelles dont



la mer est le théâtre : piraterie, trafic illicite en tout genre, stupéfiants, armes (Philippe Boisson, « politiques et droit de la sécurité maritime ») S'appliquent à ce domaine les règles d'ordre général contenu dans la Convention de 1982 concernant les navires et établissant le rattachement de ces derniers à un État. L'article 91 concernant la nationalité des navires et l'article 92 traitant de leur condition juridique ont établi le principe de l'exercice des compétences de l'État sur les navires battant son pavillon. La responsabilité principale repose donc sur l'État du pavillon qui doit assurer que le navire est sur et adéquatement équipé, que l'équipage est compétent et a reçu la formation adaptée, qu'il opère sous des conditions de travail décentes et que sa cargaison est correctement arrimée.

Les conséquences juridiques de ces deux articles sont contenues à l'article 94, certainement l'article clé car ils énoncent les obligations générales qui reposent sur l'État du pavillon. Il traduit la réalité effective de cette relation entre l'État et le navire. En effet, il ne peut y avoir de droit pour un État d'autoriser un navire à naviguer sous son pavillon sans qu'il n'ait en échange à souscrire à des obligations internationales qui imposent un minimum de règles pour assurer l'ordre et la sécurité en mer. L'État est requis d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

L'article 94 stipule que les États se conforment aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et prennent toutes les dispositions pour en assurer le respect. (para.5) La Convention renvoie à de multiples instruments internationaux contenant des règles spécifiques et détaillées que les États parties doivent appliquer. Une application effective par l'État du pavillon des obligations qu'il a contractées en vertu d'un certain nombre d'instruments relatifs à la sécurité de la navigation est donc cruciale. Les instruments les plus largement acceptés sont la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), et les protocoles de 1978 et 1988; la Convention internationale sur les lignes de charge (CLL) de 1966 et le protocole de 1988 ; la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires; la Convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) 1978 amendée en 1995. Cette Convention est d'une grande importance étant

donné que l'erreur humaine est à l'origine de la plupart des accidents en mer.

Ces instruments ont fait l'objet de nombreux amendements. Ils ont été également complétés par le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) devenu obligatoire en 2002 qui impose aux sociétés exploitant des navires de se doter d'un système de gestion de la sécurité sous le contrôle de l'administration de l'État du pavillon et par le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code ISPS), en vigueur depuis juillet 2004. Ce code exige des navires qu'ils soient toujours munis d'une fiche synoptique indiquant tous les changements de propriété et de contrôle de l'exploitation du navire.

La sécurité de la navigation et la protection de l'environnement sont deux domaines indissociables. En effet, les négligences en matière de sécurité provenant de l'absence d'une application effective des règles existantes due à la défaillance de la part des propriétaires des navires, des sociétés de classification, des assureurs ou de l'administration de l'État du pavillon sont la cause des incidents qui souillent l'environnement marin entraînant des conséquences économiques et sociales douloureuses. C'est une structure juridique identique à celle décrite en matière de sécurité de la navigation qui se retrouve dans le domaine de la pollution par les navires. Dans les deux cas sont énoncées des règles qui font appel au développement de règles particulières. Ces règles particulières sont contenues dans des instruments adoptés sous l'égide de l'OMI.

B.) Les règles internationales concernant la pollution par les navires

La Convention de 1982 contient des articles de nature générale. L'article 194, paragraphe 3, b) de la Convention de 1982 demande aux États de prendre les mesures tendant à limiter autant que possible la pollution par les navires, en particulier celles visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, et à réglementer la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires.

L'article 211 de la Convention de 1982 stipule que les États, par l'intermédiaire d'une organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, sont tenus d'adopter des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires. Ces règles doivent être réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire. Les États doivent également s'attacher à favoriser l'adoption de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risques d'accidents. Pour donner effet aux normes internationales, les États sont tenus d'adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du

milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente. Pour l'État du pavillon les règles et normes générales adoptées par l'organisation internationale compétente constituent les normes minimums que l'État du pavillon doit adopter et faire appliquer conformément à l'article 217 de la Convention. Les États côtiers peuvent adopter des règles et des normes plus rigoureuses que les normes internationales généralement acceptées en vue de les appliquer à leur mer territoriale, tant qu'elles ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, ni n'entravent le passage inoffensif. Dans la zone économique exclusive, les règles et normes internationales généralement acceptées s'appliquent, sauf lorsque l'État côtier a adopté des mesures plus rigoureuses, en application du paragraphe 6 de l'article 211.

Les mesures que les États doivent prendre, au titre de l'article 194 sont contenues dans les règles et normes internationales relatives à tous les aspects de la navigation, notamment la construction et l'armement des navires, la formation des équipages et les conditions de travail, le transport de produits et la sécurité de la navigation. Ces règles sont exprimées dans les règlements et procédures généralement acceptées qui sont essentiellement ceux figurant dans la Convention SOLAS et ses protocoles, la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966. La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par son Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), contient la plupart des règles et normes internationales relatives à la prévention, à la réduction et à la maîtrise de la pollution par les navires. Elle réglemente les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, en provenance des navires dans six annexes qui portent sur : les hydrocarbures (annexe I); les substances liquides nocives (produits chimiques) transportées en vrac (annexe II); les substances nuisibles transportées en colis (annexe III); les eaux usées (annexe IV, entrée en vigueur en septembre 2003); les ordures (annexe V); et les émissions dans l'atmosphère (annexe VI).

Les normes internationales qu'elles soient contenues dans la Convention de 1982 ou dans des instruments spécifiques commandent que les États adoptent les mesures nécessaires pour leur donner effet.

Il incombe aux États de veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les règles et normes internationales applicables, ainsi que les lois nationales adoptées conformément à la Convention (article 217, par. 1). Ils doivent interdire à leurs navires d'appareiller, tant qu'ils ne sont pas conformes aux règles et normes internationales, y compris les dispositions concernant la conception, la construction, l'armement des navires (article 217, par. 2). Les États veillent à ce que les navires battant leur pavillon soient munis de certificats qui doivent se

conformer à l'état effectif du navire. Ils doivent les inspecter régulièrement pour procéder à des vérifications (article 217, par. 3). Si une infraction est commise l'État fait procéder à une enquête et le cas échéant intente une action pour une infraction présumée (article 217, par. 4). Il engage des poursuites du chef de l'infraction présumée s'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes (article 217, par. 6). Les sanctions prévues par les lois de l'État, à l'encontre des navires battant son pavillon, doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions (article 217, par. 8).

Bien que ce soit à l'État du pavillon qu'il incombe au premier chef de faire respecter les normes internationales et les règles nationales prises en application de ces dernières, la Convention a prévu d'octroyer des pouvoirs à l'État du port et à l'État côtier en ce qui concerne les normes applicables à l'environnement marin.

L'article 218 de la Convention autorise l'État du port à intenter une action pour tout rejet effectué en haute mer par un navire se trouvant volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, en infraction aux règles et normes internationales applicables, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

Le contrôle par l'État du port a été développé par l'OMI qui a encouragé les États à coopérer à l'échelle régionale pour en assurer la mise en place en adoptant des mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port en Europe, dans la région de l'Asie et du Pacifique, en Amérique latine et dans les Caraïbes, en Méditerranée, dans la région de l'océan Indien et en Afrique de l'Ouest. Le contrôle exercé par l'État du port ne se substitue pas au contrôle que doit exercer l'État du pavillon. Néanmoins son rôle s'est accru dans l'élimination des navires qui ne satisfont pas aux normes. Depuis quelques années, un important mouvement s'est dessiné en faveur de l'adoption d'une conception harmonisée de la mise en oeuvre effective des dispositions relatives au contrôle. Il s'agit de parvenir à une application effective et à une coopération entre États du port pour créer un réseau mondial de contrôle permettant d'éliminer les navires inférieurs aux normes.

Devant l'impuissance ou la réticence de l'État du pavillon à s'acquitter de ses obligations à l'égard des navires battant son pavillon, le contrôle par l'État du port s'est particulièrement développé ces dernières années pour s'étendre à la sécurité de la navigation.

La Convention octroie également à l'État côtier des prérogatives pour lutter contre la pollution par les navires. Ses droits comme ses pouvoirs dépendent de la zone où ils s'exercent.

Dans la mer territoriale, l'État exerce sa souveraineté (article 2) alors que dans la zone économique exclusive, il n'exerce que des droits souverains ou des compétences se rapportant à la protection de l'environnement ou à la recherche

scientifique marine (article 56). Les dispositions de la Convention ménagent un équilibre entre le droit des États côtiers et la liberté de navigation des navires étrangers dans les zones placées sous la juridiction de l'État côtier. Cet équilibre est essentiel à la sauvegarde du régime juridique applicable aux mers et aux océans. Seul un consensus global stable peut assurer le maintien de cet équilibre.

Les dispositions de mise en application des normes internationales comportent également des obligations de coopération destinées à assurer leur respect par les navires. Ces obligations portent sur les demandes adressées par d'autres États d'enquêter sur les violations suspectées, de fournir des renseignements ou d'aider à faire appliquer la législation sur la pollution en prenant certaines mesures, par exemple en empêchant d'appareiller les navires qui ne sont pas en mesure de naviguer et menacent de causer des dommages au milieu marin (article 219).

Aux termes du paragraphe 3 de l'article 220, un État côtier peut demander à un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain ports d'escale lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser que ce navire a commis une infraction à ses lois et règlements visant à prévenir la pollution. Aux termes du paragraphe 5 du même article, un État peut procéder à l'inspection matérielle d'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser que celui-ci a commis une infraction à ses lois et règlements en matière de pollution. Lorsqu'il y a une preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive a commis une infraction aux lois et règlements

de l'État côtier qui a causé ou risque de causer des dommages importants, celui-ci peut, d'après le paragraphe 6, ordonner l'immobilisation du navire et intenter une action à son encontre.

Ce droit conféré par la Convention de 1982 à l'État côtier ne semble pas avoir reçu une très large application.

Il ressort des développements précédents que les règles existent. Elles ont un champ d'application suffisamment large pour permettre aux États de prendre toutes les mesures de nature à assurer la sécurité de la navigation et se prémunir des risques ou parer aux dommages causés par la pollution par les navires, que ces règles existent *prima facie* dans la Convention de 1982 ou qu'elles existent par le fait de renvois à des règles développées par l'organisation internationale compétente, l'OMI. Les règles peuvent certes être amendées. La Convention a mis en place des mécanismes d'amendements. Il est cependant impératif, pour la survie du régime juridique sur les océans, que soit respecté l'équilibre entre les droits des États côtiers et la liberté de navigation. Le vrai problème n'est pas dans l'existence de règles, elles existent. Le réel problème est celui lié à leur application effective et surtout au contrôle effectif de l'État du pavillon.

Les incidents qui ont souillé de nombreux littoraux européens et causé de graves préjudices à l'environnement marin ont provoqué une mobilisation de l'Organisation des Nations Unies qui a engagé des actions soutenues pour forcer les États du pavillon à mieux respecter leurs obligations. Cette action de l'ONU a suscité un regain d'activités de la part de l'OMI ainsi que des autres organisations qui ont des compétences comme l'OIT pour le statut des gens de mer et la FAO pour ce qui touche à l'exploitation des navires de pêche.

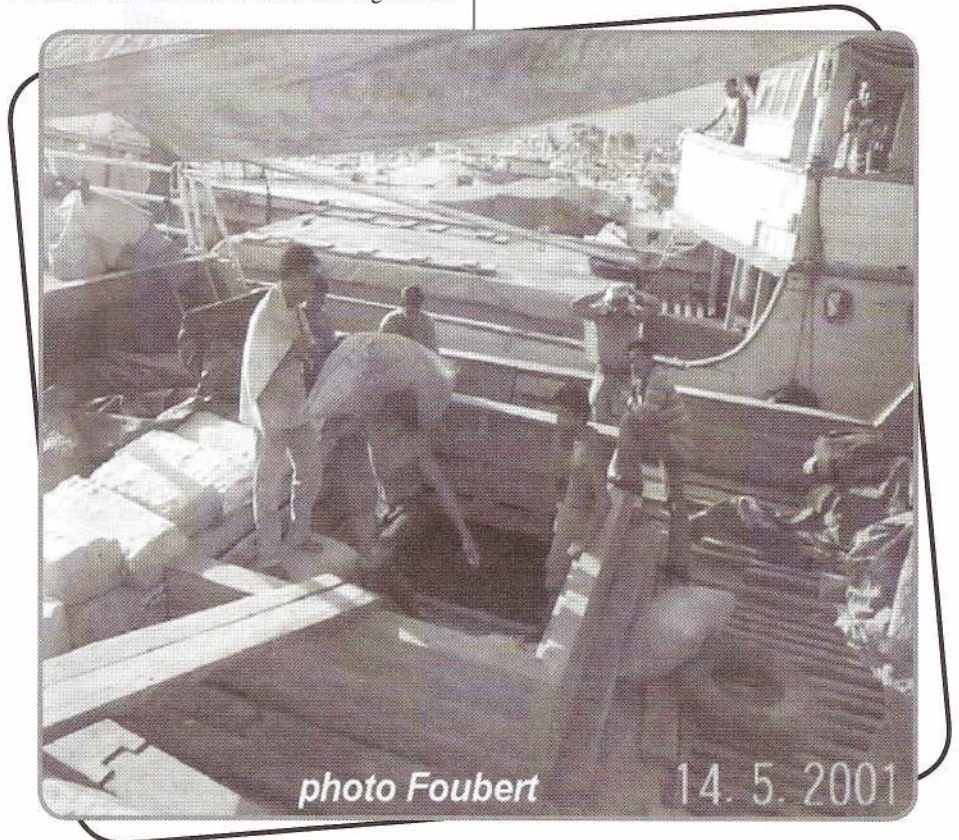


photo Foubert

14. 5. 2001

Journées de l'Ecole Nationale de la Magistrature

Intervention de notre collègue Thierry ROSSIGNOL le 8 Mars 2007 lors des Journées de l'Ecole Nationale de la Magistrature

Mesdames, Messieurs, bonjour.

Je tiens à remercier l'E.N.M en les personnes de Messieurs VEYSSIERE et PONS d'avoir permis à un capitaine de navire d'exprimer son point de vue à l'occasion de ces journées d'étude consacrées au développement durable et à l'environnement, et en particulier à la pollution marine.

Tout d'abord un premier constat : la pollution de l'environnement marin ne repose pas entièrement sur les épaules du navire marchand. Un pourcentage non négligeable et même majeur de la pollution de la mer trouve son origine dans d'autres facteurs comme la pollution d'origine terrestre, la pollution liée au fait du Prince, à l'exploitation des ressources énergétiques en mer et à la décharge naturel des gisements pétroliers off shore.

Mon propos sera de vous expliquer la pollution de l'environnement marin liée au navire et à son exploitation, qui selon certains auteurs ne représentent qu'à peine 10 % de l'ensemble de la pollution de l'environnement marin.

Je vous demande également de bien vouloir considérer que le transport maritime est une activité humaine qui comme d'autres ne possède pas de degré zéro en termes d'accidents même si comme les autres actes de l'homme elle génère une atteinte à l'environnement.

Un navire est à la fois un outil de transport, un moyen de déplacement et une base vie pour son équipage et ses passagers.

Les marins distinguent donc 3 types de pollution non pas par envie de se singulariser mais par nécessité de hiérarchiser selon le risque et la rigueur des textes dédiés.

Chacune de ces activités génèrent des déchets, des déversements et des résidus qui peuvent conduire suivant leur importance à des catastrophes pour l'environnement, comme peut le rappeler fréquemment l'actualité.

Chacune de ces activités est régie par des textes internationaux, régionaux, nationaux qui ne sont pas toujours compatible entre eux.

Chacune des ces activités est aussi dotée

de réelles possibilités de développement durable.

1° La pollution marine

1.1 La pollution accidentelle de l'environnement marin

C'est la plus connue, mais aussi la moins importante en quantité, sauf dans les médias.

Elle intervient à la suite d'un événement majeur de la navigation maritime :

- abordage.
- acte spécifique et violent.
- collision avec le fond.
- effondrement d'une structure
- événement inattendu (tempête exceptionnelle).
- explosion
- gîte inattendue.
- incendie
- naufrage.
- perte de la marchandise.

1.2 La pollution fonctionnelle de l'environnement marin

Est moins connue mais la plus importante car liée au navire en tant qu'entité économique et thermique et aggravée par le nombre important de navires et leur disparité en termes de qualité.

Elle menace les océans par :

- La décharge des eaux de ballast contenant des espèces pathogènes qui triompheront des variétés endémiques.
- La lixiviation des peintures antisalissure des coques de navire qui émet des composés cuivreux et d'étain qui représentent une menace pour l'homme par leur introduction dans sa chaîne alimentaire.
- La perte de combustible malgré les procédures de sécurité lors des opérations de transfert.
- La pollution des eaux par la marchandise perdue lors des opérations au port.
- Le rejet à la mer des déchets du navire (eaux usées et ordures) non neutralisés et des eaux de cale non traitées.
- Le rejet à la mer des déchets de cargaison ou de la cargaison laissée à bord à la conclusion des opérations de manutention portuaires.

- Le rejet condamnable à la mer d'eaux huileuses, de boues hydrocarbonées

Elle menace l'atmosphère par :

- Les émissions de CO2 qui participent au réchauffement général de la planète comme toute unité thermique :
- Les émissions de NO2 et de SOX : qui génèrent les pluies acides.
- Les combustibles marins ne sont pas épurés et ont une teneur élevée en soufre. La pollution par SOx est directement liée à la teneur en soufre des combustibles.
- La perte de composés fluorocarbonés - CFC, HCFC, Halons -(couche d'ozone) à partir des équipements d'air conditionné du navire ou de ses unités de transport sous froid.
- Les vapeurs de cargaison (COV) pour les navires pétroliers.

Bien que le taux unitaire d'émission d'un navire soit extrêmement faible par rapport aux autres moyens de transport elle représente plusieurs millions de tonnes de déchets pour l'atmosphère.

1.3 La pollution induite de l'activité du transport maritime :

- Depuis le bureau ou la tour d'où l'on gère le navire (consommation d'énergie, de papier, et production de déchets).
- Dans l'espace portuaire et ses environs lors du transfert de la cargaison par les équipements portuaires qui fuient.
- Par l'amiante des matériaux de construction du navire. Atteinte à la vie du marin et des démolisseurs de navire.
- Lors du recyclage du navire en fin de vie dans les unités de démolition.
- Par les déchets du navire déposés à terre lors de l'escale.

1.4 Résumé

La pollution à partir des navires est un fait conjoncturel et structurel qui n'existe que suite à des accidents imprévisibles, à des comportements sous la pression de facteurs économiques et autorisée par le laxisme des états du port, des états du pavillon et des états côtiers. Ce sont :

- L'absence d'unités de réception des déchets dans les enceintes portuaires.

- Un comportement irresponsable : rejet dans les eaux du port ou à la mer des déchets.
- Un comportement spécifique : acte de guerre, jet à la mer de la marchandise pour assurer le salut commun.
- L'état du navire et la démarche qualité sécurité de l'entité propriétaire.
- Un des événement de mer tel que listés au-dessus.
- Le mauvais usage et/ou fonctionnement des équipements du navire.
- Le mauvais usage et/ou fonctionnement des équipements portuaires.
- La libéralisation de l'économie.
- La pression exercée par l'affréteur sur la sécurité du transport par son choix du moyen naval et son ingérence dans la gestion nautique.
- L'excuse du «taux du marché» ne justifie pas la baisse de la rémunération pour protéger le profit de l'affréteur car l'armateur doit trouver l'argent pour entretenir ses navires, les armer correctement et les remplacer.
- Des faits de société : libéralisation de l'économie et recherche de profits.
- Certains secteurs du transport maritime sont tellement concurrentiels que tout investissement dans la qualité, la sécurité et la qualification du personnel sont des facteurs antiéconomiques.

Elle est aggravée par l'absence de port de refuge et d'un défaut ou par non élaboration de plan d'urgence pertinent pour le navire en difficulté.

Conséquence :

- atteinte à la biodiversité,
- atteinte des ressources environnementales,
- mise en danger des populations littorales ou consommant des produits de la mer,
- perte économique des sites de production de nourriture, touristiques,
- perte d'un patrimoine,

2° Les textes fondamentaux.

Toutes ces activités, je vous rassure cependant, n'échappent pas à un encadrement normatif, technique et bien sur répressif.

2.1 Les Conventions Internationales dédiées à la sécurité de la navigation.

Elles sont nombreuses et je ne peux vous les lister toutes sans allonger mon intervention et y intégrer un discours très technique. Il faut cependant citer :

- **La Convention MARPOL 73/78** qui est à la fois un texte fondateur, normatif et répressif.
- Elle définit les parties prenantes, leurs droits et leurs obligations.
- Elle définit les rejets (où, quoi, comment).

- Elle liste des clauses exonératoires sur les rejets.
- Elle quantifie techniquement les équipements et certificats dédiés.
- Elle définit l'assistance que doivent fournir aux navires les états signataires.

La Convention de MONTEGO BAY qui formalise l'activité sur mer. Et en particulier la liberté de commercer, de naviguer, les protections à fournir aux navires, aux eaux, aux fonds marins mais aussi les perturbations et les troubles liés à l'activité maritime.

La Convention 69/73 sur l'intervention en haute mer qui permet l'extension de la compétence d'un état riverain s'estimant menacé par une activité en haute mer.

Le code ISM (§ 5) qui traite de la gestion, par le Capitaine, la Compagnie, de la sécurité de la navigation et de préservation de l'environnement

Le plan SOPEP du navire qui traite des comptes rendus à faire et des actions à entreprendre en cas de pollution occasionnée par le navire.

2.2 Les Accords et Directives Européennes

Accords de **Bonn**, de **Barcelone**, sur les **SECA**, le tribunal international maritime, les Directives sur la pollution.

2.3 Les textes français

Le code de l'environnement, les transcriptions dans le droit français des textes internationaux et européens.

Les circulaires d'application issues du cabinet du premier ministre ou du ministère de la justice.

Le code des ports.

Les textes organisant l'action de l'état en mer.

La réglementation maritime nationale (transposition des textes internationaux sur la sécurité maritime et la qualification des équipements).

3° La gestion de la pollution.

La pollution quelle que soit son origine existe malgré les textes. Il faut donc gérer celle ci en civil, pénal et techniquement.

Le code ISM qui traite de la gestion, par le Capitaine, la Compagnie, de la sécurité de la navigation et de préservation de l'environnement

Le plan SOPEP du navire qui traite des comptes rendus à faire et des actions à entreprendre en cas de pollution occasionnée par le navire.

La Convention A950 de l'OMI sur les ports de refuge qui traite des comptes rendus, des mesures à prendre pour gérer l'assistance aux

biens, aux personnes et la préservation de l'environnement.

Les Conventions internationales sur l'assistance et le droit d'intervention de l'état riverain.

Le REMPEC, les accords RAMOGE.

Les textes nationaux organisant la procédure et le relevé de l'infraction, la pénalisation du coupable.

Le Capitaine du navire.

Ayant le privilège d'être le sommet émergé de l'iceberg et le mandataire des nombreuses parties concernées ce marin a de redoutables privilèges :

- Ce marin en charge de tout est donc responsable de tout, ce qui a le mérite de la simplicité mais pas de la facilité.
- Ce marin a surtout peu de droits car les textes qui lui permettraient de faire son travail sereinement (Convention Internationale A 443 et autres) sont toujours dans un tiroir par manque de signature auprès de l'instance internationale.
- Certains états côtiers s'empressent de lui réserver un traitement tel que des pans entiers de l'élémentaire droit de tout humain doivent en être niés.
- Comment peut on participer à une cellule de crise dédiée à son navire depuis un fond de cellule ?
- Il est très difficile d'exercer ses responsabilités quand certains textes classent votre activité au même niveau que le grand banditisme.
- Les décisions prises par l'autorité peuvent aller jusqu'à lui retirer son autorité décisionnelle, ce qui lui sera bien sur reproché plus tard.
- Il sera donc jugé sur les décisions prises avec ou sans son consentement.

Ce qui pour le moins est bien peu satisfaisant surtout quand la notion de culpabilité ne tient que dans des affirmations du verbalisateur et que les moyens de sa défense lui sont retirés ou non pris en considération.

4° Le navire et le développement durable

Malgré tout, et je conçois que cela puisse être surprenant, le transport maritime est porteur, voire promoteur, de développement durable. Il est, de plus, vital pour nos économies car sans lui bien des gondoles de super marché seraient vides. Il faut en effet savoir que 90% des marchandises transportées dans le monde empruntent ce moyen de transport.

C'est une activité essentiellement concurrentielle, tout gain de productivité est donc très recherché.

Le transport maritime est aussi un partenaire qualifié ISO 9014 de partenaires, utilisant ses services, à la recherche d'images qualifiantes

pour eux mêmes suite à l'intégration du développement durable dans leur stratégie commerciale.

4.1 Ressources techniques employées depuis longtemps pour des gains de productivité

Le navire utilise les gaz d'échappement de sa propulsion principale pour fabriquer de la vapeur nécessaire au réchauffage de ses soutes à carburant et à la production d'eau chaude. Ce qui permet de n'avoir qu'une petite unité thermique (chaudière de mouillage) pour cette production pendant les périodes où le navire n'est pas propulsé.

Le navire utilise l'eau chaude issue des réfrigérants des moteurs pour distiller de l'eau de mer pour produire l'eau douce nécessaire à son fonctionnement et à la vie de son équipage.

Lavage des cuves des pétroliers au pétrole sous atmosphère inerte.

4.2 Le transport maritime est moins polluant et consommateur d'énergie que les autres moyens de transport, tant en NOx, qu'en SOx et qu'en CO2

- Un navire de 8000 tonnes émet
→ 21.1 grammes de CO2 par tonne transportée et par kilomètre.
- Un navire de 200000 tonnes émet
→ 4.2 grammes de CO2 par tonne transportée et par kilomètre.
- Un camion de 40 tonnes émet
→ 50.1 grammes de CO2 par tonne transportée et par kilomètre.
- Un avion de transport émet
→ 540.2 grammes de CO2 par tonne transportée et par kilomètre.

L'impact économique et écologique du transport maritime (gros tonnage sur longues distances) en est très clair.

Cependant l'usage de combustibles non désulfurisés conduit à d'importantes émissions de SOx.

4.3 Le coût indicé sur les prix final des biens est faible

10.0 USD sur le prix d'un téléviseur

1.0 USD sur le prix d'un aspirateur.

0.15 USD sur le prix d'une bouteille de whisky.

4.4 Ressources déployées pour répondre aux normes ISO 9014 ou aux besoins des pays fréquentés

Nouveaux composés fluoro-carbonés, pour l'élément réfrigérant des unités de transport sous froid et les installations de climatisation,

qui ne procurent pas d'atteinte à la couche d'ozone. Type R 134 A

Incinérateurs et compacteurs performants.

Usage de carburants désulfurisés dans les zones SECA.

4.5 Amélioration technique.

Ces améliorations techniques visent à l'optimisation des équipements du navire mais aussi à fournir des capacités de suppléer aux carences des états du port et du pavillon.

- Caisse d'observation sur les circuits d'assèchement des cales.
- Circuit de réfrigération à 2 fluides caloporteurs par des échangeurs (fluide chaud/eau douce/eau de mer) plutôt que des échangeurs primaires (fluide chaud/eau de mer).
- Gestion des eaux de ballast pour éviter le transport de bactéries d'un continent à l'autre.
- Incinérateur répondant aux normes les plus contraignantes en termes de pollution de l'air.
- Peinture de coque tolérée par l'environnement marin. Mais qui va être le premier à signer la Convention AFSC ?
- Nouveau moteur économe en carburant tout en conservant un bon rapport puissance/poids
- Nouveau séparateur à eaux mazouteuses plus performant pour atteindre des teneurs maxi en huile des eaux rejetées très en dessous des normes officielles.
- Politique de gestion des approvisionnements et des pièces de rechange limitant les emballages perdus.
- Système informatique intelligent permettant de s'approcher du zéro papier.

Conclusion

La dangerosité pour l'environnement du transport maritime tient autant à la nature des cargaisons qu'au mode de transport lui-même. Les deux faces du problème sont difficiles à appréhender sous un angle global, dans la mesure où le degré de risques liés aux produits et à leurs moyens de transport varie considérablement selon les marchandises, les navires considérés, leur mode d'affrètement et les équipements portuaires, dont la présence est pourtant garantie par la signature des parties contractantes aux conventions Internationales.

Si une politique de prévention suppose des contrôles et des sanctions, elle impose aussi de responsabiliser celui qui impose le risque en lui demandant d'atteindre et de maintenir certains objectifs de sécurité et surtout d'assumer le manquement à ses responsabilités.

L'exploitation sûre des navires est un des piliers de la prévention des accidents et de la

protection de l'environnement. Cette activité existe pour les navires opérant pour des entreprises certifiées par des organismes de qualité.

Les textes, qu'ils soient normatifs ou répressifs, n'ont pas la même consistance suivant leur origine. Il est temps qu'une unité de vue apparaisse car le domaine d'activité du maritime est par essence international.

La création d'une garde côtière européenne, sans mépriser les légitimes compétences nationales, permettraient cette unité de vue et d'action.

La qualité des inspections de l'état du port devrait permettre la lutte contre le fraudeur, car le risque est à l'intérieur de la collectivité menacée.

La recherche des responsabilités devrait être plus complète car, dans la majorité des pollutions importantes, le capitaine n'est pas, et plus, le seul très grand responsable.

La compréhension des besoins du navire par les états du port est loin d'être identique. Il vaut mieux faire escale dans certains ports plutôt que dans d'autres si on est à la recherche d'équipements destinés à collecter les déchets.

Né au bord de l'océan et ayant commandé des navires sur toutes les mers du monde pendant plus de 25 ans je respecte profondément le milieu marin.

Il est donc très clair pour moi que la pollution volontaire, pour les motifs économiques bien connus, doit être sévèrement punie.

Mais en ce qui me concerne, je ne suis pas prêt à accepter la responsabilité d'une pollution, de quelque nature que ce soit, si l'on m'a contraint en mettant en danger mon navire. Navire mis en danger en ne fournissant pas l'assistance et les facilités garanties par les Conventions Internationales, signées par les Etats du Port, ou par suite de la faillite d'équipements dont l'efficacité a été reconnue par l'Etat du Pavillon. Enfin je ne suis pas prêt à accepter la responsabilité d'une pollution pour tout cas exonéré au sens des textes internationaux.

Je suis au regret de le dire que la recherche du vrai responsable ne me satisfait pas car cela relève parfois de la culpabilisation du lampiste, que les droits élémentaires du capitaine pollueur ne sont pas toujours respectés, et qu'enfin la protection de notre cadre de vie dépend surtout de considérations avisées sur nos activités économiques et notre confort.

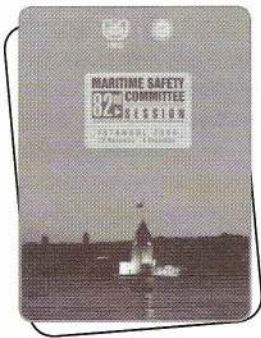
Je dirais, enfin, que je comprends les capitaines qui organisent leur insolvabilité, car travaillant dans des entreprises peu ou pas certifiées, et affrontant une certaine forme d'injustice.

Thierry Rossignol, Vice Président de l'AFCAN.

82ème session du Marine Safety Committee de l'O.M.I.

La 82ème session du Marine Safety Committee ne pouvant se tenir comme de coutume à Londres en raison des travaux entrepris à Horticultural House, le gouvernement Turc a proposé une délocalisation exceptionnelle à Istanbul. Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation Française, nous en fait le compte-rendu illustré par ses photos..

I. ORGANISATION DU MSC 82



La 82ème session du Marine Safety Committee de l'O.M.I. s'est tenue du 29 novembre au 8 décembre 2006 à ISTANBUL, au POLAT RENAISSANCE HOTEL. L'organisation était irréprochable, tant au point de vue sûreté que des facilités offertes : régie vidéo en séance plénière, régie audio en groupes de travail, liaisons internet, réseau WI-FI, traductions simultanées, édition des documents, navettes vers les hôtels voisins, jusqu'à un distributeur automatique de billets et le tout servi par un personnel très disponible et compétent.

Le gouvernement Turc avait sorti le tapis rouge, avec la présence permanente en séance plénière du ministre Turc des transports et des télécommunications, et la distribution de brochures, documents, CD-ROMS et souvenirs, édités pour la circonstance, afin de présenter au mieux la Turquie et son caractère maritime. Pour compléter, deux soirées de gala étaient offertes, ainsi qu'une mini croisière sur le Bosphore. Cette 82ème session du MSC devrait rester longtemps dans les mémoires.

A cette occasion, le service d'information de trafic maritime dans les détroits Turcs (TSVTS) a été largement présenté, ce qui a créé l'opportunité d'une description dans la rubrique «dossier technique» sous le titre «*Le service d'information de trafic maritime dans les détroits Turcs*»

II. FONCTIONNEMENT DU COMITÉ DE LA SECURITE MARITIME

Le Comité de la Sécurité Maritime ou Marine Safety Committee (MSC), est un élément de l'Organisation Maritime Internationale. Un Internet très complet présente parfaitement cette organisation et ses buts à l'adresse www.imo.org



Les propositions de réglementation des pays membres sont présentées au Secrétariat Général, qui les inscrit à l'agenda de la session. Elles sont alors examinées, et peuvent être adoptées ou transférées pour étude et mise au point à un groupe de travail pour la session suivante, à un groupe de correspondance inter-sessions, ou à un sous-comité tel que DSC pour les marchandises dangereuses, NAV pour la sécurité de la navigation, et bien d'autres encore.



Chaque pays a le même pouvoir par l'intermédiaire de sa délégation, que ce soit le Vanuatu ou les États-Unis. Le consensus est de règle pour la prise de décision. Les divergences se règlent entre délégations dans les coursives et pendant les pauses café. L'adoption en séance plénière est alors immédiate en l'absence d'observations, ce qui arrive fréquemment en fin de session, lorsqu'il y a du retard sur un programme de travail souvent surchargé. Le recours à un vote, qui retarde sérieusement le cours de la session, est donc assez rare.

Les interventions reflètent parfois les conflits Onusiens, la Corée du Nord s'opposant par exemple en termes diplomatiques à la tentative de prise de contrôle des LRIT⁽¹⁾ par les USA. Parfois même, une intervention relève du simple souci de

faire état de son existence ! Mais cela peut être aussi l'occasion pour un pays de faire passer des décisions à son propre avantage. Cependant, en règle générale, les discussions sont de très grande qualité. Les prises de parole les plus marquantes ont été celles de la Norvège, de Chypre et de Malte, par leur capacité de clarification des problèmes traités.

Enfin, il faut noter le travail remarquable de la Commission de Bruxelles, qui, par une coordination précise de l'action des pays membres, représente un poids considérable. Mais il y a lieu, dans ce cas, de s'inquiéter de l'effet d'une souveraineté effective de l'U.E. qui diviserait par 25 son pouvoir actuel, en se souvenant que dans des temps anciens, l'URSS avait tenté sans succès d'obtenir à l'ONU un siège par République de l'union.

III. TRAVAUX DU MSC 82

En raison de l'abondance des documents étudiés au cours de cette session, seuls seront évoqués les textes retenant particulièrement l'attention de l'AFCAN.



Séance plénière du MSC 82)

Ordre du jour de la séance plénière :

1. Adoption de l'agenda

Comme il avait été convenu lors du MSC 81, les groupes de travail suivants sont constitués pour MSC 82 :

- Groupe de travail sur la sûreté maritime.
- Groupe de travail sur les éléments humains.
- Groupe de rédaction sur les amendements aux instruments obligatoires.

2. Décisions des autres organes de l'O.M.I.

Résultats des travaux de la quatre-vingt-dix-septième session ordinaire du Conseil.

3. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires

Amendements à SOLAS 1974 et divers codes obligatoires sous cette convention.



Abondance des documents de séance pour les participants)

4. Sûreté maritime

En ce qui concerne l'amélioration de la sûreté pour les navires moins de 500 tx, il y a consensus sur la nécessité de prendre en compte les menaces d'attaques par voie maritime contre les navires et les installations portuaires. Mais le nombre trop élevé de catégories différentes rend irréalisable une extension du chapitre XI/2 de SOLAS. (Le représentant de la Norvège a fait remarquer qu'il y avait dans son pays 1 million d'embarcations en tous genres pour 4 millions d'habitants).

Le groupe de travail sur la sûreté maritime a décidé la création d'un groupe de correspondance sur les termes de référence, qui sera dirigé par le Royaume Uni.

5. Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs - Goal Based Standards (GBS)

En séance plénière, la France a demandé des éclaircissements sur les GBS. Le secrétariat général OMI a aussitôt pris en compte cette requête, et prévoit l'édition rapide d'un historique (déjà effectué par la France en interne, ce qui en a démontré le caractère monstrueux, et inutile).

Pour l'instant, l'OMI tente de poursuivre sur un projet pilote. Mais en séance plénière, nombre de délégations demandent un groupe d'experts sans représentants IACS⁽²⁾. Or, pour avoir les experts nécessaires, il faut aller chercher à l'IACS, ce qui compromet l'indépendance d'examen requise par le groupe de travail. La discussion n'est pas close, et le représentant d'IACS a réagi vertement, en rappelant que par ses statuts, IACS est indépendante. L'affaire GBS est loin d'être résolue...

6. Application de la convention STCW révisée

Liste des personnes compétentes approuvées par le Comité pour participer à des groupes chargés d'évaluer les renseignements communiqués au Secrétaire général.

7. Conception et équipement du navire



8. Radiocommunications et recherche et sauvetage (SAR)

L'IMSO⁽³⁾ est chargée par l'OMI du contrôle LRIT, ce qui permet l'ouverture à tous les fournisseurs de liaisons satellitaires. L'OMI assurera l'évaluation et la reconnaissance.

Les USA ont tenté de conserver le contrôle du successeur de l'AMVER, en proposant gratuitement l'établissement d'un programme de secours basé sur une extension du système AMVER, au cas où l'IMSO ne réussirait pas à mettre en service le système LRIT, notamment du fait des délais réduits de réalisation. La Corée du Nord s'y est opposée, refusant de voir LRIT sous le contrôle d'un seul pays. Il y a eu de belles passes d'armes, et malgré le soutien des pays alignés (Turquie, Australie, etc.) MSC 82 a renouvelé sa confiance à l'IMSO et estimé un plan B inutile. Dans une dernière tentative, le chef de délégation US a présenté une réserve, mais le dernier jour, les USA ont finalement levé leur réserve.

9. Liquides et gaz en vrac

10. Application des instruments par l'État du pavillon

Projet de document conjoint OMI/FAO devant être soumis à la deuxième réunion du Groupe de travail mixte FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et les questions connexes.

11. Sécurité de la navigation

Avvertissements de navigation concernant des opérations qui compromettent la sécurité de la navigation.

12. Stabilité, marques de franc-bord et sécurité des navires de pêche

13. Marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs

Des difficultés sont rencontrées dans le cadre de

l'expédition de matières radioactives de la classe 7 du Code IMDG. Le World Nuclear Transport Institute (WNTI), soutenant la position du Royaume Uni, estime que l'usage final ne doit pas être un critère de classification particulier (cas des matières à usage médical),

14. Sous-programme d'assistance technique dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritime

15. Rôle de l'élément humain

L'IFSMA informe le Comité que la phase 1 du projet «Alert!», prise de conscience du facteur humain, développé par le Nautical Institute et soutenu par le Lloyd's Register s'est achevé avec la publication de 12 éditions du bulletin gratuit des Facteurs Humains «Alert!», téléchargeable à l'adresse «www.he-alert.org».

Neuf éditions supplémentaires viennent d'être validées. Elle traiteront des éléments humains relatifs au facteur fatigue, à la communication effective, à l'automatisation et la gestion des alarmes, à l'autosatisfaction et la routine, aux glissades, faux-pas et chutes, à la santé, sécurité, et bien-être, au recrutement, à l'éducation, entraînement, et compétence, ainsi qu'à la gestion de l'information.

16. Evaluation formelle de la sécurité (F.S.A.)

17. Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Publication de rapports trimestriels et mensuels.

18. Mise en application d'instruments et affaires en relation

19. Relation avec d'autres organisations

20. Application des directives du Comité

Nécessité d'envisager le renforcement des capacités lors de l'élaboration de nouveaux instruments ou de la modification d'instruments existants.



21. Programmes de travail

Suite à la demande de l'Egypte, MSC 82 demande à NAV 53 d'étudier les mesures à prendre pour éviter que l'AIS soit souvent arrêté. (Personne

n'a évoqué l'impact de l'utilisation de l'AIS sur la piraterie)

L'Italie a proposé un élément supplémentaire au programme de travail du sous-comité NAV (sécurité de la navigation) pour la révision du COLREG 72. Cette proposition vise à imposer une marque spécifique sur les navires de plaisance en fonction de leur utilisation, afin de modifier en conséquence la règle du navire privilégié.

L'inscription de cette demande Italienne

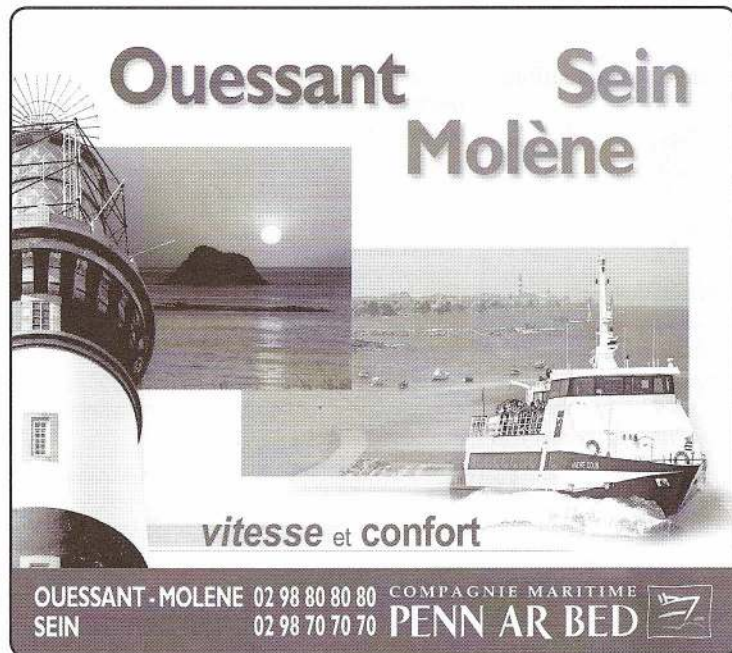
au programme de NAV 53 est passée très difficilement, et s'est transformée en examen du Règlement COLREG concernant la priorité de passage des navires de commerce sur les bateaux de plaisance.

L'Afcan estime cette démarche contre-productive, et a émis auprès de la D.G.A.M. une réserve, présentée en séance plénière par la délégation Française

⁽¹⁾: Long Range Identification Tracking.

⁽²⁾: International Association of Classification Societies est une organisation non gouvernementale, qui a le statut de membre consultatif de l'O.M.I. depuis 1969.

⁽³⁾: International Mobile Satellite Organization est une organisation intergouvernementale créée pour garantir les obligations de service public d'Inmarsat, y compris celles relatives au GMDSS. IMSO remplace INMARSAT en tant que membre observateur dans les sessions de l'O.M.I.



Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

OUESSANT - MOLENE 02 98 80 80 80
SEIN 02 98 70 70 70

COMPAGNIE MARITIME
PENN AR BED

A nos lecteurs

Suite à la parution, dans le numéro 74 (février 2007) de notre revue, d'un article de Maître Béatrice Favarel-Veidig intitulé «Responsabilité pénale et civile du capitaine en matière de pollution marine», Madame Martine Le Bihan Guénolé, Maître de Conférences, responsable du Master droit de la mer et des activités portuaires à l'Université du Havre a appelé notre attention sur le contenu de cet article. Dans la partie II (page 6), les propos relatifs au navire Nova Hollandia sont très largement inspirés de son commentaire de l'arrêt de la Cour d'Appel de Rennes paru au mois de mai 2006 à la revue du droit maritime français (CA Rennes, 23 juin 2005, navire Nova Hollandia, DMF n° 670 p.408).

Tribune Libre

Un de nos collègues nous fait part de sa réaction à un courrier de lecteur paru dans L'Express du 08/3 dernier.

M. Sibaud nous dit:

Quote

«Il existe, à mon avis, un moyen simple et efficace d'éviter le rejet de mazout sur les côtes françaises : interdire le passage, dans les eaux territoriales françaises ou britanniques, de navires n'ayant pas subi les opérations de dégazage et de vidange des ballasts. Tout navire en infraction serait conduit d'office vers un port français pour y subir un nettoyage aux frais de l'armateur»

Unquote

Ainsi ce M. F. Sibaud se comporte en grand chef de la tribu des Yaka-Faucon, portant un avis ferme et définitif (et bien sûr autorisé) sur un sujet qu'il ne connaît visiblement pas, notamment pour avoir repris un terme impropre largement relayé par les media : dégazage, qui ne concerne que les seuls pétroliers. C'est comme si l'on me demandait mon avis sur un incident de la navette spatiale : que vaudrait-il ? Rien!

Si le problème des eaux de ballast et autres résidus d'hydrocarbures (ce que M. Sibaud

appelle «mazout») était aussi simple qu'il le prétend il y a longtemps que ça se saurait. D'autre part, que je sache, le fait d'avoir des ballasts non vides sur un navire, même à proximité des côtes françaises ou britanniques, ne représente pas en soi «une infraction». Ces ballasts sont justement prévus pour stocker les déchets variés générés par l'exploitation d'un navire, qui peut s'apparenter à une véritable petite usine, en attendant de pouvoir les débarquer à terre dans les installations de réception spécialement prévues dans la plupart des ports.

Croyez-moi, les inspecteurs des PSC (Port State Control) sont là pour veiller à la bonne application de Marpol. Et le font très bien, que ce soit dans les pays d'Europe du Nord ou ailleurs. Aucun capitaine sérieux et responsable ne s'amuse au petit jeu des rejets illicites, sachant que la répression prévue dans ces cas peut être lourde, allant jusqu'à des peines pénales et des amendes pouvant représenter le fruit de toute une vie de travail (loi Perben II).

Cela me rappelle un soi-disant professionnel de la

voile (j'ai malheureusement oublié son nom) qui avait été interviewé il y a quelques années à la suite d'une pollution de nos côtes par des hydrocarbures. Et ce monsieur de citer à plusieurs reprises «la Convention Teepol» régissant la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Sauf qu'il s'agit de la Convention Internationale Marpol... (Teepol étant une marque de lessive !!) Comme disait le regretté Coluche, de tous ceux qui n'ont rien à dire, les plus intéressants sont encore ceux qui se taisent.

Il n'entre pas dans mon propos de développer ici le côté technique de toutes les opérations de traitement des résidus d'hydrocarbures à bord d'un grand porte-conteneurs, qui sont d'une grande complexité, aussi je propose à M. Sibaud, puisque c'est de plus à la mode, de prendre passage à bord d'un de nos porte-conteneurs de Cma-Cgm où il pourra se rendre compte de la réalité des faits.

Bien cordialement,

*Cdt Gilles Foubert, Capitaine du Cma-Cgm
TOSCA*

Proposition visant à modifier le COLREG 1972

Document présenté par l'Italie en vue d'étude par sous-comité NAV juillet 2007

Introduction

Depuis 1972, on a constaté une forte augmentation du nombre de bateaux de plaisance, pendant ce temps, le nombre de navires de commerce a lui aussi augmenté. Or, COLREG 1972 continue de traiter sur un pied d'égalité les navires de commerce et les bateaux de plaisance, le droit de passage étant fondé uniquement sur la provenance du navire ou du bateau sans tenir compte de son type ou du service pour lequel il a été conçu. Cette position doit être révisée de la manière indiquée au paragraphe 2 ci-dessous.

Portée de la proposition

L'Italie propose que le COLREG soit modifié de manière à accorder aux navires de commerce la priorité de passage sur les bateaux de plaisance.

Nécessité ou nécessité absolue

Les amendements proposés sont nécessaires pour :

- établir la priorité des navires de commerce sur les bateaux utilisés exclusivement à des fins récréatives; et
- réduire le risque d'abordage dans les zones réglementées où la densité des bateaux de plaisance est forte et où il est très difficile aux navires de commerce de grandes dimensions de manoeuvrer en toute sécurité.

Analyse des problèmes en jeu

Les amendements proposés n'auront aucune incidence financière pour le secteur des transports maritimes. Les charges législatives et les frais connexes seront liés à la révision de quatre règles en vigueur et à l'incorporation d'une nouvelle règle [26bis].

Avantages qui devraient découler de la proposition

L'adoption des amendements proposés sera bénéfique pour les navires qui effectuent des transports commerciaux, lesquels auront priorité sur ceux qui sont utilisés uniquement à des fins récréatives, et réduira le risque d'abordage entre les navires de commerce et les bateaux de plaisance.

Les avantages justifient-ils la mesure proposée ?

La mesure proposée a des incidences importantes mais l'Italie estime que les avantages qu'elle présente la justifient. Elle permettra en fait d'établir définitivement que les navires qui se livrent à des activités commerciales ont priorité sur ceux qui sont utilisés uniquement à des fins récréatives. Le risque d'abordage dans les zones réglementées à forte densité de bateaux de plaisance s'en trouvera sensiblement réduit.

Projet de texte des propositions d'amendements

Le texte des amendements qu'il est proposé d'apporter au Règlement COLREG est reproduit en annexe.

ANNEXE

Règle 3 - Définitions générales

Insérer la définition ci-après de l'expression «bateau de plaisance» après l'actuel paragraphe g) :

«L'expression «bateau de plaisance» désigne tout bateau, quel qu'en soit le type ou le moyen de propulsion, qui est destiné à être utilisé à des fins sportives et récréatives, sauf lorsqu'il est utilisé pour l'affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance.»

Règle 13 - Navire qui en rattrape un autre

Insérer le nouveau paragraphe d) suivant :

«Un bateau de plaisance doit se tenir à l'écart d'un navire qui en rattrape un autre, à moins que ce navire relève lui aussi de la catégorie des bateaux de plaisance.»

Changer la numérotation de l'actuel paragraphe d), qui devient le paragraphe e).

Règle 15 - Navires dont les routes se croisent

Ajouter la phrase ci-après à la suite de la phrase existante :

«Si l'un des navires traversiers est un bateau de plaisance, il doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.»

Règle 18 - Responsabilités réciproques des navires

Modifier l'actuel paragraphe a) comme suit :

«Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;*
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;*
- d'un navire en train de pêcher;*
- d'un navire à voile, sauf s'il s'agit d'un bateau de plaisance»*

Insérer le nouveau paragraphe f) ci-après à la suite de l'actuel paragraphe e) et modifier la numérotation du paragraphe suivant en conséquence :

«Un bateau de plaisance faisant route doit s'écarter de la route de tous les navires sauf si le risque d'abordage concerne deux navires à voile.

En pareil cas, la règle 12 s'applique.»

Insérer la nouvelle règle 26bis - Bateaux de plaisance faisant route

«outre les feux et marques prescrits par d'autres règles pertinentes de la partie C (règles 23, 24, 25, 27, et 30) un bateau de plaisance doit montrer un feu et une marque appropriés pour s'assurer qu'il pourra être clairement identifié (feu et marque à définir)»

Commentaires AFCAN sur la proposition d'amendements des règles de barre.

1° Les règles de barre.

Le règlement pour prévenir les abordages en mer est de moins en moins compris et appliqué au fil du temps par les divers acteurs du monde maritime. Certains usagers de la mer peuvent même en ignorer des pans entiers. L'enquête du MCA est révélatrice sur ce point.

2° Créer une nouvelle catégorie de navires

Tant que les règles de barre ne seront pas mieux connues, créer une nouvelle catégorie de navires est un acte sans portée pertinente pour la sécurité maritime.

3° Appliquer les règles tant en mer libre qu'aux abords des ports.

Le navire armé par des professionnels est plus apte que le navire de plaisance à se conformer aux exigences de la réglementation en mer libre (veille, équipement, connaissance des règles, palette d'action corrective plus importante...). Lui donner la priorité serait contraire à la philosophie des règles de barre (priorité au moins manoeuvrant).

4° Il aurait fallu amender aussi l'alinéa d)i et d)ii et le j) de la règle 10.

5° Difficultés d'interprétation à propos de : La qualification des navires de plaisance qui serait «used for charters or for recreational boating training».

Cette qualification semble explicite pour les divers navires école (tant à voile qu'à moteur) mais le sera moins pour des voiliers en course.

En effet lors d'une course s'agira-t-il pour ces navires d'une activité ludique ou d'un affrètement pour défendre l'image de marque du sponsor ?

Les navires occupés à un championnat de pêche ou dédiés au « whale watching » seront ils affrétés ?

6° La qualification de la gêne occasionnée.

Un navire école à moteur de 9 mètres aura priorité sur les 90 mètres voir les 150 mètres d'un yacht de plaisance qui transporte pour une raison ludique les invités de son propriétaire.

7° Le port d'une marque (modification de la règle 26).

Ceux qui méconnaissent déjà les règles actuelles pourront ignorer un point supplémentaire.

L'observation de n'importe quel port montre qu'arbore une marque présente peu d'intérêt pour la sécurité maritime.

Si la demande de modification est retenue, il nous

semble nécessaire que les marques soient portées par les navires « used for charter... » pour d'évidentes raisons de place à bord, de capacité de mobilisation de l'énergie, du moindre nombre de navires concernés et de la qualification de l'équipage à bord.

En effet nous voyons mal un voilier de 6.5 m (quarter tonner en course) assurer le port d'une marque d'au moins 2 mètres de long en d'en assurer l'éclairage de nuit.

8° Usage de la règle 1 § B.

Chaque pays autant que de besoin a l'autorité pour définir des zones « spéciales » ou la priorité serait réservée exclusivement aux navires ne pouvant que les emprunter et en ayant par là que des capacités d'évolution réduite.

Ces zones répertoriées adéquatement sur les cartes

seraient dédiées aux zones d'approches portuaires (cône de présentation et chenal d'accès) et aux voisinages des points du littoral (.x miles de la cote) qui ne peuvent qu'être fréquentés par le trafic marchand mais présentent une forte densité de navigation de plaisance.

9° Amendement de la règle 9

Il aurait refonte du § b dans l'esprit du § d de la même règle.

10° Conflit entre les règles

La nouvelle priorité du navire marchand sera en conflit pour les fautifs avec les termes de la règle 2.a (...négligence quelconque...précautions) et 2.b (...notamment les limites d'utilisation des navires en cause).

Réunion d'information de l'Amicale des Professeurs de l'Enseignement Maritime

Le Havre - 15 janvier 2007

Notre collègue ARDILLON a assisté à cette réunion et nous rend compte.

2 mesures ont été prises (ou devraient l'être) sans concertation :

- la suppression du corps des PEM
- le transfert des ENMM aux régions

Selon l'Amicale des PEM, ces 2 mesures, si elles sont prises ensemble, vont fortement déstabiliser l'enseignement maritime, donc dévaloriser les brevets délivrés.

1- Le Corps des PEM

Il y a 4 écoles nationales, ce qui réglementairement devrait correspondre à 75/77 professeurs. Actuellement il y en a 68, et il n'y a plus de recrutement :

2005 : 3 places, 1 recrue

2006 : 3 places, 2 candidats, 1 recrue

Les cours sont maintenant assurés en partie par des vacataires.

Pourquoi supprimer le Corps des PEM : pour réduire le nombre de corps de la fonction publique, ce qui s'est déjà fait à l'équipement et dans les corps militaires, par des fusions (donc suppression).

Le projet pour l'enseignement maritime est de fusionner avec le Corps des Administrateurs des Affaires Maritimes, d'où un transfert de compétence aux Administrateurs même s'ils ne sont pas issus du même moule, les Administrateurs étant issus à 83% de fac droit/politique et à 13% de la Marine marchande.

Et on pourrait alors confier les écoles à des gens complètement étrangers au système Marine Marchande.

De la même façon, lors de promotion (en grade) des PEM pourraient se retrouver dans l'administration proprement dite (CROSS, CSS, ...).

D'où alors un plus fort appel à des vacataires ou contractuels pour l'enseignement, donc pas le même intérêt pour l'enseignement (durée du contrat) et donc

dévalorisation de l'enseignement.

Contre cela les PEM ont un argument : STCW et son article 12 concernant l'enseignement : la qualification des enseignants et des examinateurs. Qui aurait encore l'agrément STCW après les prochains départs en retraite ?

Risque aussi de voir des « administrateurs » diriger les écoles et donc bloquer des « professeurs » dans leur avancement.

Ce projet de statut doit être examiné en mars prochain par le Conseil Militaire, l'avis n'est pas encore connu, mais il pourrait être défavorable tel quel et demander une re-discussion telle que l'ajout d'un recrutement différencié pour le seul corps des « professeurs/administrateurs ».

On pourrait même envisager un recrutement direct de professeur principal sans concours, sous conditions de brevet Mar Mar, de temps de navigation et de longueur de contrat (5 ans minimum), ce qui pourrait attirer des Mar Mar.

2- La régionalisation des écoles

Elle date de 2004 mais rien n'est encore fait, les décrets d'application n'étant pas encore parus. De plus l'enseignement dans les ENMM est un enseignement supérieur donc il doit être national et non régional, car les diplômes et brevets délivrés sont nationaux (voire internationaux car reconnus STCW).

Ce serait possible pour St Malo et Nantes où il n'est pas délivré un enseignement dit supérieur (post BAC).

Aux dernières nouvelles on chercherait un compromis, mais le début 2007 n'est pas propice aux bouleversements en la matière.

La régionalisation c'est :

- une administration de l'école par un conseil (professeurs, personnels, élèves) donc des gens élus, qui désignent le directeur ;
- donc incompatibilité avec le statut militaire actuel

des PEM ;

- une différence de gestion et de moyens suivant la région (volonté politique de crédit) ;
- d'où une différence dans la qualité du diplôme délivré et alors une remise en cause de sa certification STCW.

Actuellement pour le ministère il faudrait fermer 2 écoles (4 c'est trop) si elles restent nationales ; en cas de régionalisation on pourrait en garder 3 (mais alors sur 5 car il faut compter aussi Bordeaux qui forme les futurs administrateurs), surtout s'il y a fusion des 2 corps enseignants et administrateurs.

La question est maintenant de savoir quelles écoles fermeront, quelles villes et régions auront le plus gros poids politique et l'envie de garder des « ENMM » ouvertes.

Il est permis de penser que Marseille resterait ouverte car c'est la seule école du sud, quant aux autres il n'est pas facile actuellement de deviner.

Voilà en gros ce qui s'est dit à cette réunion d'information organisée par Mr WOLF qui est le président de l'Amicale des Professeurs de l'Enseignement Maritime.



GUIDE DES PRINCIPES ET DES MESURES QUI S'APPLIQUENT AUX MIGRANTS ET AUX REFUGIES

Nous reproduisons le texte d'une brochure éditée par l'OMI et l'UNHCR,

Cette brochure a été préparée conjointement par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et par le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR). Elle s'adresse aux capitaines de navires, aux armateurs, aux autorités gouvernementales, aux compagnies d'assurance et à tous ceux impliqués dans des opérations de sauvetage en mer. Elle est destinée à servir de guide en ce qui concerne les dispositions juridiques et les procédures pratiques à suivre pour qu'un débarquement rapide des survivants puisse avoir lieu, et à indiquer les mesures à prendre pour répondre aux besoins spécifiques de ces personnes, en particulier s'il s'agit de réfugiés et de demandeurs d'asile.

Introduction

Le phénomène des migrants et des réfugiés arrivant par la mer n'est pas nouveau. Depuis toujours, les hommes ont risqué leur vie à bord d'embarcations de fortune pour partir à la recherche d'un travail, de meilleures conditions de vie, de possibilités d'éducation, ou pour trouver la protection internationale contre la persécution ou contre d'autres menaces pesant sur leur vie, leur liberté ou leur sécurité, plaçant ainsi souvent leur destin dans les mains de « passeurs » peu scrupuleux voire criminels. Le terme « boat people » s'est peu à peu banalisé pour désigner aujourd'hui sans distinction toutes ces personnes qui voyagent ainsi par mer, au risque de leur vie. Le bon fonctionnement des services de Recherche et de Sauvetage (services SAR) à travers le monde repose sur la capacité des navires - principalement ceux de la flotte marchande - à prêter assistance aux personnes en détresse en mer. Aujourd'hui, grâce aux satellites et aux techniques modernes de communication, un signal de détresse peut être rapidement transmis, à la fois aux autorités côtières compétentes et aux navires qui sont à proximité. Une opération de sauvetage peut ainsi être rapide et coordonnée. Pourtant, une fois le sauvetage réalisé, certains problèmes peuvent se poser, notamment lorsqu'il s'agit de trouver un accord entre Etats pour débarquer des migrants et des réfugiés, surtout si ces derniers n'ont pas de documents de voyage. Prenant acte de ce problème, les Etats membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont récemment amendé

deux des conventions internationales applicables en matière de droit maritime⁽¹⁾, afin que l'obligation d'un capitaine de navire de prêter assistance soit bel et bien assortie de l'obligation correspondante qui oblige les Etats à coopérer en matière de sauvetage, à la fois pour prendre le relais du capitaine dans ses fonctions d'assistance aux survivants et pour permettre aux personnes secourues en mer dans de telles circonstances d'être débarquées rapidement en un lieu sûr.

Le Cadre Juridique

Vous trouverez ci-dessous les obligations juridiques applicables et la définition des termes selon le droit international.

Le droit international de la mer

Les obligations des capitaines de navire

En vertu à la fois d'une tradition maritime ancestrale et des obligations prescrites par le droit international, le capitaine d'un navire a le devoir de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer, et ce indépendamment de la nationalité de cette personne, de son statut ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée. Le respect de cette règle est essentiel pour la préservation de l'intégrité du régime de recherche et de sauvetage en mer. Elle est basée entre autres sur deux textes essentiels :

• la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 (Convention UNCLOS) qui stipule que « tout Etat doit exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :

(a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer;

(b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ». (Art. 98 (1))

• la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974 (Convention SOLAS) prévoit que le « capitaine d'un navire en mer qui est

en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information⁽²⁾ indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage... » (Chapitre V, Règle 33(1)).

Les obligations des gouvernements et des centres de coordination et de secours

Plusieurs conventions maritimes définissent les obligations des Etats Parties en ce qui concerne les arrangements nécessaires entre Etats en matière de communication et de coordination en cas de situation de détresse dans leur zone de responsabilité et pour le sauvetage des personnes en situation de détresse autour de leurs côtes :

• la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 (Convention UNCLOS) impose que

« Tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux. » (Art. 98 (2))

• la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974 (Convention SOLAS) contraint les Etats Parties

« ... à prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de recherche et de sauvetage jugées réalisables et nécessaires... » (Chapitre V, Règle 7)

• la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime de 1979. (Convention SAR) oblige les Etats Parties à

« ... s'assurer que l'assistance puisse être octroyée à toute personne en détresse en mer et ce indépendamment de la nationalité ou du statut de cette personne ou des circonstances

dans lesquelles cette personne a été trouvée» (Chap. 2.1.10) et à «[...] pourvoir à leurs premiers besoins et soins médicaux et à les conduire dans un lieu sûr.» (Chap.1.3.2.)

• **Les amendements aux Conventions SOLAS⁽³⁾ et SAR⁽⁴⁾** visent à s'assurer de la continuité et de l'intégrité des services SAR, à veiller à ce que les personnes en situation de détresse en mer soient secourues tout en minimisant les dommages de ces interventions pour les navires concernés. Ils exigent donc que les Etats contractants :

- Se concertent et coopèrent afin que les capitaines de navires prêtant leur assistance en prenant à leur bord des personnes en situation de détresse soient relevés de leurs obligations avec une déviation minimale par rapport au son parcours initialement prévu ;
 - Organisent un débarquement dans les délais les plus rapides possibles.
- Ils imposent également que les capitaines qui ont embarqué des personnes en situation de détresse les traitent avec humanité, et dans la mesure des capacités du navire.

La Directive sur le traitement des personnes secourues en mer⁽⁵⁾ a été élaborée en vue d'aider les gouvernements et les capitaines de navires à mettre en application ces amendements. Elle comprend les dispositions suivantes :

- Il appartient au gouvernement responsable de la région SAR dans laquelle les survivants ont été sauvés de fournir un lieu sûr pour le débarquement ou de veiller à ce qu'un tel lieu sûr soit fourni, (para 2.5)
- Un lieu sûr est un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin et où :
 - la vie ou la sécurité des survivants n'est plus menacée ;
 - l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (vivres, abris et soins médicaux);
 - le transport des survivants vers leur destination suivante ou finale peut s'organiser, (para. 6.12)
- Bien qu'un navire puisse faire office de lieu sûr provisoire, on devrait le dégager de cette responsabilité dès que d'autres dispositions peuvent être prises, (para. 6.13)
- Il faut éviter de débarquer des demandeurs d'asile et des réfugiés secourus en mer dans des territoires où leur vie et leur liberté pourraient être menacées, (para. 6.17)
- Toutes les opérations et procédures, telles que le filtrage et l'évaluation du statut des personnes secourues, qui vont au delà de l'assistance fournie aux personnes en détresse, ne devraient pas gêner la prestation d'assistance ou retarder indûment le débarquement. (6.20)

Le droit international des réfugiés

Dans le cas où les personnes secourues en

mer demandent l'asile, ce sont les principes clés tels que définis par le droit international des réfugiés qui doivent être appliqués. Bien qu'il n'appartienne pas au capitaine du navire concerné de déterminer le statut des personnes qu'il a prises à son bord, il doit être au courant de ces principes.

La Convention de 1951 relative au Statut des Réfugiés.

définit un réfugié comme une personne qui «craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité⁽⁶⁾, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays dont elle a la nationalité et qui ne peut ou, du fait de cette crainte, ne veut se réclamer de la protection de ce pays». (Article 1 A (2))

Et elle interdit qu'un réfugié ou un demandeur d'asile

«soit expulsé ou refoulé de quelque manière que ce soit, sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité⁽⁶⁾, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques.» (Article 33 (1) de la Convention de 1951)⁽⁷⁾

Ceci fait principalement référence au pays que l'individu a fui mais cela inclut également tout autre pays où il [ou elle] est exposé à une telle menace.

Un demandeur d'asile est un individu qui a demandé la protection internationale et dont la demande n'a pas encore été tranchée définitivement par les autorités du pays dans lequel elle a été soumise. Tous les demandeurs d'asile ne sont pas reconnus réfugiés, mais tout réfugié commence par être un demandeur d'asile.

1 La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974) et la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime, (Convention SAR, 1979). Les amendements ont été adoptés en mai 2004 et sont entrés en vigueur au 1er juillet 2006.

2 Le terme «information» remplace le terme «signal» depuis les amendements de mai 2004.

3 Amendement SOLAS Règle 33.

4 Amendement SAR Chapitre 3.1.9.

5 Résolution MSC.167 (78) (adoptée en mai 2004 par le Comité sur la Sécurité Maritime conjointement aux amendements SAR et SOLAS).

6 Ou, pour les apatrides, leur pays de résidence habituelle.

7 L'obligation de ne pas refouler une personne, lorsqu'il y a des raisons sérieuses de

penser qu'il existe un risque réel de dommage irréparable, découle du droit international des droits de l'Homme (par exemple, les articles 6 et 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques de 1966). La Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants de 1984, interdit explicitement le refoulement lorsqu'il existe des raisons sérieuses de penser que la personne serait en danger d'être soumise à la torture.

Procédures

La liste qui suit vise à rappeler les mesures qui doivent être prises par les différentes parties impliquées dans le sauvetage en mer.

Mesures à prendre par le capitaine du navire

Informez le Centre de Coordination et de sauvetage (RCC) responsable de la région en ce qui concerne :

le navire qui prête assistance :

- Son nom, son pavillon et son port d'enregistrement ;
- Le nom et l'adresse de son propriétaire ainsi que l'agent de son propriétaire au prochain port ;
- La position du navire, son prochain port d'étape prévu et l'état des conditions de sécurité ou d'endurance du navire en tenant compte du nombre de personnes supplémentaires à bord ;

les rescapés:

- Leur nom, leur âge (si possible) et leur sexe ;
- L'état apparent de leur santé, de leur condition physique et de leurs besoins médicaux ;

les mesures déjà prises ou prévues par le capitaine ;

les préférences du capitaine pour ce qui est du débarquement des rescapés ;

toute aide qu'il serait nécessaire d'apporter au navire prêtant assistance ;

tout facteur d'importance (par ex. les conditions météo, les cargaisons sensibles au facteur temps, etc.).

Si les personnes secourues demandent l'asile

En informer le RCC le plus proche;

Prendre contact avec l'UNHCR;

Ne pas demander le débarquement dans le pays d'origine de la/des personnes concernées ou dans celui qu'elle/elles a/ont fui.

Ne pas partager d'informations concernant les demandeurs d'asile avec les autorités desdits pays ou avec des pays susceptibles de fournir de telles informations à ces autorités.

Mesures à prendre par les gouvernements et les centres de coordination et de secours

Le rôle des RCCs est important pour assurer

la co-opération et la coordination des arrangements selon les amendements aux conventions SOLAS et SAR. C'est à eux que revient la responsabilité d'assurer des plans d'opération concrets et coordonnés (entres agences ou à l'échelle internationale si besoin) afin de répondre à tout type de situation de recherche et de sauvetage, notamment :

- les opérations de secours;
- le débarquement des survivants;
- la conduite des survivants en un lieu sûr ;
- les arrangements à établir avec d'autres services (tels que les douanes, les autorités de contrôle et d'immigration, le propriétaire ou l'Etat du pavillon du navire), - et ce tandis que les rescapés sont encore à bord du bateau qui les a secourus -, en ce qui concerne la nationalité, le statut ou les conditions des rescapés, y compris les mesures provisoires décidées pour héberger les rescapés pendant le temps nécessaire au traitement de ces questions ;
- les mesures à prendre pour libérer le navire le plus rapidement possible, afin d'éviter des délais supplémentaires, une charge financière ou d'autres difficultés conséquentes au sauvetage de ces personnes en mer.

Organisations Internationales et points d'information utiles

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) fournit des dispositifs de coopération entre les gouvernements en matière de règles techniques et de pratiques concernant les transporteurs maritimes engagés dans le commerce international. Elle favorise l'adoption des critères les plus élevés dans ces domaines, notamment celui de la sécurité maritime.

www.imo.org (pour les détails concernant les RCCs cliquer sur «Circulars» et «GMDSS») Tél. : +442077357611

Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR) est chargé d'assurer la protection internationale et l'assistance aux réfugiés, aux apatrides et aux autres personnes relevant de son mandat. L'Organisation peut être contactée au numéro suivant : +4122/7398111 - www.UNHCR.org

Le Haut Commissariat des Nations Unies aux Droits de l'Homme (HCDR) promeut la ratification et la mise en place à l'échelle mondiale des traités relatifs aux Droits de l'Homme et vise à ce que soient respectées

dans la pratique des normes reconnues en matière de Droits de l'Homme.

www.ohchr.org

L'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) agit sur la base du principe qu'une immigration bien gérée bénéficie à la fois aux migrants et à la société; elle oeuvre avec ses partenaires de la communauté internationale pour aider à la gestion des migrations, à une meilleure compréhension des questions migratoires et promeut la dignité humaine et le bien-être des migrants. www.iom.int

Le Bureau des Nations Unies pour le contrôle des Drogues et la Prévention du Crime (UNODC) traite des questions liées à la criminalité transnationale organisée et combat les trafics criminels et clandestins. www.unodc.org

La Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques travaille à promouvoir la participation universelle aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et leur application uniforme et cohérente. www.un.org/depts/los

VIE DE MARIN

Nous avons reçu de Monsieur Guy Pasquier un texte nous donnant son sentiment sur les conditions actuelles de vie du marin. Nous en reproduisons de larges extraits

Je mène cette vie de marin depuis 14 ans maintenant, et j'arrive au bout de mon parcours : à la fin de l'année, je poserai sac à terre ; sans nostalgie ni regret, car j'ai duré dans cette vie, et je n'ai pas fait semblant ; mais physiquement, cela devenait plus difficile. Je continuerai à vivre en continuité dans le monde maritime, en assurant les visites des marins sur les bateaux en escale dans le port du Havre.

Je navigue dans de bonnes conditions, notamment depuis 2000, sur des bateaux sous pavillon français : périodes d'embarquement de 3 mois, suivies par un temps équivalent de congés. C'est ce qui m'a permis de durer dans cette profession de marin au long cours où on ne cherche pas à vieillir. Je suis électricien sur un gros transporteur de gaz (issu de pétrole), qui sillonne le monde entier : Asie du sud-est, Golfe Persique, Australie, Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud, Etats-Unis... Auparavant, ce fut la précarité : une alternance d'embarquement dans diverses compagnies françaises, sur différents types de bateaux (porte-conteneurs, rouliers, pétroliers, gaziers), et de temps d'attente, de chômage, et de recherche de nouveaux engagements. J'ai aussi fait 2 embarquements aux conditions internationales, et j'ai essayé de m'embarquer à partir de la Grèce.

En cela, j'ai partagé le sort de la plus grande partie du million de marins du monde entier, liés à une compagnie par un contrat à temps, sans protection ni garantie d'être repris.

C'est une vie faite d'allers et venues, de présence et d'absence, de liens et de ruptures. C'est difficile de se fixer quelque part, de s'engager dans quelque chose de durable. Quand on est à terre, l'horizon du départ est toujours en vue. On est à distance des gens, des événements et de la vie ordinaire. Heureusement, grâce aux moyens de communication modernes, le téléphone et l'Internet, il y a un bien meilleur suivi, et le déphasage est moindre quand on revient.

Il y a la vie à bord. On ne se choisit pas, et le marin doit avoir de grandes qualités de vie relationnelle ; généralement, il n'y a que quelques marins qu'on voit régulièrement. Personnellement, j'écris des messages, qui sont largement diffusés, dans lesquels je parle de ma vie et de mon travail. Si les marins écrivent ou téléphonent beaucoup aux leurs, ils sont généralement peu bavards sur cette vie à bord. Depuis ces cinq dernières années, à la suite de pollutions retentissantes causées par des bateaux, le plus frappant est la multiplication des contrôles et des inspections à bord : faites

par les autorités des ports de chargement ou de déchargement, par les compagnies pétrolières susceptibles d'affréter le bateau, par notre propre compagnie et par nos autorités françaises (état du pavillon). Il y a un effet largement positif, c'est tout le sérieux apporté au travail de maintenance, et au suivi de la sécurité, pour que le bateau soit le plus irréprochable possible. Mais cela accroît la pression sur les hommes à bord du bateau, principalement le commandant, le chef mécanicien et le second capitaine : ces contrôles et inspections sont de plus en plus pointus, tout doit être parfait, et chacun doit être au mieux pour agir et réagir.

Les retombées sur les marins sont fortes : c'est l'élimination des «maillons faibles», les malades, les incompetents... Il n'y a pas de place pour l'à peu près, car chacun, du plus petit matelot jusqu'au commandant, doit être le plus performant possible à sa place et à son rang. C'est vrai, c'est une question de sécurité, mais c'est impitoyable. Il n'est pas d'embarquement sans qu'il y ait 2-3 marins qui soient renvoyés.

Toute la saveur de la navigation était dans le relationnel. Le monde maritime est mondialisé, et les équipages des bateaux sont mélangés. A bord du bateau sur lequel je suis, l'équipage est franco-roumain, et letton aussi maintenant. Je constate

qu'il y a eu une dégradation des rapports humains lors des deux derniers embarquements : des marins roumains étaient inadaptés et n'avaient pas leur place sur un bateau ; cela crée des tensions, des énervements, et les rapports humains en pâtissent.

Le bateau parcourt de très longues routes. Lors de mon dernier voyage (fin août-fin novembre 2006), je l'ai rejoint à Singapour (il venait d'Afrique de l'ouest), et le déchargement eut lieu dans 2 ports de Taiwan. Après avoir chargé dans le Golfe Persique, nous avons fait route jusqu'en Australie (déchargement et chargement) ; ce fut ensuite la Corée du Sud (2 ports) ; retour au Golfe Persique pour charger, et j'ai débarqué à Dubaï en passant, après 3 mois.

Les longues routes, les grands espaces, les lointains horizons, sur les océans et les mers, à travers les continents, ça me marque profondément. Je suis maintenant habitué aux visages variés d'hommes et de femmes, entr'aperçus plus que côtoyés ici et là au gré des voyages : je suis renforcé dans cette conviction que l'humanité est une, au-delà des différences de langues, de cultures, de religions, et que rien ne justifie les scandaleuses

inégalités. Comme marin, je suis aussi frappé par cette propension qu'ont les hommes à bord des bateaux à vivre ensemble, et à se respecter : je crois que l'accent est mis sur ce qui unit, moins sur ce qui nous différencie. Notre défi pour demain sera de vivre en paix, ce qui suppose bien des rééquilibres.

Bien des marins, c'est le cas des Philippins, ont de longs contrats d'embarquement : 6, 9 mois, voire plus ; loin des siens et de ceux qu'on aime, avec les difficultés d'adaptation à bord du bateau si on peine à trouver ses marques au travail, ou dans les relations avec les autres marins de nationalité différente, si on n'est pas à l'aise avec l'anglais, ...la vie à bord peut être cause de beaucoup de frustrations. Il n'y a guère d'échappatoire, si, de plus, lors de rares escales, il n'est pas possible d'aller à terre, pour se sortir du bateau quelques heures. J'ai entendu, y compris à bord de mon beau bateau, tel ou tel marin roumain mal à l'aise dire qu'il se sentait comme en prison.

Les compensations financières ne résoudront rien, et ne remplaceront pas la présence de l'être aimé et le sourire de son enfant. Il vaut mieux avoir

affronté cette foutue solitude, que ni le courrier électronique ni le téléphone ne réussissent à estomper. Des Philippins, Indiens, disent qu'ils se sacrifient pour leurs familles, et leurs enfants, pour permettre à ceux-ci de faire des études. Je connais des officiers français qui ne supportent plus à un moment donné d'être écartelés de la sorte, et choisissent la relation familiale plutôt que la carrière.

Ce métier de marin est beau, car il engage beaucoup de camaraderie dans la relation, et de solidarité dans le travail quand il faut faire face à un coup dur. Il est beau aussi par la splendeur de la scène, cette mer jamais la même, symbole de force et de tranquillité, les levers et couchers de soleil, le bleu profond des ciels étoilés... Il est devenu hyper exigeant : le transport maritime est un rouage essentiel dans le processus de mondialisation ; j'émet le souhait que nos grandes instances internationales, bien disposées comme l'OIT/BIT (voir le projet de convention consolidée sur le travail maritime de Février 2006), remplace le marin au cœur de leurs dispositifs et de leurs règlements, et non à la marge, ou en bout de quai de l'oubli.

Droit maritime

Guy Pasquier – Prêtre ouvrier.

Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL **LGDJ - Collection «Traités» - 878 pages - 80 €**

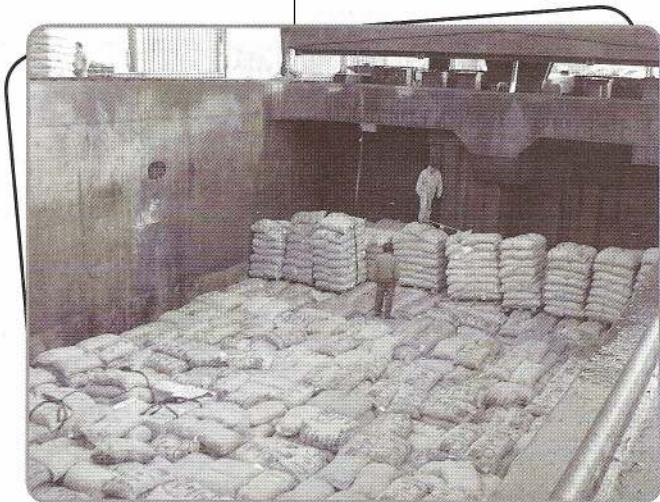
Ce qui caractérise le présent ouvrage, c'est d'abord l'ampleur des perspectives qui l'encadrent, les auteurs ayant accordé une large place tant au droit international (droit de la mer) qu'au droit communautaire. C'est aussi, et sans doute d'abord, son caractère concret. Sans fuir aucunement les analyses théoriques, comme en matière de statut du capitaine ou de clause d'arbitrage, les auteurs ont enrichi leur texte de très nombreuses références jurisprudentielles. Ils ont conduit leur réflexion non seulement à partir des textes et de leur appréhension par la doctrine, mais surtout à partir des décisions des tribunaux, qu'il s'agisse des décisions des juridictions de l'ordre judiciaire, mais aussi, quand nécessaire, comme en matière d'affrètement, de celles des juridictions arbitrales, qu'il s'agisse des décisions des juridictions françaises, mais aussi, quand utile à l'approfondissement de l'analyse, de celles des juridictions de *common law*. Ils ont cependant su garder leurs distances par rapport à la jurisprudence, critiquée par eux quand ils l'ont jugé pertinent. C'est le même souci du concret qui les a conduits à accorder une grande place aux problèmes de contentieux, en particulier en matière de contrat de transport de marchandises - un chapitre entier étant consacré à l'action en

responsabilité contre le transporteur. Par là, leur travail sera utile aux étudiants, et en particulier aux étudiants de troisième cycle qui y verront une première approche du droit maritime - droit, comme la mer, *toujours recommencé*, mais aussi aux praticiens français et étrangers qui y trouveront une source précieuse de références.

Pierre BONASSIES est professeur honoraire à la Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime, vice-

président fondateur de l'institut méditerranéen des Transports Maritimes.

Christian SCAPEL est avocat au Barreau de Marseille, maître de conférences à la Faculté de droit d'Aix-Marseille, directeur du centre de Droit Maritime et des Transports de cette Faculté. Il dirige les Masters de droit maritime et des transports, de transport aérien et de droit des transports terrestres..



Le Capitaine et le Système Judiciaire Américain

Traduction libre par JP. Dalby d'un article du Capitaine Warren G. Leback paru dans «Sidelights» n°37.

Il y a une tendance troublante et croissante dans le système Judiciaire Américain à criminaliser le Capitaine, Américain ou étranger, et dans certains cas le Chef Mécanicien. L'approche criminelle avant une audition, un arbitrage ou un procès en jugeant le Capitaine dans les médias, les communiqués de presse ou les déclarations avant que toutes les preuves, les faits et les éléments déterminants soient connus font qu'il est coupable avant qu'il soit prouvé innocent plutôt qu'innocent avant d'être reconnu coupable, ce qui était le principe de base lors de la fondation de notre pays. C'est la base de la protection des droits des citoyens.

Outre la tendance troublante et croissante de la pré audition ou du pré jugement il y a la tendance croissante parmi les Procureurs Fédéraux ou d'Etats à poursuivre dans une affaire avec des vues politiques, ou d'amélioration de carrière, ou complaire à l'opinion publique et enfin et pas le moindre par égotisme. C'est un sujet de préoccupation légitime pour le Capitaine, ses officiers et son équipage. Le rôle du Procureur est de présenter les faits et les mobiles de l'affaire, non ses suppositions ou ses vues personnelles. Il doit être juste dans la présentation des faits.

Avant la Deuxième guerre mondiale, une enquête soigneuse lors d'infractions maritimes et d'accidents étaient menée pour déterminer quelles étaient les personnes responsables, les témoins et les causes à l'origine de l'infraction ou de l'accident. Après avoir rassemblé les faits, les documents et les rapports, le Capitaine était jugé par un échantillon de ses pairs. Il était jusque là innocent jusqu'à ce qu'il soit prouvé qu'il était innocent ou coupable. S'il était coupable, les sanctions étaient examinées, soit une suspension ou une perte définitive de son brevet de capitaine. Le jugement par ses pairs assurait qu'il allait être jugé par des capitaines, navigants qualifiés et expérimentés, bien au fait des opérations des navires de commerce et des lois maritimes applicables au cas. Il faut garder à l'esprit que le capitaine était présumé innocent jusqu'à ce qu'il soit prouvé qu'il était coupable, et il était traité comme un innocent et non comme un criminel.

Il existe trois catégories qui régissent les sanctions applicables aux actions du Capitaine.

1- La violation délibérée des lois

maritimes et sur l'environnement.

Ce sont les cas où le Capitaine donne un ordre direct ou viole délibérément les lois applicables. Il ne peut et ne doit pas être tenu pour responsable des membres de son équipage qui violent délibérément les lois maritimes ou environnementales. C'est cependant le devoir et l'obligation du Capitaine d'informer et d'entraîner son équipage par des réunions sécurité /environnement, des notifications, la politique et les circulaires compagnie pour s'assurer qu'ils sont plus qu'au courant des lois et des sanctions. Ne pas le faire, pourrait, tout au plus, amener une lettre de réprimande. Le Capitaine ne doit pas être tenu pour responsable des actions individuelles d'un membre de l'équipage si celui-ci a été correctement informé des lois maritimes et environnementales. Le membre d'équipage doit être tenu pour responsable s'il viole délibérément les lois maritimes ou environnementales. Il doit être sanctionné selon les termes des lois.

2- Violation directe des lois maritimes et environnementales couvrant :

Le rejet délibéré à la mer d'eau huileuse, d'eau grise et de boues.

Le rejet des résidus de lavage de citernes.

Le rejet à la mer des ordures, des déchets, de fardage et de peintures ou chimiques.

Changement de ballast dans ces zones protégées ou le changement est interdit.

Si un Capitaine donne l'ordre d'effectuer l'une quelconque des actions précédentes ou laisse faire en connaissance de cause, il doit être sanctionné selon les peines prévues. Cependant, si un membre d'équipage commet un des actes précédents mais que le Capitaine n'en a pas connaissance, le membre d'équipage doit être poursuivi par les autorités.

3- La négligence du Capitaine doit être jugée avec les pénalités prévues si l'on constate que la tenue à jour des registres, des documents, des enregistreurs de données est incomplète ou que ces documents

ne sont pas tenus à jour.

Une lettre de réprimande devrait suffire. Cependant lorsque les registres, les enregistreurs de données et les rapports ont été falsifiés, modifiés ou supprimés pour masquer une violation, le responsable doit être poursuivi avec toute la rigueur de la loi. Le Capitaine ne doit pas être tenu pour responsable des actions des autres. Il peut et doit vérifier régulièrement les documents et registres tenus par ses chefs de service et s'il constate que des données ont été falsifiées, modifiées ou effacées, il doit en aviser l'autorité compétente. C'est de la responsabilité du Capitaine de s'assurer que les renseignements sont correctement documentés et enregistrés. Ne pas le faire pourrait conduire à des sanctions disciplinaires.

La négligence ne doit pas être utilisée dans les cas d'accidents à moins qu'il n'y ait des preuves écrasantes que la négligence du Capitaine ait contribué à l'accident.

Les accidents au navire, aux appontements, aux quais, aux équipements de manutention et aux aides à la navigation nécessitent la collecte de preuves avant de juger le Capitaine. Il ne doit pas être jugé sur des on-dit ou des suppositions.

- Les enregistrements du navire avant, au moment et après l'accident.

- Interrogatoire des témoins et sauvegarde de leurs déclarations.

- Conditions météorologiques avant et au moment de l'accident en ce qui concerne la visibilité, le vent, les courants de marée et de rivière.

- Déclaration du Capitaine sur ces actes jusqu'au moment de l'accident, à l'instant de l'accident et les actions après l'accident.

On ne devrait pas utiliser la phrase rebattue «Capitaine, n'auriez-vous pas du faire ceci...» (en énonçant ce que le Procureur suppose). Il faut garder à l'esprit que lors de l'accostage ou de l'appareillage le Capitaine a un plan qui n'est pas basé sur les théories des textes mais sur l'expérience et sur ce qu'il a fait auparavant. Il doit et il prend en compte le vent, les courants de marée et en rivière, la proximité des autres navires et du trafic, les capacités manœuvrières du navire, mais aussi les réponses aux manœuvres

machine, commandée manuellement ou électroniquement et la position des remorqueurs nécessaires, l'utilisation des ses amarres et l'aide du personnel du quai.

Il a en outre en tête des manœuvres alternatives au cas où le navire ne répondrait pas à ses ordres. La décision de la mise en oeuvre de ces plans alternatifs doit être immédiate, basée sur une modification du vent, de la marée ou du courant. Il sait aussi parfaitement quel est le déplacement de son navire, et le temps nécessaire pour neutraliser une manœuvre qui a été affectée par un changement des conditions météo. L'accostage ou l'appareillage d'un navire n'a rien à voir avec le fait de garer de votre voiture, ou faire culer un semi-remorque dans sa baie, ou faire reculer un train sur une voie de garage ou poser un avion. C'est compliqué, influencé par le vent, la marée, le courant et les effets hydrodynamiques du navire lui-même.

Le Capitaine mérite une audition équitable et impartiale libre de toute idée politique,

d'avancement de carrière, d'ego et de préjugement.

La tendance à la criminalisation des Capitaines et des Chefs Mécaniciens fait qu'on les traite comme s'ils avaient déjà été condamnés. Leur traitement dans la plupart des cas est beaucoup plus dur que celui d'un dealer de drogue, d'un criminel présumé, d'un voleur, d'un violeur et d'un grand nombre d'autres criminels. L'approche utilisée directement ou indirectement, c'est-à-dire punir pour l'exemple un pauvre Capitaine ou un Chef Mécanicien, «Jeter l'anathème» sur chaque Capitaine ou Chef Mécanicien n'est pas cohérent avec le système juridique. Il nous faut revenir en arrière au temps où nous avions un système équitable et juste.

Pour finir, le cas du Capitaine Wolfgang Schröder accusé et déclaré coupable de négligence criminelle ayant provoqué la mort d'un ouvrier portuaire de Mobile, Alabama, est un déni de justice. Le Capitaine Schröder est la victime de circonstances hors de son

contrôle, y compris la société de réparation qui a autorisé son ouvrier à commencer les travaux de réparation alors qu'un navire appareillait. Il est certain que si l'ouvrier s'était trouvé à distance de sécurité il serait en vie aujourd'hui et la seule victime serait le portique qui est réparable.

Le Ministère de la Justice des Etats-Unis doit publier des directives strictes pour les Procureurs Fédéraux et d'Etats leur indiquant que leur rôle est de présenter de façon équitable et impartiale les faits et les éléments sans vouloir en tirer un gain personnel ou se bâtir une réputation. Nous avons relégué l'expérience au placard au profit de jeunes Procureurs agressifs et brillants. Et cela aux frais des citoyens.

Le Capitaine Warren Leback a servi dans l'Administration de George H.W. Bush comme Administrateur Maritime. Il est maintenant Président de Apostleship of the Sea - United States of America.

Criminalisation sur la passerelle

Plus qu'injuste ; c'est dangereux

Traduction libre par JP Dalby d'un article Robert Frump paru dans SIDELIGHTS vol 37

La sentence du Capitaine Wolfgang Schröder était en attente au moment de la mise sous presse. S'il reçoit la peine de prison la plus légère du juge, la signification pour la sécurité et la justice maritime ce n'est pas une situation «meilleure ou pire». C'est juste le question de savoir jusqu'où les deux s'enfoncent. Il en est ainsi pour une simple raison. La criminalisation des accidents maritimes et la poursuite des capitaines sont non seulement injustes; ils cachent les vraies raisons des problèmes de sécurité maritime et donnent au public une fausse impression de progrès et d'arriver à bonne fin.

Les citoyens de Mobile sont peut être satisfaits d'avoir le Capitaine Schröder en prison, les citoyens Espagnols sont peut être satisfaits que le Capitaine Apostolos Mangouras du Prestige ait passé des mois en prison.

Les deux sanctions aident aussi Mobile, l'Espagne et le «système» à éviter de se poser des questions. Si les propulseurs d'étrave tombent en panne, comme cela arrive parfois quelle que soit leur alimentation, des remorqueurs en attente pourraient être de rigueur à Mobile. Si autoriser le Prestige à trouver refuge avait réduit cette pollution tragique, peut être que l'Espagne l'aurait autorisé.

Et si le monde en général demande plus de sécurité et moins de pollutions, il devrait

peut être donner plus de pouvoir et de liberté aux capitaine – qui ont une tendance innée à la sécurité – et moins aux armateurs et aux chargeurs et aux procureurs trop zélés qui utilisent des lois obscures du 19^e siècle pour étayer une affaire trop faible. Ce sont des développements constructifs qui auraient pu provenir de ces tragédies maritimes.

Ala place il n'y a ni justice ni amélioration, rien que le blâme et la «prise et la condamnation» des capitaines.

Cela est une image de ce que, dans son livre «Normal Accidents», le Professeur Charles Perrow, de Yale, appelle «un système qui induit des erreurs». La plupart des autres grands systèmes de transport - transport aérien par exemple – ont des systèmes qui tendent à réduire l'erreur dans le temps ou à l'aplanir. Ils étudient ce qui n'a pas marché dans le système et corrigent.

Mais le système maritime, comme l'écrit le Dr. Perrow, a une tendance excessive à considérer «l'erreur humaine» comme la cause des accidents. Au même moment, les dépenses en capital dans les nouvelles technologies et des navires plus grands génère «une pression de productivité» sur les Capitaines qui peuvent être remplacés sur un coup de tête s'ils ne tiennent pas les promesses d'économies espérées à la suite des dépenses engagées. L'industrie a des règles qui semblent préférer

évaluer la responsabilité après un accident plutôt que le prévenir. Les sanctions civiles et pénales sont relativement rares et modérées et ce système «basé sur la responsabilité» marche assez bien.

Et il y a un nombre si important de lois et règlements que l'on peut faire porter la responsabilité de n'importe quoi par n'importe qui. Si, par exemple, le Capitaine Schröder avait utilisé le diesel alternatif pour alimenter le propulseur d'étrave, au lieu du générateur attelé, un avocat pointilleux aurait pu certainement le poursuivre pour cela si le diesel était tombé en avarie (comme cela aurait aussi certainement pu se produire)

Dominic A. Calicchio, expert sécurité des Coast Guards et ancien Capitaine, a résumé les choses ainsi : « Ils essaient de rendre les choses si sûres que s'en est dangereux »

Ce qu'il veut dire c'est que ceux qui éditent les règles et font les lois ont créé toutes ces règlements sans s'intéresser au système réel et le résultat est que l'officier du bord a très peu de chance de suivre tous les règlements.

Cela n'est pas neuf dans le monde maritime. Plus de cent ans auparavant, C.M Norwood, membre du Parlement Britannique, avait dit très pince-sans-rire «Je peux vous assurer qu'à bord de nos navires nous avons sûrement plus besoin d'un avocat que d'un médecin. Nous effectuons tant d'actes professionnels

qu'il est impossible pour tout capitaine de savoir comment agir pour rester dans le cadre de la loi.»

Dominic Calicchio dirait simplement, «Ils essaient d'empêcher les gens de penser de sorte que les gens ne peuvent faire leur travail en utilisant le simple bon sens»

Arrive maintenant la criminalisation de ces règles et les choses se gâtent pour les Capitaines – et pour la sécurité de tous. Criminaliser les procédures opérationnelles peut paralyser une passerelle. Pire, cela peut amener des officiers compétents à quitter la navigation et décourager des jeunes d'entrer dans la marine marchande.

La vérité est que les accidents maritimes se produisent souvent non à cause de capitaines criminels inconscients mais parce que les navires modernes sont des machines extraordinairement complexes qui voguent sur des océans avec leurs marées, leurs courants, leurs vagues et leur météo extrêmement compliqués. «La pression de productivité» signifie que les Capitaines doivent essayer de naviguer plus vite, plus directement, plus longtemps afin de conserver leur travail. Les Capitaines de navires, dans le monde

moderne, sont devenus des gestionnaires intermédiaires, et les opérateurs et les armateurs en son arrivés à compter sur une gestion théorique et non sur la réalité.

Les équations qui définissent le fonctionnement des choses sont gentiment expliquées sur les feuilles de calcul qui indiquent X dépenses en capital égalent Y rentrées et Z profits. Mais les marées, les vents, les vagues et les courants ne lisent pas les feuilles de calcul. Seuls les Capitaines expérimentés peuvent lire la marée, le vent et les vagues.

Puis il y a la coupure. Poursuivre les capitaines pour les fautes (péchés) d'un mauvais système rend ce système pire. Une vraie réforme arrivera lorsque quelque procureur ou législateur mettra un frein aux feuilles de calcul, pas aux capitaines. A Mobile, la compagnie géant le navire a payé une amende criminelle de 350.000\$ - peut-être une semaine de coût opérationnel d'un navire moyen de nos jours. Sans aucun doute la compagnie a payé un règlement assez substantiel – à mon point de vue pas énorme et aussi couvert par l'assurance responsabilité – à la famille de l'ouvrier qui a été tué.

Ce que le public ne comprend pas est que ce ne sont que des frais opérationnels pour la compagnie, pas quelque chose qui modifie les feuilles de calcul, mais qui y est intégré. Cela ne change réellement rien, peut être que cela prouve que de tels risques sont acceptables. Je n'ai pas l'intention de diaboliser la compagnie qui paraît avoir essayé de faire ce qu'il fallait dans l'affaire de Mobile, mais pour illustrer l'iniquité et l'efficacité du système actuel.

Prendre un million de dollars ou presque à une compagnie lui fait se gratter la tête brièvement et ne change rien du tout au système.

Prendre une année de la vie de Wolfgang Schröder? Ou dix ans? Cela n'est pas «en l'air». C'est tout. C'est sa vie. Et cela ne change rien au système sauf à chasser des hommes et femmes compétent de la passerelle.

Robert Frump, qui a tenu la rubrique maritime au 'Philadelphia Inquirer', est l'auteur de «Until the Seas Shall Free Them», l'histoire du naufrage du SS Marine Electric. On peut le joindre à rrrfrump@aol.com

SHOM



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
MARINE NATIONALE



SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET
Océanographique de la Marine
Établissement Principal

Centre de fabrication et de distribution
Cellule marketing

Dossier suivi par
Sylvie Fabian
Tél : 02 98 22 16 90
Fax : 02 98 67 11 42
Mail : sylvie.fabian@shom.fr

Brest, le 16 mars 2007
N° 14 EPSHOM/CFD/MKG/NP

AFCAN Informations
Rue de Bassam
29200 BREST

Objet : Ouvrages en téléchargement.
P. jointe : Un communiqué de presse.

Madame, Monsieur,

Six ouvrages nautiques de la collection du SHOM disponibles gratuitement en version numérique sur le site Internet www.shom.fr.

Ces ouvrages peuvent intéresser votre lectorat. Nous vous proposons en annexe une note d'information.

Veuillez accepter, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Sylvie Fabian
responsable Marketing

Communiqué de presse

Six ouvrages nautiques de la collection du SHOM disponibles gratuitement en version numérique sur son site Internet
www.shom.fr/telecharger.htm

- le règlement pour prévenir les abordages en mer (ouvrages 2A et 2B).
- l'ouvrage de signalisation maritime (3C).
- l'ouvrage sur les symboles, abréviations et termes utilisés sur les cartes marines (1D).
- l'hydrographie, les documents nautiques, leurs imperfections et leur bon usage (1F).
- le code international de signaux (32).

NOUVEAU
6 ouvrages



**en téléchargement
gratuit**

Ces versions numériques sont maintenues en permanence à jour des corrections paraissant dans les groupes d'avis aux navigateurs

Contact presse
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

International MARINE ACCIDENT - REPORTING SCHEME

MARS REPORT

Extraits de MARS traduits par JP Dalby.

Mars 200708 – Feu dans un conteneur de déchets de métaux **Tiré de Britannia Risk Watch, Vol 13 n°2**

Un conteneur chargé de déchets de métaux avait été livré sur un terminal de conteneurs et attendait dans la zone de stockage à l'exportation pour être embarqué. Quelques jours plus tard une explosion fut entendue et un incendie se déclara dans ce conteneur. Le temps d'éteindre le feu, cinq conteneurs et leur contenu étaient gravement endommagés. A l'ouverture du conteneur de déchets de métaux on a trouvé qu'il contenait des fardeaux de radiateurs automobiles comprimés qui avaient été liés ensemble avec des feuillards d'acier. Ces paquets contenaient aussi du plastique, des durites et des réfrigérants de transmission. Au dessus des paquets se trouvaient des rouleaux de déchets de feuilles d'aluminium enveloppés dans du plastique et emballés dans des cartons.

Causes primordiales / facteurs aggravants

- 1-La réaction exothermique dans les fardeaux écrasés de métaux différents et autres matériaux très comprimés ensemble.
- 2- La présence de résidus de liquides automobiles tels que antigel, liquides de frein et de transmission ont aidé à cette réaction exothermique.
- 3-Le plancher de bois du conteneur imprégné des liquides ayant coulé est devenu lui-même combustible.

Autres leçons

- 1-Heureusement, et parce que le conteneur était encore sur le quai, le feu fut relativement facile à éteindre, et de ce fait l'étendue des dégâts a été limitée. Cependant si le conteneur avait été à bord du navire prévu lorsque le feu s'est déclaré, un grave incendie en mer aurait provoqué la perte d'un autre navire et de sa cargaison, et peut-être aussi des pertes de vies de marins.
- 2-Traditionnellement, les déchets de métal sont transportés en vrac et sont soumis au code BC (Bulk Cargo). Le code préconise un certain nombre de précautions qui doivent être prises pour le transport de déchets de métaux, bien qu'il indique que de telles cargaisons aient un faible risque d'incendie sauf si elles contiennent du *swarf* voir *IMDG*
- 3-L'expérience a montré que les déchets de métaux, spécialement les voitures comprimées ou déchetées qui sont normalement exportées des USA présentent un risque réel de se modifier au

cours du voyage maritime et de réduire l'oxygène dans les cales.

4-Le Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods), qui concerne essentiellement le transport de colis, ne comprend pas de recommandations spécifiques pour le transport de déchets de métaux. En outre, à la différence des déchets de métaux transportés en vrac, il n'est pas réalisable d'effectuer une inspection visuelle des déchets de métaux en conteneur avant l'embarquement.

5-En acceptant la réservation de chargements de déchets de métaux, les opérateurs doivent demander par écrit au chargeur de déclarer la nature exacte et le contenu des déchets. Si les déchets contiennent des produits qui sont dans la liste du code IMDG (c'est-à-dire acides, combustibles etc.) le conteneur doit alors être traité comme marchandise dangereuse et doit être marqué correctement et arrimé en accord avec le Code IMDG.

Mars 200653 : Dépressurisation du compartiment machine

En navigation au large en allure de mer, avec l'approbation du chef mécanicien, l'électricien allait isoler chacun des quatre ventilateurs refoulant dans la machine pour des travaux d'inspection planifiés, entretien et vérification de bon fonctionnement des volets d'incendie. Afin de permettre une alimentation en air correcte des turbos compresseurs du moteur principal, une porte étanche donnant sur le pont supérieur avait été provisoirement maintenue ouverte. Le travail était sur le point de démarrer lorsqu'un gros grain passager provoqua la projection d'eau, à travers cette porte, sur les générateurs en service. Un membre d'équipage, qui n'était pas au courant de la raison pour laquelle cette porte était ouverte, se précipita pour la fermer.

Lorsque l'électricien stoppa le premier ventilateur refoulant dans la machine, il y a eu manque d'air pour les turbos compresseurs du moteur principal, provoquant une dépressurisation brutale de la machine, ce qui provoqua simultanément les incidents dangereux suivants :

- Survitesse brutale des turbos compresseurs et activation des alarmes associées
- Débordement des huiles hydrauliques et de graissage et d'eau d'alimentation par l'extrémité libre des jauges de niveau des caisses
- Débordement, par les regards de la caisse des purges, d'eau chaude par mise en ébullition
- Ouverture de la porte de l'incinérateur non

verrouillée fermée, provoquant l'éjection à grande vitesse de cendres et de suie qui ont pénétrés dans le yeux du personnel à proximité, et réduit temporairement la visibilité au niveau des plateformes intermédiaires.

- Impossibilité d'ouvrir les portes de la machine pendant un certain temps.
- Sensation de douleur et de gêne au niveau des tympans pour le personnel.

Cause primordiale – Facteurs responsables

Manque de communication efficace (les risques avaient été correctement évalués, et les mesures correctives appropriées mises en œuvre, le tout a été détruit par un membre d'équipage pensant bien faire mais non informé.)

Autres leçons à en tirer

- Les moteurs modernes de grande puissance exigent une machine en surpression lorsqu'ils fonctionnent à ou près de leur puissance nominale, ce qui oblige à avoir tous les ventilateurs refoulant vers la machine en service.
- L'entretien régulier nécessitant l'arrêt des ventilateurs d'alimentation vers la machine ne doit être fait que lorsque le moteur principal est arrêté.
- Si pour une raison quelconque un ventilateur d'alimentation doit être stoppé alors que le moteur principal est en service, il faut réduire l'allure à un régime adapté suffisamment à temps et, si cela n'est pas dangereux, des portes et autres ouvertures doivent être maintenues ouvertes.
- Tout travail d'entretien critique doit être précédé d'une réunion où tous ceux qui sont concernés seront informés du plan des opérations, des mesures spéciales, des procédures et des précautions qui devront être appliquées.
- Des avis et des pancartes doivent être mis en place aux endroits importants.
- Lorsque les montures de niveau ne sont pas en service, les robinets d'arrêt de celles-ci doivent être fermés

Mars 200658 Feu d'acétylène

A bord d'un porte conteneur au mouillage, le soudeur était occupé à araser et redresser des batayoles et montants d'une coupée. Le local des bouteilles de gaz de ce navire se trouvait près de l'échelle bâbord d'accès aux emménagements près du fronton. En reprenant son travail après le déjeuner, il déroula les flexibles de gaz depuis l'intérieur du local, ouvrit le robinet de gaz sur le bec et essaya de l'allumer juste en dehors du local

gaz. Avec un souffle puissant un feu important démarra dans le local des bouteilles de gaz. Son accès vers les emménagements étant bloqué par les flammes, il courut vers l'avant, espérant trouver l'équipe pont qui travaillait sur le gaillard.

Pendant ce temps là, l'odeur de la fumée amena l'équipe machine, qui se préparait à entrer dans la machine par l'entrée du pont supérieur, à venir voir sur le pont et en rechercher la cause. Ils réalisèrent qu'il y avait un feu important près de la coupée bâbord et informèrent aussitôt la passerelle par téléphone. L'alarme incendie fut activée et l'équipage se rassembla rejoint par l'équipe pont et le graisseur qui descendit par tribord.

Le temps que les équipes se rassemblent sur les lieux, le feu avait fait fondre les tuyaux de caoutchouc et l'oxygène et l'acétylène s'échappant librement alimentaient le feu. Avec la montée rapide en température et la pression interne excessive dans les bouteilles pleines, les soupapes principales se mirent à fuir, ajoutant encore au feu. Deux équipes armées de lances essayèrent de lutter contre le feu de l'avant et de l'arrière, mais cela demandait de viser avec précision, car une approche directe du local était impossible, et au début les deux jets firent que les équipes ne se voyaient plus. Le feu étant bien établi du fait des gaz s'échappant librement, les jets d'eau avaient peu d'effet sauf à produire une limite de refroidissement et un écran protecteur pour les équipes de lutte. Par moments, une forte explosion était entendue suivie d'une boule de feu, probablement provoquée par la rupture des bouteilles. Durant presque toute la durée de l'incendie les équipes furent empêchées de s'approcher à moins de six mètres du feu par la chaleur, la fumée et les boules de feux intermittentes.

Après environ 20 minutes, le contenu des bouteilles étant épuisé, le feu commença à mourir et les porteurs de lances purent enfin pénétrer dans le local gaz dévasté par le feu et éteindre les foyers restant limités aux soupapes d'arrêt de quelques bouteilles.

Heureusement, à part la peinture brûlée sur le côté bâbord du château, et des dommages aux

raideurs et équipements à l'intérieur du local gaz, il n'y eut pas de dégâts importants.

Causes primordiales / facteurs responsables

- 1-Absence d'évaluation des risques et d'inspection des équipements;
- 2-Tuyau d'acétylène fuyard (l'ouvrier a indiqué plus tard qu'il avait fait un bandage sur quelques trous d'épingles avec de la chambre à air de vélo et du ruban isolant (chatterton?);
- 3-Non fermeture des robinets des bouteilles pendant l'arrêt pour le repas;
- 4-Travail à chaud très près du local gaz.

Autres leçons à tirer

Les fuites d'acétylène sur les tuyaux de caoutchouc, les soupapes et les raccords des systèmes oxyacétyléniques doivent être considérées comme un danger permanent. Il faut utiliser de la solution savonneuse pour détecter les fuites, l'odorat n'étant pas un moyen fiable pour détecter le danger.

Il faut s'attendre à ce que l'acétylène, plus léger que l'air, forme un nuage inflammable avec l'air à des distances importantes de la source de fuite.

Il faut faire très attention à ne pas endommager les flexibles de gaz. Ils doivent être remplacés aux premiers signes d'usure ou de dommage. Il ne faut jamais coller de rustines. Les tuyaux déclassés doivent être mis hors d'atteinte.

Une zone de «Feu interdit» appropriée doit être mise en place autour d'un local de stockage de gaz.

Les utilisateurs des équipements oxyacétyléniques doivent être informés des dangers et des risques, des rappels des mesures de sécurité doivent être faits avant chaque utilisation, cela faisant partie du permis de travail à chaud.

Les plans d'urgence doivent être clairement et soigneusement expliqués et répétés avant de commencer le travail.

Toutes les soupapes doivent être correctement fermées lors des arrêts et lorsque le travail est terminé.

Tout travail à chaud doit être effectué avec l'aide d'un membre d'équipage ayant un rôle de surveillance incendie.

Mars 200657 - Echouement dans un chenal

Un pétrolier de produits blancs était en sortie après la fin des opérations commerciales. Après avoir négocié sans problème la plus grande partie du chenal balisé, il s'est échoué dans le dernier tronçon du chenal d'approche. Cependant, il put s'alléger suffisamment en déballastant, et avec l'aide de remorqueurs et de sa machine il put se déséchouer.

Après quoi, le navire accosta pour subir une inspection par la société de classification, n'ayant subi aucune avarie il fut autorisé à repartir.

Cause primordiale / facteurs responsables

- 1-Mauvaise gestion de l'équipe passerelle: erreur de chaîne non détectée;
- 2-Effet d'un ouragan récent : avis aux navigateurs sur les modifications de profondeurs du chenal et des bouées hors position non pris en compte dans le plan de traversée;
- 3-Bouée de chenal déradée;
- 4- Seul l'Officier de Quart contrôlait la position du navire en n'utilisant que les bouées;
- 5-Position des bouées non vérifiée, non utilisation du «parallèle indexing» ,non utilisation des amers de terre.
- 6-Potentiel des équipements passerelle non utilisé au maximum : Pas de carte radar préparée pour les approches du port et points de passage du plan de traversée non introduits dans le GPS pour assurer un suivi et un contrôle des écarts par rapport à la route pendant le transit.

Note de l'Editeur : Un cas sérieux de mauvaise préparation du plan de traversée, gestion inefficace de l'équipe passerelle et omission inexplicable de la prise en compte des avis aux navigateurs diffusés dans le plan de traversée. Heureusement aucun dégât n'a été à déplorer grâce à la nature du fond. Cet incident doit être largement et régulièrement discuté lors des réunions en passerelle à bord.

Charmants bambins

Une toute nouvelle institutrice essaya d'utiliser ses connaissances toutes fraîches en psychologie. Elle commença sa classe en disant :

«Que tous ceux qui pensent qu'ils sont stupides se lèvent !»

Après quelques instants, le petit Johnny se leva.

L'institutrice dit «Penses-tu être stupide Johnny ?»

«Non mademoiselle, mais ça me gêne de vous voir ainsi debout toute seule !»

En passant par la cambuse

EN ISLANDE



Les Croisades, les conflits, les vacances font découvrir de nouveaux produits et de nouveaux plats, que parfois nous adoptons au point que l'on voit le couscous ou la paella remplacer nos traditionnels pot-au-feu ou blanquette de veau !

Aucune de ces migrations avec l'Islande à l'exception de ces «pêcheurs d'Islande» qui avaient pour base le fjord de Fáskrüösfjöröier, et où reste le cimetière des marins français à Hafnarnes ainsi que l'ancien hôpital des Œuvres de Mer. Il est aussi difficile pour ce petit pays de 300.000 habitants de se faire connaître et de faire connaître sa gastronomie, d'autant plus que le peu qui soit connu relève plus du folklore et de la légende que de la réalité !

En effet on met en avant le requin faisandé, celui qui a été enfoui à 1 mètre de profondeur pendant six mois dans le sable de la plage, sans parler des gras de baleine ou de phoque et des testicules de bélier marinés dans du petit lait pour les conserver, et pour faire passer le tout, le BRENNIVIN, un alcool de pommes de terre, parfumé à l'angélique, le carvi ou le cumin, appelé aussi la «mort noire» à cause de son étiquette noire assez peu attrayante (à boire de toute façon avec modération).

Je passerai sous silence les oiseaux de mer : guillemots, macareux et autres, que l'on fait mariner dans du lait pour en atténuer la saveur corsée.

En réalité l'Islande a des produits remarquables de qualité, en particulier les poissons tout proches, mais aussi des viandes dont le célèbre mouton broutant en montagne à la belle saison, ce qui lui donne un caractère de gibier, la géothermie permet la culture de nombreux légumes et non pas seulement les bananes comme il est de bon ton d'avancer.

La chasse est abondante, mais pour préserver les espèces les ouvertures sont en général limitées à 45 jours par an.

Voici quelques recettes comme ce carpaccio d'agneau aux fines herbes : prendre un filet d'agneau et l'enrober d'un mélange 1 partie de sucre pour 10 parties de gros sel, mettre au frais sous un poids pendant 2 ou 3 heures, rincer et éponger.

Sur un film, mettre un mélange d'herbes aromatiques, poivre, baies roses, poser le filet et envelopper le tout, mettre au réfrigérateur pour 24 heures, ensuite découper en fines tranches, servir avec une salade.

Un accompagnement pour de nombreux plats le brūnaðar kartóflur : pommes de terre caramélisées : faire cuire les pommes de terre à la pelure, les éplucher et les couper en

gros morceaux. Dans une poêle, mettre 2 cuillères à soupe de sucre, faire fondre, ajouter 1 cuillère à soupe de beurre, bien homogénéiser, y mettre les pommes de terre, remuer jusqu'à ce qu'elles soient bien enrobées et chaudes.

Parlons d'un jeu stupide : le «brennivinsbani» : mettre une pièce de monnaie dans un verre, recouvrir de café pour la faire disparaître, ajouter du brennivin pour qu'elle réapparaisse, puis café pour qu'elle disparaisse etc...si le verre étant plein, la pièce est invisible, videz le verre et recommencez, de toute façon, vous devez arrêter lorsque 2 pièces apparaissent

Un dessert fort apprécié : le SKYR, il s'agit d'un fromage blanc épais que l'on mange avec du lait et du sucre ou avec des fruits comme les myrtilles.

Cdt Yves CHARLOT



Bonnus chimie !

Ci-dessous, la version d'une question «bonus» de chimie donnée à l'Université de Nanterre.

«L'enfer est il exothermique (évacue de la chaleur) ou endothermique (absorbe de la chaleur) ?»

La réponse d'un étudiant a été si loufoque que le professeur l'a partagée avec ses collègues, via Internet, et c'est pourquoi nous avons le plaisir de la lire...

La plupart des étudiants ont exprimé leur croyance en utilisant la Loi de Boyle (si un gaz se dilate il se refroidit et inversement) ou ses variantes.

Cependant un étudiant eut la réponse suivante :

«Premièrement, nous avons besoin de connaître comment varie la masse de l'enfer avec le temps. Nous avons donc besoin de connaître à quel taux les âmes entrent et sortent de l'enfer. Je pense que nous pouvons assumer sans risque qu'une fois entrée en enfer, l'âme n'en ressortira plus. Du coup, aucune âme ne sort.

De même pour le calcul du nombre d'entrées des âmes en enfer, nous devons regarder le fonctionnement des différentes religions qui existent de par le monde aujourd'hui.

La plupart de ces religions affirment que si vous n'êtes pas un membre de leur religion, alors vous irez en enfer. Comme il existe plus d'une religion exprimant cette règle et comme les gens n'appartiennent pas à plus d'une religion, nous pouvons déduire que toutes les âmes vont en enfer...

Maintenant, regardons la vitesse de changement de volume de l'enfer parce que la Loi de Boyle spécifie que «pour que la pression et la température restent identiques en enfer, le volume de l'enfer doit se dilater proportionnellement à l'entrée des âmes.» Par conséquent, cela donne deux possibilités :

** Si l'enfer se dilate à une vitesse moindre que l'entrée des âmes en enfer, alors la température et la pression en enfer augmenteront indéfiniment jusqu'à ce que l'enfer éclate.*

** Si l'enfer se dilate à une vitesse supérieure à la vitesse d'entrée des âmes en enfer, alors la température diminuera jusqu'à ce que l'enfer gèle.*

Laquelle choisir ?

Si nous acceptons le postulat de ma camarade de classe Jessica m'ayant affirmé durant ma première année d'étudiant: «Il fera froid en enfer avant que je couche avec toi», et en tenant compte du fait que j'ai couché avec elle la nuit dernière, alors l'hypothèse doit être vraie. Ainsi, je suis sûr que l'enfer est exothermique et a déjà gelé... Le corollaire de cette théorie c'est que comme l'enfer a déjà gelé, il s'ensuit qu'il n'accepte plus aucune âme et du coup qu'il n'existe plus... laissant ainsi seul le Paradis, et prouvant l'existence d'un Être divin ce qui explique pourquoi, la nuit dernière, Jessica n'arrêtait pas de crier «Oh... mon Dieu !»...»

(C'est le seul étudiant à avoir reçu la note 20/20)