

AFCAN

Informations



N° 78 - AVRIL 2008



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 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 : courrier@afcan.org

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Edito.....	p 3
Responsabilité civile du Capitaine.....	p 4
Nationalité DPA-CSO	p 17
Conteneurs	p 18
Exercice ISPS	p 20
Ecole de la Magistrature	p 22
BEAmer 10 ans	p 27
Fairplay	p 29
La 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.

Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Hervé QUÉRÉ

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2006

Membres actifs navigant : 202 €

Actifs en Mission à terre : 150 €

Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

- 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.

Photo de couverture : «KROKUS, victime d'une avarie de barre lors de la tempête du 10 décembre 2007, remorqué par l'Abeille Bourbon (pendant 2 jours, l'état de la mer empêchant le remorquage vers Brest). L'équipage a réarrimé la pontée de camions en 2° ou 3° main pour le Nigéria.» - Crédit photo Marine Nationale et Abeille Bourbon

Conseil d'Administration

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

Bureau

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

Conseil Assurance

LOUDES Ch.

Site web

F.X. Pizon

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 : courrier@afcan.org

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

Et édito, pour des raisons de cadence de parution, est écrit avant notre assemblée générale à COMBOURG. J'espère qu'elle sera fructueuse et que notre association va trouver un nouvel élan.

Nos législateurs tant nationaux qu'europeens ou internationaux pleins de bonnes intentions promulguent force lois et règlements pour améliorer la sécurité du transport maritime et diminuer les pollutions marines volontaires ou non.

En attendant le métier de capitaine devient de plus en plus difficile à exercer, la bibliothèque réglementaire prend une place de plus en plus importante sur les étagères du bureau de nos collègues navigants. Ils passent 80 % de leur temps devant leur ordinateur et sont accessoirement marins pour le reste.

La judiciarisation de toutes leurs décisions et actions s'accroît de plus belle.

Comme vous le verrez dans ce numéro la responsabilité civile du capitaine pose problème. Nos courriers à des juristes éminents et leurs réponses nous le prouvent (qu'ils en soient ici remerciés)

Certaines compagnies ont du mal à trouver du personnel officier tant pour naviguer que pour exercer des fonctions particulières telles que celles de DPA.CSO.

Evidemment le chômage diminue mais certains se plaignent de la baisse de qualité du recrutement.

Pour essayer d'y remédier, sur demande des armateurs, à la rentrée scolaire une filière monovalente pont (appelée filière B pont) sera mise en place. Des modalités d'accès au brevet de Capitaine Illimité restent à définir. Certains trouvent que c'est une solution intéressante, d'autres y voient la mort du système français de polyvalence. Rappelons que la polyvalence a été mise en place, également, à la demande des armateurs.

Comme d'habitude on rêve d'une amélioration immédiate alors que les effets éventuels ne se feront sentir que dans plusieurs années. Quelle sera alors la situation ? Bien malin qui le dira.

**Hervé QUERE
PRESIDENT**

RESPONSABILITE CIVILE DU CAPITAINE

Arrêt de la Cour de Cassation du 13 Mars 2007

Le Professeur CHAUMETTE nous a transmis un nouveau texte sur la responsabilité civile du capitaine que l'on trouvera dans les pages suivantes. Il nous expose ses réflexions sur l'arrêt de la Cour de cassation du 13 mars 2007

La chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu le 13 mars 2007 un arrêt concernant un capitaine de navire de pêche, le chalutier «La Normande», un capitaine salarié de la société Jégo-Quéré, et non un patron pêcheur comme l'arrêt le note à un moment donné. Il était poursuivi pour homicide involontaire à la suite d'un accident mortel du travail, en raison d'une chute due à un matériel de protection défectueux.

Sa responsabilité pénale est retenue, mais aussi sa responsabilité civile vis-à-vis des proches de la victime, qui ne bénéficient pas de prestations de la sécurité sociale et n'ont pas la qualité d'ayant droits.

Cet arrêt est d'une part classique concernant des salariés chargés de fonctions de prévention, salariés cadres parfois dits «autonomes» ou salariés «responsables», et non simples salariés préposés, en quelque sorte exécutants. En ce sens cet arrêt est dans la lignée de l'arrêt de la même chambre criminelle de la Cour de cassation du 28 mars 2006, concernant un chef de service, chargé de la sécurité sur le chantier de construction du Stade de France.

Dès 2002, la seconde chambre civile de la Cour de cassation avait considéré qu'un médecin anesthésiste était un salarié «autonome», doté d'une indépendance professionnelle intangible dans l'exercice de son art, ouvrant la porte à une responsabilité civile personnelle particulière.

Cet arrêt est d'autre part maritime et se fonde sur l'article 5 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes « Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions. »

Ce fondement maritime, commercial, est critiquable.

Mais il se contente sans doute seulement d'éclairer, sur cette question, la ligne directrice de la chambre criminelle de la Cour de cassation quant au rangement du capitaine de navire dans les salariés «autonomes» personnellement responsables, donc devant s'assurer, ce qui ne les couvrent qu'en cas de faute non intentionnelle.

Le capitaine de navire est-il un salarié «autonome», doté d'une indépendance professionnelle intangible dans l'exercice de son art.

Il est possible que parfois cela arrive.

Mais toujours ?

Patrick CHAUMETTE

Le Capitaine de navire : statut et responsabilités

La voie pénale crée-t-elle des remous ?

Patrick CHAUMETTE

Professeur à l'Université de Nantes - Centre de Droit Maritime et Océanique

Nous avons eu l'occasion d'aborder cette question du statut et des responsabilités éventuelles du capitaine de navire précédemment (*Le Capitaine de navire : statut et responsabilités*, février 2005, revue de l'Association Française des capitaines de navire, AFCAN, http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/statut_cdt.html). Des évolutions récentes conduisent à remettre l'ouvrage sur le métier.

C'est à partir de trois exemples issus de la pratique professionnelle que les interrogations seront ouvertes, pour ensuite revenir vers ces questions concrètes.

Lors d'une escale, les techniciens d'une entreprise extérieure interviennent à bord, par exemple dans la salle des machines, en lien avec le chef mécanicien. Un plan de prévention et d'intervention a été établi, avec l'aide du service Sécurité, Marchandises dangereuses et Sûreté ; les techniciens ont été accueillis ; l'utilisation du matériel du bord s'avère indispensable ; en dépit de son bon état de fonctionnement, un accident intervient, source de blessures à l'un des techniciens. Qu'en est-il des éventuelles responsabilités ? De même, lorsque des ouvriers extérieurs utilisent les outils et moyens de manutention du bord, sont-ils au sens strict sous la responsabilité du bord, qu'ils se servent ou non d'équipements individuels de protection, qu'ils soient plus ou moins compétents ? Même si l'entreprise intervenante a garanti leurs compétences, en cas d'accident, peut-elle invoquer la responsabilité du bord, donc du capitaine ou de l'officier responsable du suivi des opérations ?

Quand le navire accueille des passagers, plus ou moins jeunes, plus ou moins habiles, les cargos ne disposent pas de médecin à bord. Ces passagers ont embarqué sur la foi d'un certificat médical, attestant



de leur aptitude à cette navigation ; la Compagnie leur a fait signer une décharge de responsabilité, tout en les acceptant comme passagers. Le commandant dispose-t-il du pouvoir de refuser certains embarquements, de personnes fort âgées ou un peu enveloppées ? Un tel refus n'est pas simple quand le passager est au pied de la coupée, avec ses bagages. Ensuite, que peut-il se passer à bord, en cas de difficultés sanitaires ? Le capitaine⁽¹⁾ est responsable des soins à bord. Qu'est-ce à dire ? Que couvrent les exonérations et décharges de responsabilité signées auprès de la compagnie, vis-à-vis du bord ?

Pendant les opérations de manutention de la cargaison ou de saisissage des boîtes et marchandises, un officier et un marin sont de quart sur le pont ne pouvant matériellement contrôler de manière permanente les opérations des dockers et saisisseurs, quand de six à huit portiques opèrent en simultané. Les exigences de temps et de cadences peuvent conduire les dockers à négliger le port d'équipements de protection individuelle. En cas de chute de hauteur sans harnais ou sans utilisation du harnais, le bord peut-il voir sa responsabilité engagée, qu'il s'agisse du second capitaine ou du capitaine, pour insuffisance de prévention, pour défaut de vigilance du personnel de quart ?

Le capitaine d'un navire apparaît depuis longtemps un étrange personnage sur le plan juridique. Maître du navire, il était

dit seul maître à bord après Dieu, mais dorénavant après l'armateur. Le capitaine du navire est semblable à un chef d'orchestre, il n'est pas que l'exécutant d'une mission, il répond de l'exploitation du navire, de la navigation, des événements de mer, des humains à bord, équipage et passagers, des marchandises, des rapports avec la terre. Il est présenté comme maître du navire, agent de l'armateur et auxiliaire de la puissance publique⁽²⁾. Ses responsabilités découlent de ses attributions, c'est-à-dire de ses fonctions nautiques et de ses attributions commerciales. Son isolement s'est réduit, mais ses tâches sont compliquées. Ses responsabilités semblent s'accroître en raison des risques dommageables que l'activité maritime peut créer à l'environnement notamment, alors même que les contraintes qui lui sont imposées ont augmenté et que son autonomie de décision a sans aucun doute diminué.

Cependant, il est nécessaire de distinguer avec le plus de soin possible ses responsabilités morales, sa responsabilité professionnelle et contractuelle, liée à son contrat d'engagement maritime et à son emploi, sa responsabilité civile vis-à-vis des tiers subissant les dommages des événements de mer, sa responsabilité pénale. Ces questions doivent découler de l'analyse de ses attributions, dans la mesure où il est absolument nécessaire de lier et de proportionner attributions et responsabilités. Pas de responsabilités sans prérogatives décisionnelles, pas de pouvoir de décision sans responsabilités.

La réflexion est menée à partir du droit français, dans l'hypothèse soit du commandement d'un navire battant pavillon français, soit, quel que soit le pavillon du navire, d'une relation de travail du capitaine et de son armateur soumise explicitement ou implicitement au droit français.

S'il s'agissait d'un commandant de navire étranger, de libre immatriculation, doté d'un contrat de dimension internationale, l'analyse devrait introduire une plus grande précarité du contrat d'engagement, une diminution des protections de l'emploi, une augmentation des pressions et contraintes. La dépendance augmente, réduisant d'autant l'autonomie.

I – LES ATTRIBUTIONS DU CAPITAINE DE NAVIRE.

Le capitaine est chargé de la sécurité de l'expédition maritime, et notamment de la navigation, de l'appareillage, de l'entrée et de la sortie des ports avec l'assistance du pilote et des remorqueurs. Le code ISM de l'Organisation Maritime Internationale a maintenu ses prérogatives, au moins en apparence, puisqu'il lui appartient de mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité, de donner tous ordres et consignes appropriés. L'armateur doit préciser que l'autorité supérieure à bord appartient au commandant (art. 5.2). Le code ISM a introduit un correspondant «sécurité» à terre, que le Capitaine peut alerter en cas de besoin. La convention SOLAS comprend une Règle 8, au Chapitre IX-2 : «Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions, qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire». Ce texte, qui ne fonde pas le commencement d'un statut international du capitaine, rappelle cependant son autonomie.

Il en est de même du code ISPS en matière de sûreté maritime et portuaire. Le Code ISPS prévoit dans sa partie A §6 que «La compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout gouvernement contractant». Le pouvoir et la responsabilité absolus vont au-delà de l'affirmation d'une autonomie du capitaine ; c'est l'affirmation en ces domaines sensibles de son indépendance, qui pourrait avoir des conséquences sur sa responsabilité personnelle de préposé de l'armateur. Il est difficile de dire si le capitaine ne saurait être responsable dans la mesure où il a pris des mesures de sûreté dans le sens de l'intérêt général, ou si au contraire, son indépendance ne laisse place qu'à sa responsabilité personnelle pour des fautes graves. La référence au caractère



absolu semble manifestement excessive et irréaliste. L'armateur ne saurait effectuer des pressions sur ses capitaines ; le plan de sûreté du navire doit énoncer clairement l'autorité du capitaine (règle 6.1). Ensuite, les conciliations concrètes s'imposent.

Le capitaine est l'autorité du bord, ce qui est affirmé par l'article 1er du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM), vis-à-vis de l'équipage, vis-à-vis des passagers, réguliers comme clandestins. Le décret n° 60-1193 définit et délimite son pouvoir disciplinaire et pénal ; ce pouvoir est soumis au principe de légalité, il n'est nullement arbitraire, à travers le livre de discipline, le journal de bord, les rapports de mer, le capitaine rend des comptes tant à son armement qu'à l'administration de l'Etat du pavillon⁽³⁾.

Cette fonction de commandement et de représentation du droit de l'Etat du pavillon, notamment en haute mer justifiait le privilège de nationalité du capitaine de navire et de l'officier suppléant. A bord d'un navire français, ces fonctions ne pouvaient être exercées que par des ressortissants nationaux. Si la loi du 3 mai 2005 créant le registre international français (RIF) a maintenu ce privilège de nationalité⁽⁴⁾, exception au principe de l'égalité de traitement des ressortissants communautaires, deux arrêts de la Cour de Justice des Communautés européennes ont mis en cause la compatibilité de ce privilège de nationalité avec le droit communautaire. A bord des navires de pêche côtière battant pavillon allemand, comme à bord des navires marchands reliant les Canaries à la péninsule ibérique, les prérogatives de puissance publique du capitaine sont potentielles, mais ne donnent pas lieu à un exercice effectif, régulier, susceptible de réserver ces emplois aux ressortissants nationaux. Si les fonctions d'état civil, notariales ou de coercition des capitaines de navire constituent bien des prérogatives de puissance publique, l'exercice pratique est faible ou nul⁽⁵⁾. La chambre criminelle de la Cour de Cassation en a déduit qu'il n'était plus possible de réprimer l'emploi d'un capitaine espagnol à bord d'un navire

de pêche français⁽⁶⁾. Ces arrêts ont convaincu la commission européenne de modifier son interprétation et d'envisager des recours en manquement contre les Etats membres qui maintiennent dans leur législation nationale le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant. Il semble que seule l'Italie ait abandonné cette approche classique du droit maritime dès la loi de 1998. Ces arrêts ont conduit la Commission européenne à changer d'approche, à abandonner toute exception maritime et à mettre en œuvre des recours en manquement contre les Etats membres maintenant dans leur législation nationale le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant⁽⁷⁾. Le 15 février 2007, la Commission des Communautés européennes a engagé contre la France un recours en manquement. Le Sénat a adopté le projet de loi n° 415, le 18 septembre 2007, afin d'adapter le code du travail maritime, le code des Douanes, le code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Il est nécessaire de définir les connaissances juridiques et linguistiques qu'un ressortissant communautaire doit maîtriser pour représenter l'Etat du pavillon en haute mer, comme dans des eaux territoriales et commander un bâtiment français de commerce, de plaisance, ou de pêche maritime.

Le capitaine fut d'abord l'agent de l'armateur, il le reste même si ces fonctions commerciales se sont réduites avec le développement des télécommunications, des services sédentaires, commerciaux et techniques de l'armement. Ce n'est plus le capitaine qui recrute l'équipage, qui arme et avitaille le navire, le plus généralement. Il fait partie du personnel d'exploitation du navire défini par le chapitre 2 de la loi du 3 janvier 1969 sur l'armement. Il peut pourvoir aux besoins normaux du navire, hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale. De cette tradition commerciale, il reste des traces. Jusqu'à la loi du 18 novembre 1997, le capitaine était révocable par l'armateur, comme un mandataire commercial. Les capitaines de la marine marchande bénéficiaient des conventions collectives étendues de 1948 et 1950 des officiers marine marchande. C'est seulement la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 qui a étendu au capitaine le droit des licenciements⁽⁸⁾.



Les litiges qui opposent le capitaine de navire et son employeur demeurent de la compétence du Tribunal de commerce⁽⁹⁾. L'article 104 du code du travail maritime excluait le capitaine de navire de la réglementation de la durée du travail, compte tenu de sa fonction fort ancienne de mandataire commercial de l'armateur ; il ne pouvait donc bénéficier d'heures supplémentaires rémunérées en supplément, ni de repos hebdomadaire⁽¹⁰⁾. Pourtant, les capitaines de navire ne sont pas assimilables aux cadres dirigeants (C. trav., art. L 212-15-1) ; ils sont plutôt assimilables aux cadres autonomes (C. trav., art. L 212-15-3). L'article 49, alinéa 3 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 a modifié cet article 104 : la durée du travail des capitaines de navire sera fixée par décret⁽¹¹⁾.

II – LES RESPONSABILITÉS DU CAPITAINE DE NAVIRE

Il est nécessaire de distinguer la responsabilité contractuelle du capitaine vis-à-vis de son employeur, sa responsabilité professionnelle. Ensuite le capitaine du navire engage-t-il sa responsabilité civile personnelle vis-à-vis des tiers, susceptibles de subir un dommage du fait de l'activité du navire ? Si tel est le cas, le capitaine a intérêt à couvrir par un contrat d'assurance sa responsabilité civile personnelle, l'assurance ne pouvant toutefois couvrir les conséquences d'une faute intentionnelle. Nous n'évoquerons la responsabilité pénale éventuelle du capitaine que dans la mesure où elle est susceptible d'ouvrir la porte à la reconnaissance de sa responsabilité civile.

Le capitaine du navire n'est plus d'abord un agent commercial de l'armateur. Il n'est plus révocable par celui-ci ; il est devenu un salarié, c'est-à-dire un préposé de l'armement. Vis-à-vis de son armateur, il engage d'abord sa responsabilité professionnelle ; il est susceptible de procédures disciplinaires en cas de faute, dans le cadre des dispositions du code du travail, du code disciplinaire et pénal de la marine marchande⁽¹²⁾. Il est susceptible de licenciement, dans le respect des dispositions légales du code du travail et du code du travail maritime, des dispositions conventionnelles. Le capitaine de navire salarié étant un préposé de l'armement, son employeur répond des conséquences dommageables de son activité professionnelle.

Deux étapes peuvent être distinguées dans l'évolution récente. Le législateur a

précisé et limité la responsabilité civile personnelle du capitaine, dans diverses dispositions législatives maritimes, en raison de fautes personnelles du bord. L'article 216 du code de commerce de 1810 prévoyait que tout propriétaire de navire était civilement responsable des faits du capitaine, mais le capitaine répondait personnellement aussi de ses propres fautes. Puis la subordination du préposé l'a emporté, de sorte qu'une éventuelle faute du capitaine engage la responsabilité de l'armement. Cette immunité classique des rapports de préposition vis-à-vis du commettant n'est pas cependant sans limites.



1) Du mandataire responsable de ses fautes personnelles.

A l'origine, tel un mandataire commercial ou un travailleur indépendant le capitaine est personnellement responsable des conséquences dommageables de son activité professionnelle. L'article 221 du code de commerce énonçait que «tout capitaine ... est garant de ses fautes, même légères». Cette disposition apparaissait excessive, compte tenu des évolutions du transport maritime. Au cours du XX^e siècle, la responsabilité personnelle des capitaines fut très rarement engagée tant par des tiers, que par l'armateur ayant indemnisé des tiers. Robert GARRON proposa une immunité de fonction au bénéfice du capitaine, sauf faute grave de sa part⁽¹³⁾. En dépit des critiques, la loi du 3 janvier 1969 maintint la règle traditionnelle : «le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions» (art. 5). L'employeur est responsable de ses préposés en tant que commettant, mais il n'en est responsable, que lorsque ceux-ci ont agi dans le cadre de leur lien de préposition, dans l'exercice ou avec les moyens de leurs fonctions⁽¹⁴⁾. Le capitaine était-il préposé de l'armement, au moins un préposé indépendant ? Sauf en cas de faute intentionnelle, les P & I clubs de l'armateur prenaient en charge la condamnation rare prononcée contre le capitaine⁽¹⁵⁾. Ainsi la pratique semblait bien en avance sur des textes d'inspiration ancienne.

L'article 28 de la loi du 18 juin 1966,

modifiée en 1986, prévoit pour le transport de marchandises qu'en cas de mise en cause de la responsabilité d'un préposé de l'armement, par exemple du capitaine, ce préposé peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer. Une faute du capitaine dans la navigation ou l'administration du navire constitue pour le transporteur une cause d'exonération de responsabilité ; le commandant de bord peut donc aussi l'invoquer pour son propre compte⁽¹⁶⁾.

La loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement a confirmé d'une manière générale que le capitaine pouvait bénéficier de la limitation de responsabilité accordée à l'armateur⁽¹⁷⁾. La Convention de 1976 n'exclut la limitation de responsabilité qu'en cas de faute inexcusable ; il en va de même en droit français⁽¹⁸⁾. L'approche objective de la faute inexcusable traite de la même manière celui qui avait conscience du danger couru et celui qui aurait dû en avoir conscience, et devait prendre les mesures préventives indispensables. Cette tendance générale dans les systèmes complexes de décision et de prévention refuse de reconnaître par principe une spécificité des périls de la mer, vis-à-vis des risques industriels terrestres par exemple, refuse d'entrer dans l'intention personnelle des décideurs dans une approche intentionnelle ou subjective, afin d'apprécier objectivement, in abstracto, leur comportement, vis-à-vis d'un opérateur normalement compétent et prudent.

Même si l'armateur répond des fautes commises par le capitaine à l'occasion des opérations commerciales, la responsabilité personnelle de celui-ci pouvait être engagée, en cas de faute. L'arrimage de la marchandise a toujours été une opération délicate, source de risques pour les opérateurs. Le capitaine devait répondre d'une faute dans l'arrimage, source d'accident, à moins de démontrer une faute causale de l'armateur, de son agent ou de ses auxiliaires terrestres, du stevedore ou entreprise de manutention⁽¹⁹⁾. Dans le cas du naufrage du Tito Campanella, c'est la faute directe et la responsabilité de l'entreprise de manutention qui a été retenue⁽²⁰⁾. Même si l'arrimage reste une opération délicate, complexe, à risques, il ne semble pas qu'il puisse être affirmé que le capitaine est responsable personnellement d'une faute dans les opérations d'arrimage.

Progressivement, la responsabilité personnelle du capitaine va se trouver traitée différemment de celle de l'armateur.

2) Au préposé bénéficiant d'une immunité civile ?

Dès 1951, la Cour de cassation considère que l'armateur reste le gardien du navire, responsable du fait des choses. En dépit du pouvoir de commandement du capitaine, celui-ci n'a pas la garde juridique du navire, dans la mesure où le capitaine est le préposé de l'armement⁽²¹⁾. A la suite de l'accident subi par un baigneur dans les vagues produites par un navire, la responsabilité civile de l'armateur a été retenue, en tant que gardien du navire⁽²²⁾. La loi du 3 janvier 1969 classe le capitaine dans le personnel d'exploitation de l'armement ; il est inclus dans les préposés maritimes dont l'armateur est responsable (art.3), avec une situation spécifique du fait de ses fonctions de commandement (art. 5).

Une exception nouvelle apparut limitant la responsabilité civile personnelle du capitaine. L'article 3, alinéa 4, de la Convention de 1969-1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire du pétrolier est désigné responsable et aucune demande d'indemnisation ne peut être introduite contre les préposés du propriétaire, notamment contre le capitaine. Le propriétaire du pétrolier est donc responsable de ses préposés. Seule la faute intentionnelle du capitaine est susceptible d'engager sa responsabilité personnelle⁽²³⁾. Le Protocole de 1992 a étendu cette immunité à l'affrètement coque-nue.

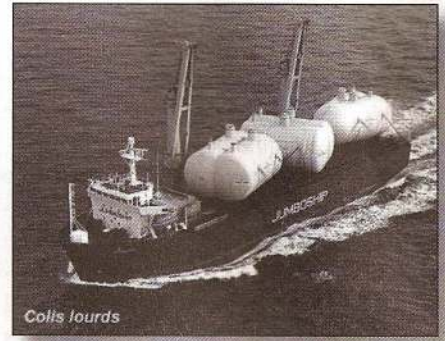
Le capitaine devenant préposé de l'armement, sa responsabilité civile personnelle se réduit tant vis-à-vis des tiers que vis-à-vis de son employeur, devenu responsable de ses fautes vis-à-vis des tiers. La jurisprudence a perçu le préposé comme un exécutant, puis a élargi la notion de préposé. Commettant et préposé sont liés par un lien de préposition, un lien d'autorité au sein duquel le commettant profite de l'activité de son préposé⁽²⁴⁾. Les fautes du préposé causant des dommages aux tiers engagent la responsabilité du commettant, quand elles sont exercées dans le cadre des fonctions professionnelles. La notion d'abus de fonctions, qui dé-

gage le commettant de sa responsabilité, qui restaure la responsabilité personnelle entière du préposé, est sujette à débats et divergences d'interprétation depuis son origine. La Chambre criminelle de la Cour de cassation a toujours eu une conception large des fonctions, de l'utilisation des moyens fournis par l'employeur, même en dehors des lieux et des horaires de travail. La 1^{ère} chambre civile a plus précisément délimité les fonctions confiées au préposé et donc la responsabilité du commettant. Les chambres réunies, puis l'assemblée plénière de la Cour de cassation ont tenté plusieurs fois d'unifier les interprétations diverses d'une question extrêmement sensible⁽²⁵⁾.

Récemment l'assemblée plénière de la Cour de cassation est à nouveau intervenue. Elle a confirmé l'immunité du préposé, sauf dépassement des limites de ses fonctions ; il s'agissait d'un pilote d'hélicoptère dont le largage d'herbicide fut emporté par le vent. N'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant⁽²⁶⁾. Dans la limite des fonctions, le préposé ne risque ni une action directe des victimes, ni une action récursoire de son commettant. Il semble bénéficier d'une forte immunité civile, ce qui laisse place à d'éventuelles sanctions disciplinaires, puisqu'il est sous l'autorité de son employeur⁽²⁷⁾.

La Cour de cassation a complété sa jurisprudence en se référant à la situation du salarié autonome, qu'il conviendra de distinguer du salarié vraiment, ou totalement subordonné. Un médecin anesthésiste est un salarié autonome, doté d'une indépendance professionnelle intangible dans l'exercice de son art ; dès lors, même dans l'exercice de ses fonctions, il encourt une responsabilité personnelle, laissant place à l'action subrogatoire de son commettant⁽²⁸⁾. Cet arrêt ouvre une question essentielle : le capitaine de navire est-il un simple préposé, un simple «conducteur», ou entre-t-il dans la catégorie des préposés autonomes, compte tenu de ses prérogatives essentielles, qui lui donnent une autonomie intangible ?

Cette distinction des préposés vrais, exécutants, et des préposés autonomes n'a pas été reprise par la cour de cassation vis-à-vis d'un médecin et d'une sage-femme : en l'absence d'abus de fonctions, le commettant est responsable des fautes commises par ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions⁽²⁹⁾. Selon le professeur Pierre BONASSIES, «le capitaine qui



agit sans excéder les limites de la mission qui lui est impartie par l'armateur n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers»⁽³⁰⁾. Nous partageons cette conclusion, mais elle semble remise en cause en matière pénale, par la chambre criminelle de la cour de cassation⁽³¹⁾.

3) Les limites de l'immunité civile du préposé.

Cette immunité a des limites liées aux infractions pénales et aux fautes intentionnelles. Chacun est responsable de sa faute intentionnelle, même un préposé, même un subordonné permanent⁽³²⁾. Il est nécessaire de rappeler que la faute intentionnelle est insusceptible d'assurance ; il ne sert donc de rien dans ces cas au préposé de se couvrir avec une assurance de responsabilité. Mais la chambre criminelle de la Cour de cassation ne limite pas aux seules infractions intentionnelles la responsabilité civile personnelle, semblant remettre en cause les jurisprudences Costedoat et Cousin.

a) les infractions intentionnelles :

Quand le préposé a été condamné pénalement pour avoir intentionnellement commis une infraction portant préjudice à un tiers, il engage sa responsabilité civile personnelle⁽³³⁾. Il s'agissait d'un comptable salarié, condamné pour faux, usage de faux et escroqueries, ayant agi sur ordre de son employeur.

NON-ASSISTANCE A PERSONNE EN DANGER, FAUTE INTENTIONNELLE. Le délit de non-assistance à personne en danger prévu par l'article 223-6 du code pénal réprime l'abstention volontaire de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou les tiers, il pouvait lui prêter par son action personnelle ou en provoquant les secours. La persistance des malaises aurait dû inciter le patron à faire plus que la simple administration d'aspirine et de nurofen, d'autant qu'il s'est trouvé en contact radio avec un autre patron pè-



cheur du même armement, connaissant bien le matelot et sa réputation de travailleur, ce qui ne devait pas manquer de l'inquiéter sur un état grave quoique inexplicé. Le patron devait provoquer une consultation médicale à distance, simple à mettre en œuvre par un service spécialisé, pour un mal qui ne s'apaisait pas. La non-assistance à personne en danger qui s'analyse en une négligence volontaire entre dans les prévisions de l'article L 451-5 et permet l'action de la partie civile contre le patron pêcheur, devant le juge pénal, pour faute intentionnelle ; le patron pêcheur est condamné à 4 mois d'emprisonnement avec sursis et 10.000 euros de dommages et intérêts envers la victime d'un anévrisme cérébral⁽³⁴⁾. En l'espèce, il s'agit d'un patron de pêche, capitaine salarié d'un armement. Il a rendu compte du malaise du matelot à l'armement, pour ensuite indiquer qu'il s'agit seulement de migraines. Ce sont bien les prérogatives propres au capitaine qui sont en cause ; celui-ci devait contacter le CROSS ou le service médical d'assistance du Centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse, en vue d'un diagnostic précis, compte tenu de symptômes constatés. Un anévrisme cérébral n'est pas une simple migraine, soignable par paracétamol et dispense de travail⁽³⁵⁾. Est coupable du délit de blessures involontaires le capitaine d'un navire de pêche, qui a procédé à une manœuvre d'accostage d'un chalutier plus petit en vue du transbordement de son patron, alors que la mer, bien que peu agitée, était houleuse, alors qu'un matelot de l'autre navire, placé dans un couloir du navire accosté dont l'étroitesse ne lui permettait aucun repli, était dans son champ de vision, qui n'a pas accompli les diligences normales lui incombant compte tenu de la nature de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des pouvoirs et des moyens dont il disposait, qui a commis une faute caractérisée exposant la victime à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer⁽³⁶⁾. En l'espèce, il s'agit d'un patron pêcheur, propriétaire embarqué, mais sa responsabilité personnelle est mise en cause pour grave négligence dans les opérations nautiques de transbordement d'un bord à l'autre. L'enjeu n'était pas simplement pénal, il était aussi civil au sens de l'indemnisation des préjudices subis par la victime : l'ENIM, subrogé dans les droits de la partie civile, du matelot accidenté, avait demandé, devant le tribunal correctionnel de Cherbourg, 104.000 euros d'indemnités correspondant aux soins et prestations liées à l'incapacité de travail ; une expertise médicale avait été ordonnée.

HARCÈLEMENT, FAUTE INTENTIONNELLE. Une salariée victime d'un harcèlement moral dans une entreprise a pu retenir la responsabilité civile tant de son employeur que de son chef de service, auteur des faits répétés de harcèlement. L'employeur est tenu envers ses salariés d'une obligation de sécurité de résultat en matière de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs dans l'entreprise, notamment en matière de harcèlement moral ; l'absence de faute de sa part ne peut l'exonérer de sa responsabilité. Le harcèlement moral est une faute intentionnelle qui engage la responsabilité personnelle de son auteur⁽³⁷⁾. L'argumentation du pourvoi contestant l'arrêt d'appel, renvoyait à la doctrine des arrêts de l'assemblée plénière de la Cour de cassation du 25 février 2000, Costedoat, et du 14 décembre 2001 (Cousin) dont il résulte que si le préposé, qui agit dans les limites de sa mission, n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers, Les agissements fautifs et dommageables du salarié engagent la responsabilité de son employeur. Le harcèlement moral, nécessairement fautif, n'est pas intrinsèquement détachable de l'exécution du travail



et les victimes sont par définition celles-là mêmes qui concourent à l'exécution du travail. Mais les faits de harcèlement, nécessairement intentionnels, sont d'une extrême gravité, car ils portent atteinte au principe du droit à la dignité des salariés, garanti par l'article 26 de la charte sociale européenne et aux droits de la personne, protégés par l'article L. 120-2 du code du travail. Dès lors, ces faits sont de la nature de ceux qui, fussent-ils commis dans l'intérêt, voire sur les ordres de l'employeur, engagent la responsabilité personnelle du salarié qui s'en rend coupable à l'égard de ses subordonnés. Il est nécessaire de rappeler qu'en application de l'article L. 230-3 du Code du travail, tout travailleur doit prendre soin de la sécurité et de la santé des personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail⁽³⁸⁾.

Sans qu'il soit nécessaire de passer par la voie pénale, engage sa responsabilité personnelle à l'égard de ses subordonnés le salarié qui leur fait subir intentionnelle-

ment des agissements répétés de harcèlement moral ; il peut dès lors être condamné à leur payer des dommages et intérêts. Le harcèlement sexuel ou moral est toujours un abus de fonction, même si la responsabilité civile de l'employeur est, elle-même, engagée pour défaut de prévention.

b) La voie pénale source de responsabilité civile personnelle pour des infractions non intentionnelles.

La chambre criminelle de la Cour de cassation semble distinguer les salariés ordinaires, qui bénéficient d'une immunité civile et les salariés «responsables» dans la mesure où ils participent au pouvoir de commandement de l'employeur et à l'organisation de la prévention.

Dans un arrêt du 28 mars 2006, a considéré, à propos d'un salarié cadre, titulaire d'une délégation de pouvoirs en matière de santé et de sécurité et d'organisation du travail, auteur d'une faute qualifiée en matière de sécurité, qu'il «engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, celle-ci fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions»⁽³⁹⁾. L'employeur doit obturer les trappes afin d'éviter les chutes de hauteur ; le salarié, chef de service, titulaire d'une délégation de pouvoirs sur le chantier de construction du Stade de France, n'a pas pris toutes les mesures pour vérifier la fermeture de la trappe, a commis de façon manifestement délibérée une violation de l'obligation particulière de prudence et de sécurité imposée par la loi et le règlement. Le salarié cadre a été jugé personnellement responsable des conséquences dommageables des infractions commises vis-à-vis des proches des victimes (frères et sœurs, non ayant droits au sens du code de la sécurité sociale). Le salarié titulaire d'une délégation de pouvoirs, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 du code pénal, engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction.

Le même raisonnement a été retenu vis-à-vis d'un capitaine salarié d'un navire de pêche, chalutier de la Sté Jégo-Quéré (à tort qualifié de patron-pêcheur), responsable solidairement avec l'armement des préjudices subis par les proches de la victime. L'accident mortel du membre d'équipage, par chute, est intervenu à Lochinver (Ecosse), après l'accostage du chalutier. Le capitaine a été condamné pénalement pour homicide involontaire par la cour d'appel de Rennes. Condamné civilement, il a formé un pourvoi en cassation qui est rejeté. Si l'armateur répond, dans les termes du



droit commun, de ses préposés terrestres et maritimes, le capitaine répond de toutes fautes commises dans l'exercice de ses fonctions⁽⁴⁰⁾. La Cour de cassation note qu'il était un représentant de l'armement à bord, investi d'une délégation générale en matière de sécurité, pouvant remédier à une défektivité du matériel, devant informer l'armement de la non-conformité du dispositif de protection. Le raisonnement est identique à celui de l'accident sur le chantier de construction du Stade de France ; la Cour de cassation ajoutant seulement la référence à l'article 5 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969⁽⁴¹⁾.

Le capitaine de navire n'est pas un salarié ordinaire, un exécutant, un simple préposé, il est un salarié ou préposé « responsable », car chargé de la sécurité du travail. Cette distinction est actuellement propre à la chambre criminelle de la Cour de cassation et ne semble pas partagée par les chambres civiles, mais elle ouvre la voie pénale vers l'indemnisation d'une manière excessive. Ce sont les organisations, les entreprises et leurs assureurs, qui doivent supporter les conséquences préjudiciables de l'activité professionnelle des salariés cadres, dans la mesure où ceux-ci restent dans le cadre de leurs fonctions.

La contrepartie de la responsabilité personnelle des salariés « responsables » serait un statut leur permettant d'arrêter un travail dangereux, un chantier, une navigation, un vol, dès lors que les conditions de sécurité ne sont pas assurées comme ils le souhaitent. La pression de la rentabilité des entreprises ne leur garantit nullement un tel statut, un tel droit d'opposition, de sorte que la responsabilité civile qu'ils supportent est manifestement disproportionnée à leurs épaules. Il semble plus logique de partir de l'emprise de la terre sur la navigation maritime et les opérations portuaires, sur l'emprise des services sédentaires des armements. Le capitaine, encadré, contrôlé, devant informer et rendre des comptes, l'analyse de la réalité du travail, des prérogatives et des charges du capitaine, doit l'emporter et doit guider l'architecture des

responsabilités. Il est loisible de présenter l'extension de son travail administratif, une autonomie de plus en plus réduite, sauf cas exceptionnel, ainsi que la tentation de le transformer en bouc émissaire. Par-delà son autorité, ses fonctions sont d'exécution, même s'il s'agit d'une exécution compétente et intelligente, de sorte que sa responsabilité civile ne devrait être envisagée qu'en cas de faute intentionnelle, ou d'infraction intentionnelle, et au-delà seulement en cas de dépassement de ses fonctions, de « faute détachable du service ».

Le capitaine de navire peut bénéficier d'un contrat d'assurance groupe, défense et recours, qu'il doit conserver compte tenu de la diversité de ses fonctions et de l'ambiguïté des interprétations récentes. Quand sa responsabilité personnelle est mise en cause, son employeur lui doit assistance.

ASSISTANCE DE L'EMPLOYEUR.
Un salarié d'une compagnie d'assurance faisait l'objet d'une plainte d'un client pour faux en écriture, à la suite de la prise en charge d'un sinistre. Le salarié fut mis en examen, puis bénéficia d'un non-lieu. Son employeur a refusé de l'assister et de prendre en charge les frais exposés pour sa défense dans cette procédure pénale. Le salarié a saisi le conseil des prud'hommes et obtenu des dommages et intérêts couvrant les frais engagés. La cour d'appel de Paris a infirmé ce jugement, considérant que la responsabilité pénale est personnelle ; l'employeur a soutenu moralement son salarié, l'assurant de sa confiance. La cour d'appel estimait qu'aucune disposition légale ou contractuelle n'impose à l'employeur d'assister son salarié en cas de poursuites pénales, même pour des faits commis dans le cadre de ses fonctions professionnelles. Le salarié pouvait porter plainte pour dénonciation calomnieuse. Sur le pourvoi du salarié, cet arrêt d'appel est cassé⁽⁴²⁾.

Il existe à la charge de l'employeur, une obligation relative à la protection juridique de son salarié lorsque celui-ci, poursuivi pénalement par un client de son employeur pour des faits relatifs à l'exercice de ses fonctions, doit engager des frais pour sa défense. «*Selon l'article 1135 du code civil, les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature. Il s'ensuit que l'employeur, investi par la loi du pouvoir de direction et de contrôle des salariés placés sous sa subordination juridique, est tenu de garantir ceux-ci à raison des actes ou faits qu'ils passent ou accomplissent en exécution du contrat de*

travail. Viole ce texte ainsi que l'article L 121-1 du code du travail, la cour d'appel qui déboute un salarié de sa demande de dommages et intérêts, comprenant le remboursement des frais engagés dans une procédure pénale suivie contre lui sur la plainte d'un client de l'employeur et clôturée par une décision de non-lieu, alors qu'elle avait constaté que le salarié avait dû assurer sa défense à un contentieux pénal dont l'objet était lié à l'exercice de ses fonctions».

Dans le silence du contrat de travail, verbal ou écrit, et des conventions collectives applicables, l'équité et l'usage imposent à l'employeur une obligation d'aide et d'assistance vis-à-vis de ses subordonnés, en vue de leur défense pour des faits réalisés dans le cadre de leurs fonctions.

Par exemple, la convention collective nationale des praticiens conseils du régime général de la sécurité sociale de 2006 prévoit, en son article 10, une clause de protection juridique au bénéfice des praticiens conseils dont il résulte que l'employeur doit prendre en charge les frais d'avocat et les frais afférents à la défense du praticien lorsque celui-ci fait l'objet de contentieux à l'occasion de faits liés à sa fonction de praticien-conseil, excepté lorsqu'il s'agit d'une procédure disciplinaire interne.

¹ Définition : «Le chef de l'expédition maritime est appelé «capitaine» (master en anglais) dans tous les documents juridiques liés à la fonction qu'il exerce. Il est par contre appelé «commandant» par les personnes qui s'adressent à lui. Il signe «commandant X, capitaine du navire Y»».

² Y. TASSEL, in J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz, Paris, coll. Dalloz Action, 2006, n° 351.07 et s., pp. 345-353 ; P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, *Droit maritime*, LGDJ, Paris, 2006, n° 284 et s., pp. 189-204.

³ Y. TASSEL, préc., n° 351.12 à 351.21 ; P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 288-291, pp. 192-195.

⁴ P. CHAUMETTE, «Le registre international français (RIF) Le particularisme maritime régénéré ?», *Droit Maritime Français*, DMF 2005 pp. 467-500.

⁵ CJCE 30 septembre 2003, aff. C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española c/ Administración del Estado, aff. C-47/02, Anker, Ras et Snoeck c/ Bundesrepublik Deutschland, Rec. CJCE, p. I-10391 et I-10447, DMF 2003 pp. 1035-1040, *Il Diritto Marittimo* 2004-65 ; P. BONASSIES, «La nationalité des capitaines de navires et la CJCE», DMF 2003 pp. 1027-1034 ; P. MAVRIDIS, «La protection sociale des marins dans le droit communautaire», *Rev. Dr.*

de l'Union Européenne 3-2003, pp. 647-685 ; F. GUADAGNA, «Il comandante e il problema della nazionalista», *Il Diritto Marittimo* 2004 pp. 229-232 ; O. FOTINOPOULOU-BASURKO, «La ocasionalidad en el ejercicio de la función publica como criterio para descartar la excepción a la libertad de circulación de trabajadores del art. 39.4 TUE. La centralización en el nivel comunitario de las políticas en materia de contratación de trabajadores del mar. (A propósito de la STJCE de 30 de septiembre de 2003-Asunto C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española y Administración del Estado), *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, Madrid, n° 52, 2004, pp. 165-177, www.mtas.es (publicaciones).

⁶ Cass. crim., 23 juin 2004, Castaing, DMF 2004, pp. 837-848 ; P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz, Paris, coll. Dalloz Action, 2006, n° 213.11 à 213.15, pp. 165-168 ; P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 286287, pp. 189-192.

⁷ P. BONASSIES, «La nationalité du capitaine d'un navire français», DMF 2007, n° 684, pp. 690-700.

⁸ Art. 102-9 CTM ; P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), préc., n° 412-44, p. 453.

⁹ Décret 20 novembre 1959, art. 2 et 12 ; Cass. soc., 5 janv. 1995, Bride, DMF 1995, 740 ; CA Douai, 1^{ère} Ch., 27 mai 2002, DMF 2003 pp. 31-40, obs. P. CHAUMETTE, «Au pilotage, tous capitaines. Tous cadres dirigeants ?» ; P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), préc., n° 413, 65, p. 484.

¹⁰ CA Caen, ch. réunies, 17 mars 2006, Laumailié, DMF 2007, n° 678, pp. 151-153 – Cass. Soc. 11 juillet 2007, n° 06-40.380, M. Bossart et a.

¹¹ JORF 6 janvier 2006.

¹² M. NDENDE, préc., n° 351.41 à 351.43, pp. 349-350.

¹³ R. GARRON, *La responsabilité du capitaine*, Thèse, Droit, Aix-en-Provence, 1964, n° 176.

¹⁴ Cass. Com., 12 octobre 1993, Bull. civ. IV, n° 338, D 1994, 124, note G. VINEY.

¹⁵ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 294, p. 197.

¹⁶ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 295, p. 198, et n° 402 et s., p. 263 et s.

¹⁷ CA Aix-en-Provence 26 octobre 1984, navire Bergeronnette, DMF 1985-423 n. P. BONASSIES : faute d'un capitaine de chalutier qui a quitté la barre pour surveiller les opérations de pêche, a commis une faute dans ses fonctions de capitaine qui n'engage pas sa responsabilité civile.

¹⁸ Cass. Com. 20 mai 1997, navire Johanna Hendrika, DMF 1997-976 rapp. J.P. REMERY, n. P. BONASSIES.

¹⁹ Cass. Com. 6 novembre 1979, Bull. civ. IV, n° 274.

²⁰ J.P. DECLERCQ, *La réparation du préjudice subi par un marin, victime d'un évènement de mer, et par ses proches*, Thèse, Droit, Nantes, 1993.

²¹ Cass. Civ. 1^{ère}, 18 juin 1951, navire Champollion, DMF 1951-429, *Recueil Dalloz*, D 1951-717 n. G. RIPERT.

²² Cass. Civ. 2^e, 10 juin 2004, SNCM c/ Mme A, DMF 2005-109 n. A. VIALARD ; en sens contraire, lors d'un exercice de plongée sous-marine, organisé par une association, un membre de l'association est tombé du navire lors d'une manœuvre et a été grièvement blessé par l'hélice ; la victime a engagé la responsabilité du skipper, l'association réputée gardienne du navire en ayant concédé la garde à son préposé occasionnel, il ne peut être dit que le statut de préposé occasionnel est exclusif de la qualité de gardien, Cass. Civ. 2^e, 8 juillet 2004, Peron c/ Lagadec, DMF 2005-453 n. Y. TASSEL.

²³ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 295, p. 198, et n° 465, p. 311.

²⁴ M. FABRE-MAGNAN, *Les Obligations*, PUF, Paris, coll. Thémis, 2004, n° 326, pp. 863-870.

²⁵ Cass. Ch. réunies, 9 mars 1960, D 1960, 329 n. R. SAVATIER, *La Semaine Juridique*, JCP 1960-II-11559 n. R. RODIERE, Ass. plén. 10 juin 1977, D 1977-465 n. Chr. LARROUMET, JCP 1977-II-18730, concl. P. GULPHE, RTD civ. G. DURRY, 17 juin 1983, JCP 1983-II-20120 concl. P. SADON, n. F. CHABAS, RTD civ. 1983-749 obs. G. DURRY, 15 novembre 1985, Bull. Ass. Plén. n° 9, D 1986-81 n. J.L. AUBERT, JCP 1986-II-20568 n. G. VINEY, RTD civ. 1986-2128 obs. J. HUET, 19 mai 1988, Bull. Ass. Plén. n° 5, D 1988-513 n. Chr. LARROUMET, RTD civ. 1989-89 obs. P. JOURDAIN ; M. FABRE-MAGNAN, préc. n° 336, pp. 895-898.

²⁶ Cass. Ass. Plén., 25 février 2000, Costedoat, Bull. Ass. Plén., n° 2, D 2000-673 n. Ph. BRUN, JCP 2000-II-10295 concl. R. KESSOUS, n. M. BILLIAU, RTD civ. 2000-582 obs. P. JOURDAIN ; P. BONASSIES, «Aspects nouveaux de la responsabilité du capitaine», DMF 2002-3.

²⁷ Sur le droit disciplinaire du travail maritime, v. P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, préc., n° 413.30 à 413.37, pp. 472-475.

²⁸ Cass. Civ. 1^{ère}, 13 novembre 2002, Bull. civ. I, n° 263.

²⁹ Cass. Civ. 1^{ère}, 9 novembre 2004, 2 arrêts, JCP 2005-II-10120.

³⁰ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 296, pp. 199-200.

³¹ P. BONASSIES, «Remous sur l'immunité civile du capitaine en cas de faute pénale», DMF 2007, n° 686, pp. 881-886.

³² Sur les fonctions de la responsabilité civile délictuelle : réparer, punir, prévenir, M. FABRE-MAGNAN, *Les obligations*, PUF, Paris, 2004, n° 241 et s., pp. 655-663.

³³ Cass. Ass. Plén., 14 décembre 2001, Cousin, Bull. Ass. Plén. n° 17, D 2002-345 n. J. JULIEN, JCP 2002-II-10026 n. M. BILLIAU, RTD civ. 2002-109 obs. P. JOURDAIN.

³⁴ CA Rennes, 3^e ch. corr., 25 janvier 2005, chalutier Vierge de l'Océan, DMF 2006 pp. 488-498 ; P. CHAUMETTE (dir.), *La prévention des risques professionnels à la pêche maritime*, Journées d'études 2005, Observatoire des Droits des Marins, MSH Ange Guépin, Nantes, 275p.

³⁵ http://www.mer.gouv.fr/hommes/05_medical/02_assistance/index.htm ; 10^e journées de médecine des gens de mer, 7 et 8 avril 2005, *La télé-médecine et les marins* : M. PUJOS, «Convention «consultations et assistance télé-médicales maritimes dans le cadre de l'aide médicale en mer» entre le CHU Purpan et le secrétariat d'État à la Mer» ; F. AMENTA, «Le Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) : 70 ans d'expérience romaine», (Sezione Studi, Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.), 00144 Roma, Italie) ; M. PARANT, «Apports de la télétransmission de données à la consultation télé-médicale maritime» ; X. DEAU, «Télé-médecine – Déontologie» ; H. GOASGUEN et J. Ch. MASSA, «La télé-médecine et les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)» Journées de la médecine des gens de mer, Paris, 7-8 avril 2005.

³⁶ P. CHAUMETTE, «Accident du travail maritime et responsabilité pénale», note sous Cass. Crim. 20 septembre 2005, navire Angélique-Émilie, DMF 2006 pp. 584-595.

³⁷ Cass. Soc., 21 juin 2006, JCP 2006-Entreprise et Affaires -2513, p. 1801 n. S. PRIEUR ; Chr. RADÉ, «Harcèlement moral et responsabilités au sein de l'entreprise : l'obscur éclaircissement», *Dr. Social* 2006-826.

³⁸ Cass. Soc., 28 février 2002, Bull. civ. V, n° 82.

³⁹ Cass. Crim., 28 mars 2006, pourvoi n° 05-82.975, JCP 2006-G-II-10188 n. J. MOULY, DMF juin 2007, n° hors série, n° 37, obs. P. BONASSIES.

⁴⁰ Art. 3 et 5, loi n° 69-8, 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

⁴¹ Cass. Crim., 13 mars 2007, chalutier La Normandie, pourvoi n° 06-85422, DMF 2007, n° 686, pp. 881-886 n. critique de P. BONASSIES.

⁴² Cass. Soc., 18 octobre 2006, M. Mimoun, c/ Sté AXA conseil, www.courdecassation.fr/jurisprudence_publications_documentation_2/actualite_jurisprudence_21/chambre_sociale_576/arrets_577/br_arret_9413.html

Arrêt du 13 Mars 2007 de la Cour de Cassation concernant l'affaire du chalutier «La Normande»

Responsabilité civile - Faute pénale qualifiée - Refus de l'immunité

Le capitaine, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal, engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, ce en application de l'article 5 de la loi 69-8 du 3 janvier 1969.

Condamnation en responsabilité civile et solidaire de la société et du capitaine salarié à l'égard des ayants droits.

Nous ne reprendrons ici que les observations du professeur Bonassies, extraites du DMF n° 686 de Novembre 2007, sur l'arrêt de la Cour de cassation

OBSERVATIONS :

1 - Dans nos observations sur un arrêt de la Chambre criminelle du 26 mars 2006, nous exprimions notre inquiétude sur les développements de la jurisprudence *Costedoat*, par laquelle l'assemblée plénière de la Cour de cassation avait affirmé la règle que le salarié qui agit dans les limites de sa fonction n'engage pas, en cas de faute, sa responsabilité à l'égard des tiers (DMF 2007, hors série n°11 au n°37 ; sur la jurisprudence *Costedoat* en général, voir notre traité, au n° 296). Dans cet arrêt de 2006, la Chambre criminelle énonçait en effet que «*le préposé, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 du code pénal, engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions*». Car on pouvait se demander dans quelle mesure la position ainsi prise n'allait pas affecter le régime de responsabilité du capitaine. L'inquiétude ainsi exprimée est malheureusement confirmée par la présente décision.

Dans des circonstances que l'arrêt ne précise pas, mais dont on peut deviner qu'il s'agissait de la défectuosité d'un dispositif de protection, un marin pêcheur avait été victime d'un accident du travail mortel à bord du chalutier *La Normande*. Etant reproché au capitaine (patron pêcheur) de ne pas

avoir remédié lui-même à la défectuosité, comme de ne pas avoir informé l'armement de la non-conformité du dispositif en cause, le dit capitaine avait été condamné pour homicide involontaire. La Cour suprême rejette le pourvoi alors formé par lui, en appliquant au capitaine la règle dégagée par son arrêt du 26 mars 2006, à savoir que «*auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 du code pénal*», le capitaine engageait sa responsabilité civile à l'égard des tiers, cette faute «*fut-elle commise dans l'exercice de ses fonctions*», - étant seulement précisé que la responsabilité en cause était la responsabilité fondée sur les dispositions de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969 sur l'armement («*le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions*»).

2 - La décision nous paraît appeler les plus expresses réserves. Tout d'abord, mais avec prudence car il s'agit d'un domaine - le droit pénal - qui ne nous est guère familier, nous ne voyons pas ce qu'ajoute à la motivation de la décision l'utilisation du terme «*qualifiée*», appliquée à la faute de l'article 121-3, alinéa 4 du Code pénal. Car si complexe que soit ce texte ⁽¹⁾, il ne fait que définir les éléments de l'infraction qu'il vise. Or tel est le cas de la plupart des dispositions du Code pénal, qu'il s'agisse par exemple de celles de l'article 221-6 visant l'infraction d'homicide involontaire, ou de celles de l'article 311-1 visant le vol. Toutes les infractions pénales sont en ce sens des «*fautes qualifiées*», la qualification n'étant que la conséquence du principe de légalité des délits et des peines inscrit dans l'article 111-3 du Code pénal, exigeant que les éléments de tout crime ou délit soient «*définis par la loi*» («*qualifiés par la loi*» dirions-nous). L'arrêt de la Chambre criminelle doit donc être lu comme refusant toute immunité



au capitaine dès lors que sa faute civile se double d'une faute pénale.

Mais alors, cet arrêt, comme déjà l'arrêt du 26 mars 2006, est en contradiction avec une décision de l'Assemblée plénière du 14 décembre 2001, laquelle marquant les justes limites de la jurisprudence *Costedoat*, n'écarte l'immunité civile accordée à un préposé que dans le cas où celui-ci est condamné «*pour avoir intentionnellement commis, fût-ce sur l'ordre du commettant, une infraction ayant porté préjudice à un tiers*» (D. 2002.345, note J.Julien ; *Sem. Jur.*2002. II.10026, note M.Billiau ; *adde* nos observations DMF 2002, hors série n°6 au n°32). «*Intentionnellement commis*» dit l'Assemblée plénière, ce qui confirme, indirectement mais nécessairement, le principe de l'immunité civile du préposé, même pour les fautes pénales non intentionnellement commises - ce qui est le cas de la «*faute qualifiée au sens de l'article 121-3, alinéa 4 du code pénal*», ce texte visant, dans son principe même, les seules fautes commises «*sans intention*».

3 - On pourrait toutefois être tenté de concilier l'arrêt ici commenté avec la jurisprudence *Costedoat* dans la mesure où, pour fonder sa décision de «*condamnation civile*» du capitaine, la Chambre criminelle se réfère, non aux dispositions de l'article 1382 du Code





civil, en cause dans l'arrêt *Costedoat*, mais à celles de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969 sur l'armement, texte qui, nous le rappelons ci-dessus, énonce que «le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions». Constatant que ces deux textes, article 1382 et article 5, diffèrent formellement, pourquoi ne pas conclure, à textes différents, solutions différentes. Mais, dans notre opinion, semblable conciliation n'est pas possible, et ce pour deux raisons.

En premier lieu, il faut forcer les choses à l'excès pour lire dans l'article 5 de la loi de 1969 autre chose qu'un «doublet» de l'article 1382 du Code civil. Certes l'article 5 a une portée plus large que l'article 1382 du Code civil, visant aussi bien la responsabilité contractuelle que la responsabilité extra contractuelle du capitaine. Aussi l'article 5 de la loi de 1969 ne concerne que les fautes du capitaine «dans l'exercice de ses fonctions». Mais si on resserre l'analyse, pour ne s'interroger que sur la faute extra contractuelle du capitaine commise dans l'exercice de ses fonctions – la seule en cause dans la présente espèce – les deux textes sont strictement identiques. La notion de «toute faute» de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969 et celle de «tout fait (fautive) quelconque» de l'article 1382, se recouvrent très exactement.

Par ailleurs, dans son arrêt *Costedoat*, l'Assemblée plénière fonde l'immunité civile du capitaine, non sur les dispositions de l'article 1382 du Code civil, mais sur celles des articles 1382 et 1384, alinéa 5 du même code : «vu les articles 1382 et 1384, alinéa 5, du Code civil», dit l'arrêt. Et dans le binôme 1382-1384, c'est l'article 1384 qui est le texte fondamental. C'est parce que les commettants sont responsables du dommage causé par leurs préposés «dans les fonctions auxquelles ils les ont employés», que l'Assemblée plénière a pu décider que le préposé qui agit sans excéder les limites de sa mission (en d'autres termes, le préposé qui agit dans la fonction dans laquelle il est employé), n'engage pas sa responsabilité. Mais si ce sont les dispositions de l'article 1384 qui fondent ainsi la jurisprudence *Costedoat*, le sort particulier fait au capitaine par la Chambre criminelle dans l'arrêt du 13 mars 2007 manque singulièrement de base.

Tout autant que le régime de responsabilité d'un préposé est, en droit commun, d'abord fondé sur les dispositions de l'article 1384 alinéa 5, le régime de responsabilité du capitaine doit être fondé sur les mêmes dispositions. Car l'article 1384 alinéa 5 est «partie intégrante» du droit applicable au capitaine. L'article 3 de la loi du 3 janvier 1969 énonce, en effet, que l'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes «dans les termes du droit commun». Or les termes du droit commun auxquels il est ici fait référence par le législateur de 1969, ce sont précisément les dispositions de l'article 1384, alinéa 5. L'armateur est donc responsable du dommage causé par le capitaine dans les fonctions auxquelles il l'a employé, dans les termes exacts où le commettant est responsable du dommage causé par ses préposés. Dès lors, il faut conclure que, de même que le préposé du droit commun n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers quand il agit dans les limites de sa mission, le capitaine, préposé maritime (2), n'engage pas sa responsabilité quand il agit pareillement dans le cadre de sa mission.

Il existe donc un irréductible conflit entre la jurisprudence *Costedoat* et la décision de la Chambre criminelle. Et seule l'Assemblée plénière pourra résoudre ce conflit.



4 - Pour nous, il est hautement souhaitable que l'Assemblée plénière confirme la solution donnée par elle dans son arrêt *Costedoat*, en l'étendant au capitaine. Nous l'observons dans notre commentaire de cet arrêt (DMF 2001, hors série n°5, au n°25) l'idée de faire bénéficier le capitaine d'une immunité civile n'est pas nouvelle. Il y a plus de quarante ans, notre collègue Robert Garron, à l'époque jeune «doctorant» mais déjà capitaine au long cours, l'avait clairement exprimée. Pour lui, le capitaine, simple réalisateur d'une activité dont l'armateur était le promoteur, ne devait être engagée sa responsabilité civile personnelle que «dans la mesure où il aura commis une faute caractérisée, une faute lourde, une faute détachable de son service» (*La responsabilité personnelle du capitaine de navire*, thèse Aix 1964 n°176). C'est cette thèse qui, en «droit terrestre», est aujourd'hui reconnue,

et même dépassée par l'Assemblée plénière. Et la règle affirmée par celle-ci doit, dans notre opinion, être approuvée, et expressément étendue au capitaine. La fonction première de la responsabilité civile n'est pas de sanctionner des coupables. Elle est de pourvoir à la réparation du dommage subi, en déterminant, au-delà du responsable factuel, «mécanique», du dommage un responsable juridique. La sanction des fautes ressortit aux domaines du droit disciplinaire et du droit pénal. C'est là la règle appliquée depuis plus d'un siècle par le droit administratif. Elle n'a pas entraîné l'affaiblissement de la conscience professionnelle des fonctionnaires. On ne doit pas craindre que la règle nouvelle atténuée, chez les capitaines français, le sens de leur mission.

Une observation finale, en forme de regret. L'article 1015-1 du nouveau code de procédure civile, tel que modifié par le décret du 25 février 1999, prévoit que «la chambre saisie d'un pourvoi peut solliciter l'avis d'une autre chambre sur un point de droit qui relève de la compétence de celle-ci». Etant difficilement contestable que le régime de responsabilité civile du capitaine ne soit de la compétence de la Chambre commerciale, on ne peut que regretter que la Chambre criminelle n'ait pas utilisé la procédure ci prévue(3).

(1) Rappelons qu'il énonce que en cas de faute, d'imprudence, «les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter son responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer»

(2) Sur la qualité de préposé maritime du capitaine, voir Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime* n°292

(3) Voir, faisant application en matière maritime de l'article 1015-1, l'arrêt de la Chambre commerciale du 4 octobre 2005 dans l'affaire du N° One, arrêté rendu après avis de la Première chambre civile, eu égard aux problèmes de conflit de lois posés par l'espèce (DMF 2006 47 et nos observations).



Voici un échange de courrier avec le Professeur CHAUMETTE sur le problème de la responsabilité civile du capitaine datant de décembre 2007

Bonjour,

Encore une fois merci pour votre remarquable étude sur le problème de la responsabilité civile du capitaine.

La dernière affaire * nous semble en effet une dérive dangereuse pour les capitaines.

Pensez vous que ce jugement puisse être attaqué devant la cour Européenne de justice et ce dans quelle condition ?

A mon avis : NON. Car il me semble que seul l'intéressé (Le capitaine de pêche dans ce cas puisse faire appel).

Christian LOUDES

* il s'agit de l'arrêt de la Cour de Cassation du 13 mars 2007

Voici la réponse du Professeur CHAUMETTE

Il me semble que cette dernière affaire est définitive, qu'elle ne relève que d'une appréciation propre à la Cour de cassation française, quant aux rapports des responsabilités de l'employeur et des salariés, vis-à-vis des tiers.

Cette question est mouvante depuis 30 ans et donne lieu à des désaccords entre les chambres mêmes de la Cour de cassation. Ce qui semblait un équilibre récent, affaires Costedoat et Cousin, se révèle à nouveau mouvant.

Les capitaines peuvent être fiers de ne pas être de simples exécutants, mais traités comme des salariés «autonomes», donc responsables, tels les anesthésistes, ingénieurs de sécurité Cette liste reste à préciser.

A condition qu'il existe une adéquation entre l'autonomie juridique affirmée et retenue, et la réalité sociologique de l'exercice des fonctions.

Même dans un cadre français, que peut vraiment refuser un capitaine à son armateur et comment ? C'est une bonne question.

Si dans cette affaire, la capitaine avait fait un rapport à l'armement quant aux travaux nécessaires, ne serait-ce que pour la sécurité de l'équipage, ce rappel de prévention, non suivi, l'aurait-il dégagé de sa responsabilité personnelle.

Nous ne le savons pas et nous ne le saurons pas dans cette affaire.

Dans une dimension internationale, lorsque l'on lit le code ISPS par exemple et les pouvoirs «absolus» qu'il semble donner au capitaine de navire, il est logique d'en tirer des conséquences sur les responsabilités personnelles liées à ces attributions importantes.

La réalité suit-elle ? Je ne le crois pas. Ces textes nécessiteraient un statut international protecteur du capitaine de navire de sorte qu'il ne puisse être sanctionné et viré, quand il ne fait qu'exercer ses attributions. Ce statut n'existe pas, et l'autorité indépendante susceptible de le faire respecter n'existe pas plus.

Bref, il est important de continuer à expliquer le caractère «funambulesque» de ce métier. Les juristes ont besoin d'informations sur les pratiques professionnelles afin de tisser les liens simples et compliqués entre les faits et les textes.

Avec mes salutations.

Patrick CHAUMETTE

A propos de la Responsabilité civile du capitaine le 4 février Loudes demandait au Professeur Bonassies de l'éclairer sur les moyens de saisir l'Assemblée plénière de la Cour de Cassation.

Cher professeur,

Nous avons lu avec beaucoup d'intérêt dans le n° 686 de DMF votre analyse de la décision de la chambre criminelle de la Cour de cassation en date du 13 mars 2007 dans l'affaire du chalutier «La Normande».

Vous constatez, avec raison, un conflit entre la jurisprudence «COSTEDOAT» et la décision sus mentionnée, en rajoutant que «seule l'assemblée plénière pourra résoudre ce conflit».

Vous comprenez que cette affaire interpelle au plus haut point nos adhérents et nous aimerions savoir par quel moyen nous pouvons demander à la chambre plénière de se prononcer sur ce point ?

Veillez, cher professeur, avec nos remerciements, agréer nos bien respectueuses salutations maritimes.

Christian LOUDES.

Voici ce que le Professeur Bonassies a répondu

Cher Commandant,

Ma réponse à votre courrier de ce jour vous décevra certainement.

Il n'est en effet pas aisé de «saisir» l'Assemblée plénière. Cela ne peut être fait qu'à l'occasion d'un litige «réel», et par la Cour de cassation elle-même. En fait, cela veut dire qu'il faut attendre que la question de la responsabilité civile du capitaine soit à nouveau posée devant un tribunal, que l'affaire soit jugée en première instance puis en appel, et qu'un recours en cassation soit exercé (soit dans une affaire civile, soit dans une affaire portée au pénal, comme ce fut le cas pour l'affaire de «la Normande»). Et c'est alors que l'avocat «aux conseils» du commandant poursuivi pourra demander à la Chambre saisie (chambre criminelle ou chambre commerciale) de prononcer le renvoi devant l'Assemblée plénière. Mais cette chambre restera pleinement libre de sa décision. Elle peut aussi, d'ailleurs, prononcer le renvoi devant une «chambre mixte» qui serait alors composée de conseiller appartenant à «trois chambres au moins», c'est-à-dire, dans notre hypothèse, de magistrats de la chambre criminelle, de la chambre commerciale et sans doute d'une chambre civile – le Premier Président présidant la chambre mixte.

Une autre voie est cependant possible : celle de la saisine pour avis de la Cour de cassation prévue par les articles 1031-1 et suivants du Code de procédure civile. Le tribunal saisi de l'action contre le capitaine (tribunal «civil» ou tribunal correctionnel), ou la chambre saisie en appel, peuvent «soliciter» l'avis de la Cour de cassation. Mais cela n'est possible qu'en cas de «difficultés sérieuses» et «se posant dans de nombreux litiges». Jugera-t-on qu'il en est ainsi ?

Tout cela, je le disais, est un peu décevant, mais ce n'est pas une raison pour amener le pavillon.

Point sur les évolutions jurisprudentielles intéressant la responsabilité du préposé en général et du capitaine en particulier

1° Rappel des textes et de la jurisprudence applicables en matière de responsabilité civile «générale» du capitaine (hors textes spécifiques sur les pollutions et autres atteintes à l'environnement)

Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969

Loi relative à l'armement et aux ventes maritimes.

Chapitre II

Personnel d'exploitation.

Section I

Des agents de l'armateur.

Article 3

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun, sauf la limitation de responsabilité définie par le chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Article 5

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

++++

CODE CIVIL

Article 1384

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde

.../...

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

.../...

++++

La jurisprudence depuis l'arrêt Lamoricière (Cass. Civ 15 juin 1951) a posé le principe que le capitaine avait la qualité juridique de préposé de l'armateur. Le législateur a transposé ce principe en droit interne au travers de l'article 3 de la loi n°69-8 du 3 janvier 1969 appelé ci-dessus.

Pour autant, la loi précitée maintient en apparence un régime de responsabilité extrêmement sévère pour le capitaine dans l'article 5 puisque celui-ci doit répondre de toute faute, même légère, tant dans le domaine de la responsabilité contractuelle (à l'égard de l'armateur) que délictuelle (à l'égard des tiers). Le seul exemple jurisprudentiel retenant la responsabilité contractuelle du capitaine, hors faute intentionnelle, a été donné par la Cour d'Aix dans l'arrêt Ann Bewa du 25 février 1979.

En matière délictuelle, le principe de la responsabilité du capitaine a été battu en brèche par l'arrêt Costedoat du 25 février 2000.

2° L'arrêt Costedoat

L'arrêt Costedoat est qualifié d'arrêt de principe parce qu'il a été rendu par l'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation et non par une simple chambre

de cette juridiction comme cela a été le cas pour nombre des décisions évoquées ultérieurement. Certes, les principes posés dans ces arrêts ne sont pas intangibles et peuvent être aménagés par les décisions futures des différentes chambres mais sans pour autant les dénaturer.

Cette arrêt pose le principe de l'immunité civile, au regard des articles 1382 et 1384 al.5 du Code Civil, du préposé pour les dommages qu'il cause aux tiers dans l'exercice de ses fonctions.

«... Attendu que n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui a agi dans les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant ...»

Ainsi que développé dans une note en date du 23 octobre 2001 à l'attention des commandants, la doctrine majoritaire conduite par le Professeur Bonassies a considéré que les attendus de cet arrêt, pris au visa des articles 1382 et 1384 al.5 du Code Civil étaient applicables au capitaine, préposé de l'armateur, dans la mesure où l'article 5 de la loi 69-8 du 3 janvier 1969 n'était que la transposition, dans un texte particulier, de l'article 1382 de Code Civil. De fait, le capitaine serait devenu un salarié «lambda» qui ne répondrait plus que des fautes commises en dehors de limites de sa fonction. (Pour plus d'information sur ce point la note précitée est jointe en annexe).

3° Les atténuations jurisprudentielles ultérieurement apportées à l'arrêt Costedoat

a) L'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation, par un arrêt en date du 14 décembre 2001, a levé l'immunité civile du préposé en cas de faute intentionnelle.

«... Le préposé condamné pénalement pour avoir intentionnellement commis, fût-ce sur l'ordre de son commettant, une infraction ayant porté préjudice à un tiers, engage sa responsabilité à l'égard de celui-ci.»

Loin de considérer cette décision comme un retour en arrière, la doctrine majoritaire y a vu la confirmation de l'arrêt Costedoat pour tout qui concerne les fautes non intentionnelles.

b) Par un arrêt de la 1° Chambre Civile en date du 13 novembre 2002, la Cour de Cassation a introduit une nuance pouvant avoir des implications importantes pour le capitaine. Un médecin salarié a été déclaré civilement responsable pour les conséquences dommageables d'une faute non intentionnelle *«en raison de l'indépendance professionnelle intangible dont bénéficie le médecin, même salarié, dans l'exercice de son art»*. Cette solution est transposable au capitaine en raison de la latitude qui est la sienne dans la gestion nautique du navire. D'aucuns s'interrogent toutefois sur la réalité de cette indépendance au vu de certaines pratiques conduisant l'armateur, sur certains types de trafic, à donner au capitaine des instructions précises sur la conduite du navire (route ou la vitesse, ...).

c) La même Chambre de la Cour de Cassation a opéré un revirement par deux arrêts en date du 9 novembre 2004 et a censuré les décisions d'appel condamnant, d'une part, un médecin et, d'autre part, une sage femme sur la base de la jurisprudence précédente en retenant que *«agissant sans excéder les limites de la mission qui leur étaient impartie par l'établissement de santé privé, elles n'engageaient pas leur responsabilité à l'égard des tiers»*.

Ces décisions confirment de façon nette la jurisprudence «Costedoat» telle qu'atténuée par l'arrêt «Cousin».

d) Cette position sera rappelée par la 2^e Chambre Civile dans un arrêt du 5 octobre 2006 avec la cassation d'un arrêt condamnant un arbitre de rugby à la suite de blessures provoquées au cours d'un match par des pratiques fautives répétées qu'il avait omis de sanctionner. La Cour de Cassation, après avoir relevé que l'arbitre avait agi dans les limites de sa mission, a estimé que la cour d'appel avait violé l'article 1384 alinéa 5.

e) A noter une décision de la 1^e Chambre Civile en date du 12 juillet 2007, d'apparence contradictoire, qui après avoir rappelé l'immunité civile d'un médecin salarié, exerçant par ailleurs à titre libéral, condamne son assureur R.C pour l'activité libérale, à indemniser l'assurance de son employeur dont la responsabilité civile avait été retenue dans le cadre de l'activité salarié dudit médecin. On peut analyser cette décision comme une affirmation que l'immunité civile reconnue au préposé ne saurait être, en droit, «désresponsabilisante». Est-ce à dire que le principe de l'immunité absolue du préposé posé par l'arrêt «Costedoat» se trouverait atténué en présence d'un salarié couvert par une assurance de responsabilité civile personnelle avec l'introduction d'un nouveau principe «immunisé mais redevable» ? Il est trop tôt pour l'affirmer.

4^e La jurisprudence de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation a adopté une approche différente de la responsabilité civile du préposé en cas de dommages causés aux tiers à l'occasion d'une infraction pénale, même non intentionnelle au sens de l'article 121.3 du code pénal.

Article 121-3

(Loi n° 96-393 du 13 mai 1996 art. 1 Journal Officiel du 14 mai 1996)

(Loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 art. 1 Journal Officiel du 11 juillet 2000)

Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure.

Dans un arrêt du 28 mars 2006 impliquant un chef de service d'une entreprise de BTP disposant d'un délégation de pouvoir en matière d'hygiène et de sécurité, la cour a considéré que «le préposé, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'ar-

ticle 121-3 du code pénal, engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, celle-ci fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions». C'est le même raisonnement qui a été suivi par la Chambre Criminelle dans l'arrêt «La Normande» en date du 13 mars 2007 en déclarant que «le capitaine, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 alinéa 4 du code pénal, engage, en application de l'article 5 de la loi n°69-8 du 3 janvier 1969, sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, cette faute fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions».

La Chambre criminelle a donc levé l'immunité civile du préposé en cas de faute pénale non intentionnelle et, par là même, exclut du champ de la jurisprudence «Costedoat» les cas de responsabilité civile consécutifs à une faute pénale, au moins pour les préposés disposant de pouvoirs ou d'une indépendance étendus.

5^e Les positions divergentes de la doctrine.

L'arrêt du 13 mars 2007 a donné lieu aux commentaires de deux «sommités» en matière de droit maritime, le professeur Vialard (Jurisclasseur de juillet/août 2007) et le professeur Bonassies (DMF novembre 2007) qui tout en s'accordant sur le fait que la Chambre Criminelle a modifié la portée de la jurisprudence Costedoat en refusant l'immunité civile au préposé responsable d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 du code pénal, diffèrent sur l'analyse de la situation et sur les orientations souhaitables.

Le professeur Vialard, plutôt critique sur la «désresponsabilisation» du préposé lorsqu'il s'agit de préposés qualifiés de «supérieurs» ou «XXL», dont le capitaine, y voit une nouvelle frontière à la jurisprudence «Costedoat» et un retour à l'état antérieur de la jurisprudence pour cette catégorie de salariés.

Le Professeur Bonassies, quant à lui, appelle de ses vœux un arrêt de l'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation pour faire valider l'immunité civile du préposé hors faute pénale intentionnelle, le capitaine demeurant, pour lui, un simple réalisateur de l'activité organisée par son armateur et dont la responsabilité civile personnelle ne doit être recherchée qu'en cas d'une faute d'une particulière gravité ou détachable du service, à l'instar des principes posés en droit administratif.

Ce débat est révélateur de deux conceptions de la responsabilité. D'un côté, une conception où la responsabilité civile est considérée comme un corollaire de la faute et donc comme une sanction civile imposée à son auteur, éventuellement en complément d'une sanction pénale s'il y a eu infraction. Pour les tenants de l'autre bord, la responsabilité civile est considérée comme un vecteur pour indemniser la victime et le responsable juridique de cette réparation n'est pas nécessairement l'auteur du fait générateur mais le bénéficiaire de son activité avec, généralement, transfert de la charge financière à un assureur.

Ce débat n'a pas d'incidence sur la responsabilité pénale du préposé pour faute non intentionnelle qui demeure entière lorsque les éléments constitutifs de l'incrimination sont réunis (violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, ou faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité que le prévenu pouvait ignorer.).

Appelons les choses par leur nom.

Du temps où le Service Militaire existait, il était intéressant et enrichissant d'être confronté à des coutumes ou des idées nouvelles ou différentes.

Moi-même, Enseigne de Vaisseau de Réserve dans la Marine Nationale et Officier dans la Marine de Commerce, je ne manquais pas de remarquer des analogies et des différences dans le fonctionnement et la vie à bord des navires de ces deux Marines et cela ne m'a pas posé de problème au cours de mon Service.

Embarqué à bord d'un Escorteur Côtier, Chef de division, commandé par un Capitaine de Corvette, un homme charmant et assez vieille France, il nous arrivait de nous informer sur les spécificités de nos marines.

Et une fois je l'ai scandalisé en lui disant que dans la marine de commerce, le marin devait se débrouiller seul durant les escales, tandis que dans la Marine Nationale on lui donnait la liste des bordels !

- OH !!!

- Mais oui Commandant, et elle s'appelle : «LISTE DES ETABLISSEMENTS INTERDITS OU DECONSEILLES A LA TROUPE»

- ... !!!

Cdt Y. CHARLOT

DPA – CSO

Quid de la connaissance de la langue et du droit ?

A propos de la réserve de nationalité pour le capitaine, un de nos correspondants nous fait part de ses inquiétudes concernant les fonctions de DPA et de CSO.

L'économie mondiale va vers plus d'échanges commerciaux mais aussi vers l'internationalisation des fonctions. Des situations équivoques peuvent alors apparaître, où des personnes de culture et de langues différentes vont devoir travailler ensemble alors qu'elles auront des référentiels différents. Sur le plan commercial, cela est légitime. Sur le plan de la sécurité cela ne risque-t-il pas d'introduire des risques supplémentaires, notamment au niveau de la bonne compréhension d'une situation, en particulier lorsqu'elle devient dangereuse et complexe ?

Le projet de la suppression de la réserve de la nationalité pour le Capitaine et son suppléant prévoit, en l'état actuel, que le Capitaine non national mais européen devrait avoir une bonne connaissance de la langue française et du droit français.

Le DPA, au sens du chapitre 4 de l'ISM Code, ne devrait-il pas également posséder la langue française et une bonne compréhension du droit français et européen ?

En effet le droit, français et européen, s'applique sur les navires français (RIF), en particulier le Code du Travail, le Code Civil, le Code du Commerce et les Directives européennes, ce qui nécessite une bonne compréhension de notre système juridique, social (dont l'ENIM) et économique.

Il faut noter que les conditions d'exercice du CSO, au sens de l'ISPS Code, sont définies au paragraphe 13 de la Doctrine Sécurité des Navires. Le DPA a une position tout aussi importante que le CSO (et dans certaines situations qu'un Commandant). Ne serait-il pas souhaitable de définir les modalités d'accès à ces fonctions ? Cela ne permettrait-il pas de mieux cadrer le statut juridique du DPA et du CSO ? Les dernières circulaires de l'OMI MSC-MEPC.7/Circ.5 et 6 ne montrent-elles pas la voie ?

Ne serait-il pas souhaitable qu'un droit de retrait spécifique soit attribué au(x) DPA – CSO lorsqu'il(s) ne peut(vent) plus assurer leur fonction, en particulier quand les moyens ne leur sont pas attribués ou bien lorsqu'ils occupent une double position qui les rend juge et partie ? L'autocontrôle va-t-il dans le sens de l'ISM Code ?

Enfin le Décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 introduit dans son article 6 une personne chargée de la prévention des risques professionnels : s'agit-il d'un correspondant privilégié du DPA ? Cela ne va-t-il pas à l'encontre de l'esprit de l'ISM où toute personne à bord peut faire remonter l'information sécuritaire vers le siège de la Compagnie ? Cette personne pouvant être entendue par l'autorité du pavillon, quelle doit être la langue d'échange ?

ISM Code, § 4 Personne désignée :

Pour garantir la sécurité de l'exploitation de

chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient, désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et à veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin.

On notera que dans le procès ERIKA le DPA est particulièrement absent (il est mal identifié et sa fonction semble être plus honorifique que fonction-

nelle). En aurait-il été de même dans les pays anglo-saxons ?

Il semblerait qu'aucun pays n'ait défini de statut pour le DPA et le CSO (dans ce dernier cas, le CSO a tout de même une responsabilité particulière, en qualité de CSO, mais également lorsqu'il reçoit l'habilitation défense dont les sanctions en cas de manquement sont pénales).

Enfin on pourrait aborder la question de la superposition des règlements qui finissent par devenir plus contraignants qu'efficaces, à commencer par le Document Unique qui fait, dans une certaine mesure et dans certains cas, double emploi avec les Conventions Internationales.

Reconnaissance des brevets

Vous trouverez ci-dessous de larges extraits d'une lettre d'un de nos collègues, qui décrit la situation vécue par beaucoup de commandants français, suite aux constatations faites lors de ses derniers embarquements et aux projets de reconnaissance de brevets des Commandants étrangers navigant sous pavillon français, sujet inquiétant pour la bonne marche de nos navires

Monsieur l'Administrateur

En tant que Commandant d'un porte conteneur français je pense qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention de mon Administration sur la facilité d'attribution et le manque de contrôle dans la délivrance des équivalences de brevets aux Officiers étrangers par l'état Français.

En effet depuis environ deux ans il apparaît que les reconnaissances de brevets d'Officiers étrangers sont attribuées automatiquement sans aucun contrôle et nous voyons arriver à bord de navires, dont la langue de travail est le Français, des personnes ne causant pas un seul mot de Français, peu d'Anglais, et dont les compétences ne dépassent pas le niveau d'un ouvrier mécanicien pour la machine ou d'un matelot qualifié pour le pont (le problème est plus flagrant à la machine).

Cette anomalie m'inquiète pour les raisons suivantes :

- A l'heure où l'obligation de nationalité du Capitaine sur les navires Français est abolie il nous est assuré que la reconnaissance de brevet du Capitaine ne sera attribuée qu'après contrôle de la connaissance de la langue ; on peut en douter vu la pratique actuelle.
- Nos jeunes Officiers (valables, de bon niveau et bien formés dans leur grande majorité) ont de plus en plus de mal à trouver des embarquements, machine en particulier ; je préfère un jeune Officier Français dérogatoire à un Officier étranger inutilisable.
- La tendance à embaucher des Officiers étrangers pour « faire nombre » limite les postes d'Officiers Français qui ne peuvent plus obtenir les temps de navigations nécessaires aux brevets de Seconds et de Commandement d'où effet boule de neige en faveur de l'embauche des étrangers.
- Cette dérive dans l'attribution des reconnaissances de brevets étrangers pose un problème de sécurité à bord vu le faible niveau de qualification des personnes proposées. Cet aspect pourrait avoir des retombées sur notre Administration en cas d'accident suivi d'enquête.

Souhaitant que ce courrier contribue à vous informer de ce problème spécifique aux navires marchands au long cours armés sous pavillon bis veuillez agréer Monsieur l'Administrateur l'assurance de mes sentiments respectueux et dévoués.

Article de Joris Delporte paru dans «Transport echo»

LA SECURITE DOIT DAVANTAGE PRIMER LORS DU CHARGEMENT DU PC

La sécurité des navires, des équipages et de l'environnement est parfois compromise par la volonté de respecter les rotations et de limiter le plus possible le séjour des navires dans les ports, affirme un rapport britannique.

Dans un rapport d'enquête sur l'effondrement d'une pile de conteneurs sur le PC «Annabella» en février 2007, le Marine Accident Investigation Branch (MAIB) met en garde contre les effets négatifs d'une recherche trop poussée d'une efficacité purement économique. Selon le MAIB, l'accident dans la mer Baltique illustre le besoin d'un code de bonne conduite pour garantir la sécurité des navires et des équipages dans un contexte où la manutention de conteneurs doit se faire de façon de plus en plus rapide.

Une surcharge sur les conteneurs inférieurs et un arrimage trop faible ont été à la base de l'effondrement d'une pile de sept conteneurs de 30 pieds sur l'«Annabella». Le MAIB y ajoute la fatigue de l'équipage et les défaillances du logiciel de planning de l'affréteur Unifeeder et à bord du navire. Ces

systèmes de planning n'ont pas tenu compte des exigences d'arrimage spécifique d'unités de 30 pieds hors normes lors du calcul de la stabilité dynamique.

La valeur du rapport réside dans sa tentative de dépasser le niveau du cas particulier, car ce type d'accident est survenu à plusieurs reprises ces derniers mois. C'est la raison pour laquelle le MAIB a formulé des recommandations pour le secteur dans son ensemble. Une meilleure communication entre les opérateurs et l'introduction de procédures de sécurité uniformes s'impose. Des règles concernant un chargement sûr devraient non seulement être intégrées dans les logiciels de planification, mais aussi occuper une place centrale dans une formation des équipages et des planificateurs.

Selon le MAIB, c'est surtout la formation de ces derniers qui laisse à désirer. Les plani-

ficateurs ne sont dans la plupart des cas, pas au courant des pratiques maritimes, leur formation et leur évaluation se faisant souvent au niveau interne et de façon informelle.

Certains conteneurs présentent en outre une capacité de gerbage inférieure à la norme ISO. Les planificateurs et les logiciels doivent être en mesure d'identifier ces boîtes pour assurer un gerbage adéquat.

La formation et la planification occupent dès lors une place centrale dans la directive que l'International Chamber of Shipping (ICS) compte proposer à l'Organisation Maritime (OMI) sur la base du rapport en question. Le facteur du temps jouera cependant un rôle déterminant. Une planification solide de la cargaison ne sert à rien si l'équipage n'a pas le temps d'en vérifier la validité.

Les problèmes d'arrimage des conteneurs posent ceux des responsabilités aux divers échelons. Voici le courrier d'un de nos collègues passé à terre.

CARGO SECURING MANUAL

RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS PLANNER, TERMINAL, NAVIRE

Ancien membre de l'association je m'adresse à l'AFCAN pour obtenir vos lumières ou à défaut soulever un problème récurrent.

Ayant mis le sac à terre, je travaille au sein d'une société de manutention, opérateur d'un terminal à conteneurs.

Il y a quelques temps, nous avons opéré un navire affecté à un service transatlantique. Ce navire a connu un événement de mer : la perte de plusieurs conteneurs lors de sa traversée dans l'atlantique nord, avec

de très mauvaises conditions météo.

Les pontées concernées par le désarrimage ont été chargées au dernier port. Cause possible du désarrimage : des conteneurs lourds ont été chargés sur des plus légers. Ceci s'explique du fait d'un surbooking et de conteneurs prioritaires en déchargement qui devaient être arrimés ensemble sur une même bay (blocstow).

Nous ne pouvions que charger les espaces disponibles à bord, principalement en pontée du fait que c'est le dernier port



export. En raison de ce surbooking le navire est parti en laissant le moins de conte-

neurs à terre, car seul l'aspect commercial a été pris en compte. Le bord et le planner de la compagnie avaient reçus l'arrimage du navire avant l'appareillage sans émettre une observation sur l'arrimage.

On a reproché au manutentionnaire de ne pas respecter le CARCO SECURING MANUAL.

Peu de temps avant l'incident, alors que les navires de ce service étaient pleins en volume au départ de ce port, un message de la compagnie adressé aux navires, aux planners, et aux terminaux indiquait que nous devions charger en respectant le CARGO SECURING MANUAL. N'ayant pas le document en notre possession et pas de réactions des bords nous avons continué à charger suivant les espaces disponibles.

Aujourd'hui nous sommes de plus en plus confrontés à ce type de problème sur plusieurs services et avec le retour d'expérience nous voulons savoir ou commence le travail du manutentionnaire, celui du planner compagnie et du bord.

Du fait du manque de capacité sur les navires, la demande dépasse l'offre ce qui permet de maintenir un certain taux de fret mais qui pose un sérieux problème d'arrimage si on désire respecter le principe de charger des conteneurs légers sur des conteneurs lourds.

- Certaines compagnies nous répondent que ce ne sont pas nos affaires. Pour cela nous recevons des instructions de chargement précisant de placer des conteneurs lourds sur des légers en prétextant que tout est étudié. Les instructions d'arrimage précisent un n° de conteneur pour un emplacement à bord.
- D'autres compagnies nous indiquent de charger de cette même façon et de soumettre au bord le plan d'arrimage pour validation. Souvent le bord ne change rien.
- Nous avons des compagnies qui, pour respecter le principe léger sur lourd, vont effectuer des shiftings pour retrouver des piles homogènes en répartition de poids.
- Enfin il y a des compagnies qui demandent de respecter le Cargo Securing Manual sans que le planner ou le bord décide de changer l'arrimage pour ces questions et en donnant la pleine responsabilité au manutentionnaire !

Ce document, CSM, est-il destiné aux opérateurs de manutention ?

Il s'agit souvent de plan de chargement type, bien loin de la réalité des choses. Pour exemple la dernière « TIER » ou plan de conteneurs est prévue en chargement de



conteneurs vides alors qu'il n'y a pas de vides à charger, et le planner vous indique dans ses instructions d'arrimage de mettre des conteneurs pleins.

Si ce document est destiné aux manutentionnaires, comment doit-il être utilisé ?

Les terminaux n'utilisent pas les mêmes logiciels que les navires car les buts sont différents.

Le terminal doit charger en respectant des instructions plus ou moins précises du

planner, ceci dans un minimum de temps à quai pour le navire, le bord lui se préoccupe des conditions de navigabilité et de sécurité.

A noter que peu de logiciels à bord analysent la répartition des poids dans les piles et les « tiers ». Nous pouvons au mieux respecter les principes d'arrimage mais à condition que commercialement des conteneurs puissent rester à terre si besoin. Il devient de plus en plus rare de voir des planners prendre la décision de revoir des allocations pour anticiper ces problèmes alors que cela doit être une de leurs principales prérogatives.

Vous trouverez ci-joint un article du LLOYD anversois du 24 septembre 2007 qui montre bien que ce problème commence à se généraliser.

Devons nous nous attendre à une évolution des taches des bords, compagnies et terminaux ?

Dans l'attente de vos échanges

CONTENEURS - ARRIMAGE - MISE À BORD

Aux questions posées par notre ancien collègue voici ce que répond PIZON qui a eu le « plaisir » d'avoir à jongler avec les conteneurs.

Quelques éléments de réponse :

Juridiquement, le responsable in fine est le Capitaine.

Dans les faits, il faut désigner le responsable le plus facile à atteindre directement, qui est le shipplanner, ou l'acconier. La mauvaise foi est de règle : à l'époque où je sévissais comme shipplanner, j'ai reçu de violents reproches d'un directeur d'agence pour avoir refusé de charger 4 conteneurs d'un lot de 8. L'intéressé a été calmé en lui faxant le document établissant que ces conteneurs étaient arrivés sur le terminal après l'appareillage du navire...

Tout dépend du contrat de manutention, qui doit spécifier les conditions d'initiative laissées à l'acconier si le plan de chargement ne spécifie pas l'arrimage exact de chaque conteneur.

S'il y a des modifications de dernière minute sur le plan de chargement, il faut alors appliquer le vieux principe en cas d'instruction orale : envoyer un fax spécifiant que telle disposition sera prise, conformément aux instructions orales reçues.

La règle à respecter scrupuleusement est le poids total par pile, et le respect des « tiers » réservées aux conteneurs vides. La déclaration de poids des conteneurs est trop souvent approximative, pouvant dépasser le poids déclaré de plusieurs tonnes. Il est donc impératif de conserver des archives écrites de chaque chargement, surtout quand il y a des doutes sur la fiabilité des donneurs d'ordres.

En l'absence de très gros paquets de mer, seul le roulis paramétrique peut expliquer l'effondrement de piles de conteneurs. Si la saisie est bien faite, conformément au manuel de saisissage, et reprise pendant la traversée, les conteneurs ne doivent pas bouger.

Si la compagnie n'a pas transmis le manuel de saisissage, il faut lui signifier par écrit recommandé A/R, et décliner toute responsabilité en cas d'avarie.

Pour conclure, quand il y a le moindre doute, il est indispensable de prendre toutes les précautions pour un éventuel contentieux, et se souvenir que les impasses réussies ne donnent jamais lieu à des remerciements.



F.X. Pizon

Merci à Marc Prébot et à sa compagnie de nous avoir transmis et autorisé à publier le rapport d'exercice ISPS.
Les noms de participants et de lieux ont été supprimés pour conserver la confidentialité.
Cela permet notamment de voir l'utilisation du canevas d'exercice fourni par B. APERRY

RAPPORT D'EXERCICE OU ENTRAÎNEMENT DE SÛRETÉ

M/V :

Date/Heure :

Rapport: N° 001

CAPITAINE :

SSO :

Ajouter obligatoirement en annexe une liste du personnel qui y assiste (crew list corrigée)

Type d'évènement ou exercice

Entraînement de sûreté avec simulation d'alerte à la bombe

Séquence des évènements : briefing et débriefing sont obligatoires

BRIEFING

J-15 : contacts entre Officier de Port et Commandant pour préparer un exercice

J-10 : finalisation du scénario (en pj)

J-7 : C/R de rencontre avec les intervenants extérieurs (en pj)

J-6 : demande officielle par le CSO auprès de la Capitainerie

H-1 : dernière mise au point entre Officier de Port et Commandant. Procédure d'interruption de l'exercice en cas d'alerte réelle.

DEROULEMENT DE L'EXERCICE

0850 : Relais appel anonyme de l'Officier de Port au Cdt (appel reçu par Agence) : «un colis piégé va exploser à bord».

0851 : déclenchement du test SSAS après contact téléphonique avec CROSS.

0852 : Signal d'alerte (--) + diffusion : « Pour exercice, pour exercice, ne concerne que l'équipage »

0855 : Contact passerelle sur canal 8 : équipe sécurité pont, Sd Cpt, équipe sécurité machine (un mécanicien dispensé pour raisons médicales, remplacé par l'aide à l'habillement)

0859 : Equipe matériel au complet

0900 : Equipe passagers au complet

0901 : Début des opérations de fouille : fiches de fouille distribuées aux 3 équipes pont, machine et passagers

0902 : Equipe conduite machine au complet

0904 : Fin de distribution des fiches de fouille

Déclenchement du SSAS (appel CROSS)

0909 : Siège Cie reçoit appel du CROSS, s'ensuit appel du CSO au Cdt Navire

0910 : RAS pour la fouille équipe passagers

0914 : Déclenchement de la cellule de crise au siège de la Cie. Contact avec CSO par tel portable.

0915 : RAS pour la fouille équipe pont

0918 : RAS pour la fouille équipe machine. Transmission du résultat de la fouille à l'Officier de Port.

Décidé de garder les équipes en alerte.

0920 : Chaque équipe se rend à son poste d'alerte suite diffusion

0921 : Equipe matériel au complet

0922 : Equipes passagers et pont au complet

0923 : Explosion à l'AR du navire

0924 : Signal d'alerte (--) + diffusion : Sd Cpt signale un incendie et une fuite sur une remorque de bitume située à l'AR du navire

0925 : Sd Cpt déclenche le Drencher sur la zone concernée (extrême AR du garage)

Equipe sécurité machine commence à s'habiller

Equipe sécurité pont se tient parée à son poste

0926 : Dégagement de fumée et début d'incendie au garage + pollution

0927 : Déclenchement plan SOPEP, mise en place des plaques de dalots, fermeture de la rampe AR,

notification initiale SOPEP envoyée au CROSS, 2 blessés signalés à l'AR du garage

0928 : Equipe sécurité se rend au garage par descente AV Bd pour mise en place des plaques SOPEP

Equipe passagers rassemble tout le personnel hors équipage par l'AV du garage pour évacuation par la porte de bordé Bd

0929 : Passage en niveau de sûreté niveau 2 (paré à appareiller)

Contact CROSS pour passage en niveau de sûreté niveau 2

Arrêt du Drencher, rampe AR bloquée à 50% de fermeture

0930 : Equipe sécurité pont à l'AV du garage et équipe sécurité machine à l'AR du garage

0931 : Sd mécanicien diagnostique la panne de fermeture de la rampe

0932 : Machine parée à appareiller, bilan des 2 blessés : 1 lourd (inconscient) et 1 léger

0933 : Compte-rendu à la cellule de crise

Equipe brancardage à l'hôpital (remplacement Lt Navigation par Lt Sécurité comme chef d'équipe)

0935 : Porte de bordé ouverte, échelle installée, arrivée vedette SNSM à la porte de bordé Bd

0938 : 2 urgentistes montent à bord par porte de bordé

Arrivée équipe pompiers de terre sur le quai Td : ouverture de la porte de bordé Td

0939 : Lancement MPx, paré à manœuvrer

- 0941 : Pompiers à bord, disposition de leur matériel
Dès évacuation des personnes hors équipage, chaque équipe de manœuvre doit se rendre à son poste
- 0943 : Rampe non réparable par le bord
Remplacement équipe sécurité machine par équipe pompiers de terre
- 0944 : Evacuation SNSM terminée, vedette quitte le bordé
- 0945 : PAM, AV et AR parés, pilote à bord
- 0946 : Déconnection manche incendie de terre, appareillage pour mouillage sur rade
- 0949 : Les 2 blessés sont conditionnés pour évacuation, acheminement vers zone hélitreuillage
- 0950 : Fin de la phase d'exercice proprement dit.
- 1000 : Débriefing sur le quai à l'AR de la rampe. Rappel des mesures d'urgences à prendre en cas d'alerte à la bombe.
- 1030 : FIN DE L'EXERCICE

DEBRIEFING

BORD :

- Phase pas évidente pour le passage ALERTE → FOUILLE → ALERTE.
- Proposition d'un lieu de rassemblement pour distribution des fiches de fouille : mise en place des fiches dans les AI et autres lieux de rassemblement des équipes d'alerte.

TERRE :

- Délais respectés (environ 10min) pour chacune des équipes SNSM, pompiers et gendarmerie.
- Rappel : c'est interne à chaque service d'appeler ses propres renforts.
- Ne pas oublier d'évacuer la partie plaisance du port lors de l'évacuation du périmètre
- Il serait mieux que chaque équipe terre soit binômée avec un membre d'équipage pour faciliter les différents déplacements et autres tâches.
- Impossible d'évacuer les blessés par la porte de bordé (d'où choix de l'hélitreuillage) ; moyen alternatif pour l'évacuation : mise à l'eau d'une embarcation.
- Canal 8 de sécurité bord non disponible à terre, d'où centralisation de toutes les informations par Cdt.
- Contacts avec le port par VHF 12 et UHF 7.

Evaluation de l'exercice ou entraînement par le SSO et suggestions s'il y a lieu

Très bonne réactivité des différentes équipes durant les phases successives.
Lors du passage «alerte» vers fouille, difficulté à rassembler l'équipe pont en un seul lieu. Indiquer par UHF à l'équipe «Matériel» ainsi qu'au C.A Navigation de rejoindre l'API pont 5.
Difficulté de gestion de l'équipe brancardage, notamment Lt Navigation bloqué à la passerelle. Envoyé le Lt sécu à sa place au lieu du Commissaire (selon rôle supplémentaire) car celui-ci aidait à l'évacuation

Evaluation du Capitaine (si nécessaire)

Cet exercice a permis au bord de tester son dispositif d'alerte, et d'entraîner l'équipage à réagir rapidement face à ce type de situation.
De plus il a permis de faire travailler ensemble plusieurs équipes de différents corps de métier.
Résultat globalement satisfaisant, même si tout ne se passerait pas aussi bien dans la réalité. L'important est d'acquérir les bons réflexes.

Pour un entraînement d'ensemble : Evaluation obligatoire du CSO (ref ISPS A 13.5)

La cellule de crise de la compagnie a pu être constituée sans préavis. Le délai de prévenance, 1 heure environ le 3 novembre, va être raccourci par envoi de SMS simultanés à tous les membres de la cellule de crise.

Ce type d'exercice valide les procédures sécurité et sûreté de la compagnie, démontre la capacité de communication et de réaction des différents acteurs internes et externes qui seraient appelés pour réagir face à une telle menace.
Comme signalé par le commandant, dans un cas réel, nous aurions à régler tout un tas de problèmes qui sont difficilement jouables lors d'un premier exercice : dans la gestion des passagers notamment : mise à disposition de locaux par la mairie pour les recevoir, gestion des espaces autour de l'évènement (périmètre de sécurité)...

Essais et contrôles au cours des exercices et entraînements

Appel sirène/sonneries et diffusion générale pour un incident de sûreté	X	Essai des projecteurs	
Contrôle/test/calibration des équipements de sûreté	X	Instructions sur mesures et vigilance de sûreté	X
Test SSAS et réponse Compagnie/CSO	X	Essai communication avec PFSSO pour information incident de sûreté (si navire au port)	X
Simulation évacuation navire au port	X	Instruction sur contrôle des foules et prévention de la panique	
Contact avec CSO pour diffusion de l'information de sûreté	X	Simulation suivi exigences des autorités et accusé de réception	X
Entraînement fouille au corps et bagages		Simulation appareillage en urgence	X

En cas de suggestion une FRE SURETE (confidentielle) doit accompagner ce rapport

UN NAVIRE NOUVEAU ? LE RoRo

C'est après la deuxième guerre mondiale que la demande de transport maritime pour de nombreux véhicules et engins roulants ou encombrants a incité les armateurs et constructeurs de navire à reprendre les concepts qui avaient été utilisés pour les flottes de débarquement, principalement en Normandie, ce qui a révolutionné la conception des ferries et amené à construire ces énormes rouliers pour le transport massif des voitures avec des rapidités de manutention n'ayant plus rien à voir avec la manutention in & out par mât de charge ou grue. Quel progrès !...

Et pourtant, Joinville, un grand chroniqueur qui accompagna Saint Louis en Egypte en 1248 lors de sa croisade, fait état d'un navire avec un huis à l'arrière par lequel on faisait pénétrer les chevaux et ajoutait « quant la nef est en mer, toute la porte est en l'yau ».

Pour en savoir plus, reportons nous à l'ouvrage de l'abbé ANTHIAUME sur «LE NAVIRE».

L'abbé Anthiaume, mathématicien, mais aussi érudit et historien sur tout ce qui touchait la navigation, a été aumônier du lycée du Havre (celui-là même où enseigna Jean Paul Sartre et où étudia Laurent Ruquier), et, bien que n'ayant pas eu beaucoup d'informations sur ce genre de navire, nous apprend tout de même qu'il s'agissait de « huissiers » ou porte-chevaux, des navires trapus, de larges flancs puisqu'ils pouvaient embarquer jusqu'à quarante chevaux.

Godefroi, moine de Saint-Pantaléon, signale en l'année 1201, la construction de 50 huissiers qui en plus de l'équipage pouvaient prendre 240 passagers et 40 chevaux.

Ce genre de navire a subsisté jusqu'à la fin du Moyen-Age, on peut penser qu'ensuite, des ports étant construits, les chevaux pouvaient passer du pont au quai par une simple passerelle.

(Nous voyons que nous n'avons rien inventé, mais ne cherchons pas à reprendre les façons de nos anciens, car il faut ajouter que sur ces navires, il fallait compter quelques 150 rameurs.)

Cdt Y. CHARLOT

École Nationale de la Magistrature. Développement durable - Pollutions marines.

Commentaire d'un capitaine de navire.

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, je remercie l'école de la magistrature de donner l'occasion à un capitaine de navire de s'exprimer sur l'environnement, le développement durable et également sur la responsabilité du capitaine. Comme demandé, je pense vous donner quelques explications concrètes sur la gestion des résidus - surtout machine - (tous les intervenants ont des obligations), puis une opinion sur la répression des pollutions (en particulier que les lois Françaises ont eu, longtemps, un résultat inverse à celui recherché); quelques mots sur le développement durable; puis quelques mots sur la responsabilité du capitaine qui est assumée, mais il accepte mal des évolutions matérielles ou juridiques qui l'amènent à être responsable de choses sur lesquelles il n'a pas d'action possible ou qui lui sont garanties par ailleurs, ou bien quand des règles censées le protéger sont ignorées, et pour finir être considéré comme un grand délinquant.

Avant des considérations pratiques, quelques unes plus générales. Ne jamais perdre de vue que la pollution de l'environnement marin vient essentiellement de terre; celle venant des transports maritimes par accident et rejet licite ou illicite est faible (<10%).

Le navire est un moyen de transport sur lequel on vit, élément autonome qui doit donc gérer ses résidus - d'exploitation ou de marchandises. Des pollutions involontaires ou accidentelles peuvent survenir, d'autres fautives peuvent venir de plusieurs causes ou responsabilités. Les accidents peuvent bien sûr amener des conséquences très graves. Compte tenu du fait que 90% du transport mondial se fait par mer, ce transport est largement le moins consommateur d'énergie, le moins polluant et très largement le moins cher.

Depuis 50 ans, le contexte a amené des armateurs à inscrire leurs navires dans des registres ouverts par de nombreux pays de «libre immatriculation» (plus économiques), quelquefois peu soucieux de leurs obligations

(définies en particulier par la convention dite de Montego Bay) (*respect des réglementations, conditions de travail*).

Pour la gestion, en exploitation, des substances polluantes ou des résidus, il y a évidemment des textes très nombreux.

Les textes de base viennent de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) émanation directe de l'ONU. Le principal est la convention MARPOL détaillant les catégories de rejet, les obligations des différents intervenants, les certificats et journaux obligatoires, les zones spéciales et les cas d'exonération; les textes du MEPC (Marine environment protection committee); code IMDG (marchandises dangereuses); ISM, ...etc

Des textes internationaux, dans ce cas, principalement la convention sur les compétences de l'état estimant être menacé par un danger, la création d'une zone écologique spéciale en Méditerranée (à la place de la ZEE)...

Différents textes nationaux quelquefois très stricts.

Des textes Européens: accord de Bonn, des textes en projet.

Des textes Français: Code de l'environnement, et aussi des directives ministérielles dont spécialement une dans le cas qui nous occupe.

En rapport avec le transport pétrolier, la convention Fipol.

J'en viens directement à L'EXPLOITATION DE NAVIRES «NORMAUX».

Eaux usées domestiques. Les navires ont les équipements ad-hoc, il n'est pas gênant de s'en servir. Contrôle facile. Certaines zones supposent un équipement beaucoup plus sophistiqué (Alaska).

Ordures : Tri sélectif selon la distance des côtes, broyeur et éventuellement compacteur ou incinération. Zéro rejet de plastique. En escale, service très différent selon les ports: depuis le meilleur jusqu'à un manque

de service ou bien refus de toute substance non organique (!). Journal à tenir (avec reçus éventuels des ports), le contrôle est assez facile.

Gestion du ballast, c'est devenu, avec celle des hydrocarbures, un problème très important de la conduite du navire. Disparités entre les pays. Cependant, on peut dégager une tendance générale qui est : garantie d'absence de rejet pendant le séjour ou garantie d'absence d'organismes vivants étrangers, ou alors obligation d'avoir échangé l'eau en haute mer. Journal à tenir, bien sûr. Le problème est très différent suivant les navires. - *nouveaux articles du code de l'environnement, allusion dans le livre vert de la CE : je développe un peu* - Un transporteur de vrac (pétrolier, minéralier), n'ayant en général que deux ports par voyage, va ballaster ou déballaster d'un coup. Par exemple, un minéralier de 200000t prend 85000t de ballast avec un pompage à 7000 t/h (max théorique). Pour l'élimination du «vivant», aucun équipement, pour le moment, n'est vraiment satisfaisant, et un traitement chimique n'est pas souhaitable (rejet futur). Si on a le temps, loin des côtes, la méthode de débordement et de pompage de trois fois la capacité est préférable à l'échange (par vidange et remplissage) qui engage la navigabilité du navire et aussi la structure (on doit bien sûr surveiller la stabilité, mais un navire n'est pas rigide et a des contraintes maximum de flexion ou d'efforts tranchants). Le problème est différent avec un porte container qui ballaste continuellement en opérations avec des débits importants, navigue avec de grosses quantités de ballast (un 4000 boites pourra avoir plus de 20000 t) destinées à la stabilité, mais aussi (surtout) à corriger les contraintes auxquelles s'ajoute la torsion, ballastage calculé en fonction du chargement qui peut être très irrégulier et qu'il est donc délicat de faire varier; on arrive à de vraies impossibilités. Des pays publient des règles en parlant d'équipements agréés qui n'existent pas encore. Il y a

également le problème des sédiments, pris en rivière, dont il faut essayer de se débarrasser. Les contrôles sont différents selon les états (parfois approfondis).

Pollution de l'air : L'annexe Six (de MARPOL) a été longue à avoir la ratification (beaucoup reculent devant les conditions). Mais sans attendre une entrée en vigueur, il y a eu des zones SECA (Sulfur emission control area) où il faut utiliser un combustible particulier (low sulfur) et bien sûr arrêter l'incinérateur. (*1^{er} a été Baltique... cas de la Californie.. Branchement à terre en escale: illusoire*).

Cela amène à parler un peu plus du combustible fourni. Le prix du produit a amené (sauf cas spécial) à avoir de gros moteurs économes pouvant brûler du fuel lourd, de qualité variable, mais de toute façon «fin de raffinage» dans lequel reste en fait tout ce qu'on a extrait des produits plus légers: eau, soufre, impuretés. Pour fixer les idées les normes maximum admises pour le 380 cst (courant mais, maintenant, on voit parfois encore plus lourd) sont: densité 0,991, soufre max 4,5%, eau 1%, et ?? résidus divers, point d'écoulement max 30°. Il faut, donc, poursuivre l'épuration à bord, chauffer pour tout mouvement et à 135° environ pour injection (*vapeur de chaudière sur les échappements*). Consommation: Il faut compter 150/160 g/ch/h. (25000cv: 90 t/jour, 70000cv: 270 t/j). (130 g/ch/h moteurs très économiques).

Gestion des résidus machine : Il y en a deux principales: Combustible/huiles et eaux huileuses. La gestion de ces résidus est une occupation constante dans la conduite du navire.

- **Combustible :** Un fuel donne après épuration (décantation, centrifugeuse) une moyenne de 1% du poids en «boues» stockées dans une citerne : «caisse à boues».

- **Huile :** Il faut prendre un exemple : moteur 30000 cv, huile mouvements charge de 30 t passe continuellement à l'épuration, huile cylindre consommation 800 l/jour. Cela donne des résidus: 100 l (caisse à boues), et déchets solides («chappelles» du collecteur de balayage) 200 l mensuels (fûts).

Les seules sorties de la caisse à boues sont le circuit pour mise à terre et le circuit vers l'incinérateur. Le produit brûle très mal, retour des imbrûlés à la caisse à boues ; la marche de cet appareil est dangereuse sans surveillance et même si tout va bien, on ne peut traiter en totalité, de toute façon usage interdit en escale.

Mise à terre. Ces boues, dont, au fond, les raffineries se sont débarrassées à bord des navires, ne sont pas bienvenues dans les

ports de la plupart des pays. De très rares pays les valorisent et les prennent volontiers (et même, faits exceptionnels, les payaient). MARPOL rend la disponibilité des installations de réception obligatoire sur simple demande à un prix raisonnable ; on en est loin. Dans les ports qui le font, on peut avoir un camion (le plus commode, un semi prendra une trentaine de tonnes) ou une barge; mais souvent tous les prétextes sont bons pour ne pas fournir le service : préavis soi disant insuffisant, nuit, week-end, la barge ne veut pas accoster dans les formes arrière, la manutention ne voudra pas travailler alors qu'on transfère des saloperies, doute sur la garantie du paiement... Par ailleurs, les textes obligent un port à refuser le départ d'un navire qui n'a pas les disponibilités suffisantes pour les résidus prévus du voyage à venir: A ma connaissance, cela n'est **JAMAIS** arrivé.

La mise à terre des résidus solides «chappelle» est un apprentissage de différentes procédures nationales.

- **Eaux huileuses :** Il y a l'eau de lavages divers mélangée aux produits utilisés (y compris à l'atelier), petites fuites recueillies dans des gattes diverses ou au puisard. Ensuite l'eau des lessivages périodiques (mensuels) : Échangeurs des réfrigérants d'air (colorée par le produit utilisé) ; chaudière de récupération (suiés), décantée mais reste sombre sans être spécialement grasse ; puis les condensations, en particulier réfrigérant d'air (sortie des turbo-compresseurs) qui peuvent être importantes en région chaude. Tout cela va dans la caisse à eau de cale, dont la vidange doit se faire avec le fameux séparateur d'eaux mazouteuses à 15 ppm. taux de rejet autorisé, spécial aux navires en marche, assez loin de la côte et, bien sûr, hors zone spéciale. (*15 parties par million, cela représente 1 lit. pour 70 m³ en mélange homogène - 2 citernes semi-remorques*).

Cette caisse n'est pas un fourre tout, on essaie de ne jamais la vider complètement afin de ne pas ramasser l'huile en surface et surtout de ne pas y introduire du lourd (les fuites de lourd accidentelles ou par démontage sont ramassées pour la caisse à boue et essuyées - les ports refusent les chiffons gras dans les ordures, *(au feu sur le pont)*).

Ce séparateur est basé sur des filtres, une ou des cellules (divers modèles) détectent la concentration et pilotent une vanne à trois voies qui ouvre ou ferme la sortie à la mer, l'autre voie étant le retour à la caisse. Les restes de lavage des filtres iront à la caisse à boues.

Ces appareils sont certifiés et visités souvent par les inspecteurs (certificat avec visas). Mais l'essai de certification, même s'il

est fait avec des échantillons calibrés, est fait à terre, au calme, sans vibrations qui peuvent être très importantes sur un navire en marche (seule condition autorisée de marche de l'appareil), de même que les visites ou expertises. L'entretien est fait selon des instructions détaillées du constructeur. L'appareil est limité à la séparation d'huiles légères et la pratique montre que le fonctionnement n'est pas satisfaisant, en particulier l'appareil réagit mal aux mélanges dus aux produits de lavage ou à aux émulsions provoquées par les vibrations. (*pollution volontaire du capitaine !?*).

Certains armateurs installent deux appareils utilisés en série. Pour éviter absolument la marche inopportune, certains sont équipés de clef, on peut également verrouiller la vanne sortie à la mer.

Normalement une alarme est enregistrée au journal machine si on pompe la caisse par le circuit d'assèchement. Un éventuel truage des circuits est détectable au contrôle.

Le texte MEPC 107(49) donne de nouvelles prescriptions : design difficile à trafiquer, alarme à l'ouverture de l'eau de nettoyage de cellule, fonctionnement correct avec une émulsion, enregistrement très détaillé (avec même position du navire) conservé pendant 3 ans. Applicable seulement aux appareils neufs, les constructeurs affirment qu'ils fonctionnent.

Pour tout cela il y a de l'administratif : registres et journaux à tenir, déclarations à chaque escale des quantités à bord et capacités disponibles, enregistrements ou échantillons à conserver.

(Remarque: Il est regrettable que toute cette gestion, comme un certain nombre de choses, ne soit pas vraiment prise en compte dans les décisions d'effectif par les administrations, les États, armateurs, contrôleurs. Sur les bateaux, la charge de travail est très lourde pour tout le monde)

NAVIRES PÉTROLIERS :

Sur ces navires on peut «inertier» les espaces vides avec du gaz inerte produit à bord. L'absence d'obstacles dans les citernes des double coques et le lavage «au crude» ont presque annulé les restes de cargaison.

Cependant, cas particulier, il peut arriver qu'on ait à faire un lavage à l'eau (pour réparation par ex.), il faut ensuite décanter dans une citerne, et rejeter l'eau, toujours à 15 ppm, zone autorisée, loin de la côte, avec un débit huileux max de 30 l par mille (1852m) (enregistrement automatique à conserver 5 ans); Le reste (slops) est à décharger, parce que un effet pervers de la double coque est que des affrêteurs (faisant semblant de croire que tout est parfait) exigent quelquefois une arrivée au port avec «full capacity» disponible (*en cas d'ordres de chargement tardifs, il*

faut rechercher une possibilité de vider dans une barge à un mouillage - dans certains ports de chargement, une (petite) installation de réception est là uniquement pour la bonne règle mais pas pour utilisation).

Les pollutions accidentelles

Peuvent avoir plusieurs causes : Accident nautique (abordage, échouement, naufrage, incendie et même attaque terroriste ou piraterie), perte à la mer d'une marchandise polluante ou même toxique, mais aussi avarie entraînant un rejet inattendu. L'installation de regards sur les refoulements est illusoire (on ne verra pas 1 lit. parfaitement mélangé à 70 m³). Une fuite d'huile à la garniture d'étambot ne sera détectée qu'en faisant l'appoint, si elle est déjà assez importante; une avarie à un ballast ou aux circuits avec une légère communication avec du combustible est indétectable (on a vu que les règles sur le ballastage aggravait la chose en faisant aller souvent au maximum des contraintes du navire), de même sur un circuit de réfrigérant d'huile (on mettra longtemps avant de détecter une petite fuite sur une quantité de 30 t ou plus), cela pourra donner des concentrations visibles d'avion.

Les rejets colorés ne sont pas forcément des pollutions : chasse des suies, lavage des restes de cargaison charbon ou minerai (*perdes des bennes sur le pont*)..., mouvement de ballast pour essayer de rejeter les sédiments pris en rivière, ballastage après avoir pris de l'eau sale ou vaseuse qui peut être un peu grasse et, ayant commencé à décanter, pourra donner, par intervalles, des concentrations pouvant être visibles (on connaît les problèmes pour rejeter des vases lors des dragages des ports).

Il est évident que tout rejet volontaire, donc fautif doit être sanctionné. Mais, on peut dire que ce taux de 15 ppm est spécial aux navires; par ex. une installation d'exploitation offshore peut rejeter, il y a eu un progrès le 1^{er} Janvier, 20 ppm en étant immobile et sans vraie limitation de débit: En fait, ce n'est pas une limitation (et certaines sont en zone spéciale).

En France, pour la détection, on peut trouver anormal, je trouve anormal, que, selon la directive ministérielle applicable, une pollution détectée soit automatiquement qualifiée «volontaire» par un agent assermenté s'il n'y a pas d'accident nautique visible d'avion (abordage ou naufrage) ; un arrêt du rejet au signalement est même considéré comme confirmation de la faute! (si au cours d'un ballastage courant, un avion dit que vous polluez, le premier réflexe responsable est bien de tout arrêter pour essayer de voir ce qui se passe).



Des photos sont admises comme preuve du rejet volontaire. Pour fixer les idées, le premier stade du code couleur de l'accord de Bonn est épaisseur 0,04 à 0,30 micromètres soit 40 à 300 litres au Km². Une traînée de 10 km par 10 m fait 1/10 km². Certains disent que la photo ne montre que des concentrations dépassant 100 ppm, c'est fallacieux: On ne prend pas la photo d'un mélange, mais bien d'un produit en surface qui a décanté rapidement (si on pouvait prendre des échantillons avec un chiffon, on aurait bien sûr une forte concentration, cela ne donne pas d'indication sur le taux du mélange rejeté).

Le cas d'exonération pour rejet volontaire n'existe pas en général, sans échantillon la preuve de l'origine étrangère du produit est impossible, et même si le capitaine a donné des instructions et pris toutes les précautions possibles (y compris verrouillage du séparateur ou des vannes - que faire d'autre ?), ce n'est pas admis en général. Depuis le début : le rejet est volontaire et le capitaine coupable.

L'amende pénale est énorme, extravagante, même si elle est transférée à 90% vers le propriétaire. Le capitaine est le seul poursuivi et, de plus, on l'a mis à la merci de malveillance ou sabotage, et même, malgré les consignes, de la simple incompétence d'un personnel.

Je pense qu'il y a eu des injustices, en effet, à mon avis, pour parvenir à renverser un mauvais comportement de certains, qui datait d'une quinzaine d'années: Il a malheureusement fallu frapper exagérément (y compris, parfois, avec indemnités à certaines parties civiles peu sérieuses qui essayaient de justifier un préjudice à plusieurs milliers d'euros pour des litres à 150 milles de la côte) et, d'autre part, déployer des moyens importants de détection. En effet, en application des lois de 83, on poursuivait le capitaine seul (amende déjà énorme) et jamais l'armateur ; à l'époque, la mise à terre des boues était encore plus difficile que maintenant; j'ai de bonnes raisons de penser que quelques armateurs «malfaisants» ont rapidement vu que la France était le seul pays à ne pas les poursuivre, on ne pouvait saisir leur navire même par la suite, le capitaine étranger ne payait pas l'amende (un Français aurait été ruiné

définitivement) et, surtout à l'époque, ils avaient peu de chance de se faire prendre ; je pense que c'était l'occasion de donner très discrètement des instructions précises au personnel mécanicien, si le bateau tournait en Europe. Il n'y avait pas effectivité de la sanction et pas de résultat ; les capitaines, et d'autres, criaient leur désapprobation dans le désert (j'ai été insulté par certains) ; on entendait dire n'importe quoi : que l'amende était moins chère que le traitement des déchets. Les amendes ont été augmentées, on a parlé de prison, c'était toujours sans viser l'armateur, celui qui avait à payer le traitement. Les pollutions augmentaient, ce qui ne s'est pas produit dans les pays voisins. En une quinzaine d'années, des malfaisants ont le temps de prendre des habitudes. C'est seulement ces dernières années, qu'on a frappé l'armateur surtout avec le détournement du navire, le résultat a été net... Mais est-il vraiment normal de parler d'amende jusqu'à 4 fois la valeur de la cargaison ? (et aussi de conserver une énorme amende à un capitaine le plus souvent sérieux et soucieux de l'environnement - dans lequel il vit et travaille).

De plus, le législateur a malheureusement pris l'habitude d'amende extravagante, le texte Français récent sur le ballastage prévoit jusqu'à 300000 Euros d'amende pour un rejet d'eau de mer: C'est un cauchemar !

Par ailleurs (pourquoi ne pas le dire ?) les capitaines constatent avec «tristesse» la différence de traitement pénal entre le leur et celui de cas de pollution hydrocarbure à terre (!?) même quand une enquête montre que des procédures n'ont pas été respectées.

J'en viens à la perte de marchandise.

Un container à la mer est un danger pour la navigation et, en cas de polluant, pour l'environnement. (*j'ouvre une parenthèse, la classification IMDG des marchandises dangereuses est très large; par ex : un extincteur est classé : 2.2 - Le CEDRE a indiqué que la liste IMDG du MSC Napoli faisait 106 pages avec 7 entrées par page, ce n'est pas étonnant et on le sait bien puisque l'on fait récapitulatif et déclaration à chaque escale - tout cela d'après déclaration du chargeur*). Le système de saisissage est calculé et approuvé (Classification et Administration certifie la fiabilité d'un système) - bien que certaines choses soient peut-être à repenser : hauteur et poids autorisés des piles en pontée -, la mise en place est effectuée au rythme très rapide du chargement, la surveillance est plus ou moins facile et dans des conditions différentes selon les ports. Mais la structure (et les «coins») des containers sont une composante majeure de la tenue. Dans des contentieux, il suffit de voir des photos de groupes entiers écroulés pour comprendre que la faiblesse d'un ou quelques containers a entraîné l'écroulement

de tout un groupe, dans ce cas on a vu des navires arriver avec des piles de 3 ou 4 penchées à l'extérieur : cela montre bien un saïssage performant si le container est en état. Ces pertes sont un dommage commercial et un danger pour le navire (brusque déplacement de poids dans le mauvais temps) et ne sont donc pas «négligeables» comme cela a été dit parfois. Mais je crois savoir qu'une association fait du lobbying pour qu'une loi définisse une telle perte comme rejet volontaire et fautif de ce «méchant capitaine».

(Les pertes importantes survenues sur des navires récents début 2006 sont sans doute un cas particulier)

Dans les pollutions, on peut ajouter la dispersion des produits des peintures anti-fouling (coque), question non encore vraiment réglée malgré l'abandon des peintures Tributylétain ; et (cas particuliers) les vapeurs de cargaison (navires pétroliers ou gaziers), et diverses nuisances de navires spéciaux. Les gaz de type CFC sont maintenant interdits.

QUELQUES MOTS SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE.

Le container a révolutionné le transport par mer et a été un facteur certain d'augmentation du tonnage transporté; le transport maritime ne coûte pas cher.

Il y certainement beaucoup à dire sur certains transports et la tendance est encore à l'augmentation des vitesses commerciales, on peut parfois se demander pourquoi. De plus le porte container transporte beaucoup de poids mort : ballast important et tare des containers. Ce transport a aussi augmenté et «éparpillé» la machinerie frigo. Cela entraîne aussi des transports de fuel lourd (Singapour a fourni en 2006 une moyenne quotidienne de 68000 -soixante huit mille- tonnes de combustible aux navires). Pour la profession, évidemment, la demande de transport est acquise (on ne refuse pas un transport parce qu'il est inutile ou bizarre d'un point de vue développement durable). Avec la lutte contre la pollution d'exploitation (incinérateur et séparateur performants, nouvelles peintures de coque...), il ne reste que l'amélioration des rendements et la lutte contre le gaspillage. *(des moteurs économiques ont une consommation de 130 g/ch/h).*

Par exemple : L'eau douce est produite par distillation avec la chaleur du moteur. J'ai parlé plusieurs fois de la chaudière chauffée par les échappements, pour les puissances moyennes ou fortes, en route à la mer, on a là une source d'énergie importante > générateur électrique. On arrive à stopper les générateurs auxiliaires et même à faire un appoint significatif à la propulsion (*par ex. Emma Maersk*). Avec le même procédé, un

autre progrès, réservé à certains navires, est le «pod», nacelle en dehors de la coque avec un moteur électrique et une hélice en «traction» (*on étudie des «pompes hélices»*), au total, on arrive (miracle!) à dépasser le rendement de Carnot du moteur diesel qui est au début.

Le progrès à attendre dans le futur est l'amélioration de la qualité des combustibles fournis aux navires (pollution de l'air), espérons !

Un mot sur les double coques: C'est, bien sûr, une diminution des risques de pollution dans les petits chocs ou la plupart des échouements, on a vu que cela avait amélioré le nettoyage des citernes des pétroliers. Mais cela a beaucoup augmenté les servitudes d'entretien et de visite, et les risques en cas de fissure ; ces navires vieilliront probablement assez vite. A mon avis, cela a aussi aggravé les conséquences en cas d'abordage à la mer à grande vitesse avec le navire chargé : naufrage quasi certain (*ex. Ece*).

QUELQUES MOTS SUR LE CAPITAINE.

C'est un salarié particulier, préposé et représentant de l'armateur. Il est responsable de tout, cela est très facile à dire mais n'est pas facile à exercer. On pense de suite à la conduite du navire, la navigation et la sécurité, l'entretien (demande et suivi si c'est trop lourd pour le bord), mais il y en a beaucoup d'autres auxquelles on pense moins; quelques ex.: embarquement du combustible (pollution grave possible), le médical, la paye du personnel, maintenant le contrôle de l'identité et de la véracité des brevets de l'équipage (cela sera sans doute aidé par une carte internationale en projet), l'application du code ISPS pour la sûreté du navire, tout problème de marchandise, documentation (exploitant, ports, «veilleurs» divers (!)..)....

etc..et éventuellement clandestins (last but not the least). Tout cela très rapidement et simultanément; avec les moyens modernes, le moindre problème génère un volume phénoménal de communication, cela ne facilite pas la sérénité. Par ailleurs la résolution OMI 443 reste lettre morte (protection de la décision).

Salarié particulier : Tout litige avec son employeur devra passer au Tribunal de Commerce. Pour ses fautes nautiques, il peut passer au TMC (tribunal maritime commercial) qui juge sans appel, en application du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Ce professionnel est, dans la très grande majorité, très soucieux de l'environnement, dans son comportement de direction, d'action et de contrôle.

Une tendance actuelle à la «criminalisation» est néfaste (et même dangereuse); transformer des accidents (sur des navires munis de tous les certificats possibles) en délits ou crimes alors qu'ils ont été gérés aussi bien que possible, que personne ne prouve qu'il aurait fait mieux, ou encore que la gestion après avarie ou accident a été imposée de l'extérieur, surtout quand c'est accompagné d'emprisonnement parfois très long: Tout cela n'est pas «bien».

La dernière attaque contre l'autorité du capitaine (navire RIF ou Français) semble être un projet d'interdiction de séquestration à bord sauf avis d'un procureur. Si l'on obéit, des problèmes déjà difficiles vont devenir ingérables (crises mentales, clandestins).

En conclusion, je vous demande de croire que le capitaine n'est pas le voyou trop souvent décrit et poursuivi, qu'il est soucieux de l'environnement marin, dont 90% de la pollution vient de terre.

Ph. SUSSAC

Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

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

Enseignement supérieur maritime

Cette table ronde faisait suite à un Groupe de travail des ministres des Transports de l'UE du 5 décembre 2005.

Dans ses conclusions, le rapport de ce groupe de travail reconnaissait :

- que la diminution du nombre global des marins de l'UE actifs pourrait constituer une menace à long terme pour la préservation du savoir-faire européen tant à bord des navires que - par voie de conséquence - pour les industries maritimes européennes à terre.
- qu'une telle diminution du nombre de marins engagés dans les transports maritimes internationaux est imputable, dans une certaine mesure, à l'image globale des transports maritimes dans l'opinion publique.
- que la meilleure manière (pour le navigant) de se doter du savoir-faire nécessaire pour intégrer les sociétés exerçant leur activité à terre est d'acquérir une expérience solide à bord de navires de grandes qualités, ce qui pourrait être encouragé dans le cadre d'une planification de carrière à long terme.
- qu'une éducation et une formation appropriées constituent la base d'une telle carrière, tant en mer qu'à terre, et qu'un marin doté des qualifications pertinentes devrait trouver plus facilement un emploi stable, en particulier, s'il dispose de qualifications supérieures aux exigences de la Convention STCW.

Ce groupe de travail invitait les armateurs et armateurs-gérants de navire à :

Mettre en place des partenariats à long terme avec les établissements de formation maritime de l'Espace Economique Européen **notamment afin de permettre l'acquisition d'une expérience en mer**, et à contribuer à faire en sorte qu'un nombre suffisants de postes soient proposés aux jeunes officiers des Etats membres, en particulier à ceux formés dans ces établissements.

Ces rappels permettent d'«apprécier à leur juste valeur» les propositions faites le 31/01. Cela permet aussi de mieux situer le contexte. L'initiative de cette Table ronde n'est pas due au seul bon vouloir et à la volonté de Monsieur Bussereau de faire avancer le sujet. C'est une sorte d'obligation bruxelloise.

L'inspecteur Général de l'Enseignement maritime a dressé un tableau des formations existantes et de leurs «améliorations» prévues.

De Cayeux, au nom de l'Acomm, a exposé les «intérêts» de l'application du système L,M,D à la Marine Marchande (je n'ai pas encore tout compris et je doute d'y arriver). Pour pouvoir intégrer ce système il faudrait que nos écoles soient habilitées à délivrer des titre d'ingénieur (ce qui a été refusé en 1980) ou qu'elles soient adossées à une université technologique ce qui, indépendamment des réformes des référentiels pédagogiques déjà assez importantes, semble très compliqué sur le plan matériel.

Quant aux armateurs, tout en disant être satisfaits des formations actuelles, ils ont exprimé le souhait de pouvoir orienter la 5^{ème} année vers le pont ou la machine.

Pour résumer :

- on ne touche pas à la filière académique, mais il existe un argumentaire (rédigé par ou sous les directives d'Illionet (adjoint du DAM Aymeric) résumant les atouts et surtout les inconvénients de la polyvalence telle qu'elle existe à l'heure actuelle. Il est bien évident qu'on a surtout évoqué les inconvénients.
- on simplifie la filière machine en supprimant le niveau de Chef Méc de 15000 Kw et en ne conservant que les brevets de Chef 8000 Kw et Chef illimités.
- on ouvre à titre «expérimental et provisoire» au mois d'Octobre 2008 à l'ENMM de Marseille une formation de Chef de Quart Passerelle ouverte sur concours aux bacheliers. Cette formation durera 30 mois navigation comprise et elle est destinée officiellement à répondre rapidement aux besoins des armements français. En fait c'est la CMA-CGM qui a obtenu l'ouverture de cette formation en faisant du chantage juste avant Noël. Le matin l'IGEM nous parlait d'une classe de 30 candidats. Le soir, dans sa synthèse, Aymeric parlait, lui, de deux classes. Il n'a jamais été question de la suite de cette filière, mais Bedel m'a confirmé qu'il y avait bien une suite possible pour ces chefs de quart passerelle qui peuvent rejoindre la filière pont à priori au moins au niveau de Capitaine 3000, les temps de navigation n'étant pas encore fixés.

En apparence, il ne s'agit donc que de quelques aménagements pratiques. Mais si on y regarde de plus près, on s'aperçoit :

- qu'on est en train de ressusciter la filière CLC en la mettant au niveau de STCW. On nous dit que c'est expérimental et provisoire, mais si le provisoire dure ?

- qu'on facilite l'accès à Chef illimité en raccourcissant la filière qui reste aussi au niveau STCW.

Si tout ça devait se confirmer, il s'agit de la destruction pure et simple de la filière dite académique, car même avec les temps de navigation des filières B, il vaudra mieux emprunter ces filières que faire de la polyvalence avec la filière A. Tout semble en effet organisé pour qu'on revienne à des formations minimum STCW qui fourniraient plus rapidement qu'à l'heure actuelle les officiers voulus aux armateurs. Il est évident que le temps total des filières B pont et machine est rallongé pour préserver l'intérêt de la filière A. Si cette filière disparaît faute de combattants, on va pouvoir réduire encore les temps de navigations des filières B et s'aligner sur l'école d'Anvers par exemple.

En conclusion :

Cette table ronde n'a pas été convoquée à partir de bons sentiments, mais sur l'injonction de Bruxelles.

On cède sur tous les points aux armateurs en créant (ou en recréant) des filières adaptées à leurs besoins et en faisant disparaître très discrètement la filière polyvalente directe.

Les autres sujets de cette table ronde n'avaient apparemment pas beaucoup d'importance. Tout le monde a reconnu qu'il était très difficile d'attirer les jeunes vers les métiers de la mer et de les fidéliser. Seul le groupe Bourbon a reconnu que si on en était là, c'est que la faute en revenait essentiellement aux armateurs.

Pour ce qui est des Hydros, il semble qu'on s'achemine vers une seule organisation sur deux sites (Marseille est sûr, il reste à trouver le deuxième (Nantes semble tenir la corde mais Besselat (député du Havre et rapporteur du Budget de la Mer) fait le forcing pour Le Havre)). Le problème des profs d'hydro semble définitivement clos : ils seront remplacés par des navigants expérimentés qui auront le statut d'administrateur des Aff. Mar. dont les missions sont étendues à celle relatives à l'enseignement. Pour compléter, on ouvrira le corps enseignant à des praticiens des sciences de l'ingénieur et des matières générales issus de l'Education Nationale. Le corps des PTEM pourrait être mis en extinction, voire supprimé, les PTEM actuels intégrant un corps au statut analogue existant déjà au sein de l'Education Nationale.

Le BEAmer a 10 ans...

Le BEAmer vient de fêter ses dix années d'existence et a publié un fascicule d'une vingtaine de pages dont voici de larges extraits.

Créé par un décret du 16 décembre 1997 dans le but de systématiser et centraliser les enquêtes, normaliser les procédures, renforcer la formation et l'expérience des enquêteurs et permettre la comparaison des résultats afin d'en faire ressortir les récurrences. La loi du 3 janvier 2002 a institué un cadre légal pour les enquêtes techniques en définissant leur objectif, a donné certains pouvoirs aux enquêteurs et a codifié les relations avec l'action judiciaire. Le décret du 26 janvier 2004 a défini les missions et principes d'organisation des bureaux d'enquête après accidents, et l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 a défini l'organisation du BEAmer.

Durant cette période son activité s'est développée et diversifiée et on arrive à l'exploitation moyenne annuelle de 8 à 10.000 comptes-rendus d'intervention des CROSS, qui génèrent l'ouverture d'une cinquantaine d'investigations préliminaires et une quinzaine d'enquêtes techniques après accident.

Dans l'avenir l'entrée en vigueur du Code OMI et de la directive européenne sur la conduite des enquêtes après événement de mer va sans doute amener une évolution du cadre juridique national. L'obligation d'enquêter sur les accidents les plus graves et les contraintes de délais imposées sur la publication des rapports d'enquête vont accroître les charges sur le BEAmer.

10 ANS D'ENQUÊTES

Pêche

On estime à 15 millions le nombre de marins pêcheurs répartis sur 3,8 millions de navires dans le monde. C'est un des métiers les plus dangereux.

Les statistiques de l'OMI font état de 300 à 400 pertes totales entre 1994 et 1999, la moitié concerne des navires de moins de 12 mètres, les navires de plus de 24 mètres ne représentant que le dixième, les pertes en vies humaines étant d'une centaine par an.

Outre les pertes de navires il y a aussi les accidents liés à l'exploitation qui entraînent la perte d'une centaine de vies humaines par an dont les causes principales sont chute à la mer et manutention du train de pêche.

En France il y a environ 6000 navires de pê-

che dont 5000 de moins de 12 m et 150 et plus de 24m, nombre en diminution. Le nombre de pêcheurs est de l'ordre de 14.500 en baisse lui aussi. Le taux de décès est de 19,6 pour 100.000, à terre il est de 3,57 pour 100.000.

Il y a corrélation entre le nombre d'événements de mer ayant donné lieu à enquête et le nombre de victimes consécutives. On constate toutefois que depuis 2005 le nombre de victimes diminue par rapport au nombre d'accidents en raison du nombre croissant d'abordage qui ne génèrent pas toujours des victimes.

Les abordages constituent la cause d'accident la plus importante et sont en croissance sur les dernières années. On constate aussi une augmentation des chutes à la mer dont il faudra affiner les causes, la majorité se produisant toutefois sur les navires de moins de 12m coquilliers ou fileyeurs pour lesquels une étude spécifique a été lancée.

Abordages impliquant les navires de pêche

Depuis la naissance du BEAmer jusqu'en août 2007 il y a eu 54 abordages qui ont fait l'objet d'investigations suivies de publication soit de synthèse d'événement de mer soit d'un rapport complet après ouverture d'une enquête technique et administrative. L'objectif est de faire un bilan des tendances générales sans entrer dans les détails.

Le nombre total d'abordages tourne en moyenne autour de la dizaine annuelle. Cela a pu faire naître chez les marins pêcheurs un sentiment d'insécurité exacerbé lorsque le navire de commerce impliqué ne s'arrête pas pour porter secours ou nie les faits.

Toutefois si les abordages représentent la proportion d'accidents la plus élevée ils ne sont pas la première cause de décès en mer pour les marins pêcheurs.



En baie de Capetown

On note aussi le nombre croissant d'autres types de collisions tels que : abordage entre navires de pêche, abordage navires de pêche avec voiliers en route sous voile, navires de pêche avec navires de commerce au mouillage ou à quai. La moitié des abordages avec navires de commerce en zone de mouillage, ou avec pilote, ou en rivière sont dus à des pêcheurs abordant ces derniers au mouillage ou à quai.

Les abordages se produisent autant dans ou à proximité des DST qu'au large (en dehors de ces zones)

Il y a presque deux fois plus d'abordages navire de commerce / navire de pêche lorsque ce dernier est en route (27) que lorsqu'il est en action de pêche (16). Ce qui pose clairement le problème de la réalité de la veille sur les bateaux de pêche à l'instar de la navigation commerciale.

Abordages entre navires de pêche 7 entre navires en pêche et en route, 2 avec bateaux en route. Outre le défaut de veille, la différence de métier peut avoir joué un rôle.

Si autrefois les collisions étaient l'apanage des navires de commerce, depuis 2000 il y a eu un nombre croissant de collisions entre navires de commerce et de pêche, et depuis 2004 sont apparues les collisions entre navires de pêche dues sans doute à la fatigue, à l'insuffisance des effectifs, à l'absence de priorité donnée à la veille nautique etc.

Les échouements, seconde cause d'accident liée au facteur humain, sont aussi liés aux sous-effectifs et à la fatigue qui induisent des défauts de vigilance dans la conduite nautique des navires.

Les voies d'eau sont souvent dues à une rupture dans les circuits d'eau de mer ou de réfrigération du moteur de propulsion. Leur nombre a conduit le BEAmer à lancer une étude spécifique des circuits d'eau de mer des navires de pêche.

Le risque d'**incendie** reste relativement constant, mais l'analyse de ces accidents a incité le BEAmer à lancer une étude sur les systèmes d'extinction fixe à bord des navires de pêche en vue d'améliorer la prévention

Les accidents liés à la stabilité, auxquels on peut lier le phénomène de croche pour les chalutiers, reste stable dans le temps.

Le *BEAmer* a lancé une étude pour améliorer la stabilité dynamique des chalutiers et sa prise en compte au niveau opérationnel. Le gros temps est aussi un facteur de risque, les chalutiers étant notamment vulnérables à l'entrée d'eau sur la plage arrière par mer de l'arrière. Dans ce cas la situation d'étanchéité des navires devient un facteur primordial.

Commerce

D'une manière générale le nombre d'accidents diminue. Le *BEAmer* n'a cependant pas de données suffisantes sur les 10 ans d'existence pour dégager une tendance fiable. En utilisant les données au niveau mondial on constate que les avaries machine sont la cause principale d'accidents graves d'origine mécanique ou technique nécessitant prise en remorque ou refuge en eaux abritées.

Abordages

Nombreux cas de collisions entre navires de commerce et entre navires de commerce et de pêche (voir ci-dessus).

Les abordages entre navires de commerce sont soit dus initialement à des problèmes techniques soit dus au seul facteur humain.

Pour le facteur humain le plus important que le *BEAmer* a eu à traiter est celui du *TRICOLOR* avec le *KARIBA*, le *CLARY* étant aussi impliqué et des *NICOLA* et *VICKY* sur l'épave du *TRICOLOR* (pouvant être assimilés à des échouements)

Les abordages dus au facteur humain peuvent être dus à une mauvaise interprétation d'une situation conduisant à des décisions inappropriées ou à une application erronée des Règles de barre.

Dans la majorité des cas ils sont dus à une veille défectueuse :

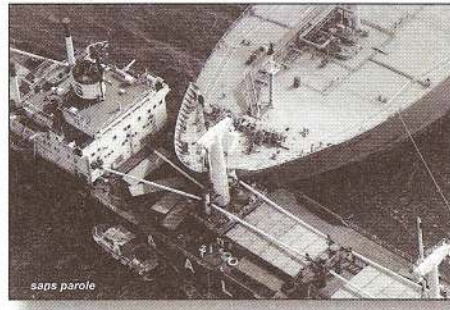
- soit par manque de vigilance vis-à-vis des navires qui ne suivent pas le flux dominant, traversiers ou pêcheurs, notamment dans les DST,
- soit par mauvaise gestion des ressources passerelle,
- soit par augmentation des tâches sans rapport avec la conduite du quart, soit par excès de fatigue, ces deux derniers points souvent liés à des effectifs insuffisants

Echouements

Comme pour les abordages ils peuvent avoir une cause mécanique ou humaine.

Les échouements pour cause purement technique sont peu nombreux.

Ceux ayant pour origine le facteur humain sont plus nombreux, soit pour un problème de gestion des ressources à la passerelle, soit liés au problème de fatigue.



sans parole

Comme pour les abordages il apparaît très clairement que l'aptitude à assumer le quart est souvent liée à la faiblesse des effectifs et aux tâches administratives ou commerciales effectuées pendant le quart.

Accidents dus à la cargaison

Pertes de cargaisons à la mer :

- celles de porte-conteneurs qui posent le problème du saisissage, du comportement des porte-conteneurs à la mer, du traitement des conteneurs tout au long de la chaîne de transport.
- celles aussi de ripage de pontées à la suite de problèmes de saisissage, pouvant entraîner des pertes de réserve de stabilité.

Dangerosité de certaines cargaisons :

- combustion de chargement de fer obtenu par réduction directe (DRI)
- d'autres accidents liés au type de cargaison comme soufre liquide, engrais à base de nitrates, le sucre ou l'essence en fûts ont fait l'objet d'enquêtes du *BEAmer*.

Explosion

Enquête concernant le *CHASSIRON* caboteur pétrolier à la suite de l'explosion de 3 citernes au large de Bayonne. A posé le problème de l'inertage des pétroliers de moins de 20.000 tonnes de PEL.

Accident similaire sur le *METANOL* explosion de citerne en déchargement de méthanol à Lavéra.

Incendie

Enquêtes sur incendies comme les feux de machine, notamment sur vedettes à passagers, ou d'emménagements.

Défaillance structurelle

Enquêtes complexes sur l'*ERIKA* et dans une moindre mesure sur le *PRESTIGE*.

Le cas du *IEVOLI SUN* a mis en évidence un envahissement progressif des ballasts par leurs dégagements d'air, peut être assimilé à une défaillance structurelle car mettant en cause l'intégrité du flotteur.

En Polynésie française *TAHITI NUI IV* dont l'exploitation conduisait à des échouages fréquents sur des récifs coralliens affaiblissant ainsi la structure.

SYNTHESE

Les deux premières causes d'accidents, abordages et échouements, sont quelquefois dus à une défaillance technique mais le plus souvent au facteur humain.

Les accidents dus aux cargaisons sont nombreux aussi. Ils ont donné lieu à des actions de l'OMI telles que : modification du recueil BC (cargaisons solides en vrac) pour le sucre ou le DRI (fer obtenu par réduction directe) ; ou proposition d'inertage des petits pétroliers.

Une action va être menée avec d'autres pays notamment le Royaume Uni, sur le transport des conteneurs.

Les cas d'incendie ou d'explosion ayant donné lieu à enquête par le *BEAmer* sont souvent liés à la nature de la cargaison.

Une proportion importante d'accidents se produit en zone européenne, cela devrait conduire à une étude et une analyse de grande ampleur afin d'en déduire des mesures d'amélioration possibles.

10 ANS D'ÉTUDES

Réalisées :

- Abordages entre navires de pêche et de commerce (2001)
- Evacuation de navires de pêche (2002)
- Echouement des navires de pêche (2003)

En cours :

1. Stabilité des navires de pêche :

Un certain nombre de naufrages, a fait ressortir les difficultés à analyser, avec les moyens de calcul actuellement disponibles, le comportement d'un bateau de pêche lorsqu'il est soumis à de contraintes extérieures telles que la houle de l'arrière du travers ou une traction du train de pêche.

Une société spécialisée dans l'hydrodynamisme est chargée, par le *BEAmer* et les Affaires Maritimes, de réaliser un simulateur de stabilité dynamique, dans lequel, après avoir entré les données d'un navire, il sera possible de faire varier un certain nombre de paramètres : hauteur, période et direction des houles, effet du vent, masses et répartition des poids, carènes liquides, efforts exercés par le train de pêche, poussée de l'hélice, action du pilote automatique.

Ce simulateur permettra de modéliser les conditions réelles d'un accident dans lequel la

perte de stabilité du navire a pu jouer un rôle. Il permettra aux services chargés de la réglementation et de la sécurité des navires d'affiner les critères réglementaires de stabilité statique. Il pourra être utilisé pour améliorer la conception des bateaux de pêche. Il permettra d'établir pour chaque navire les conditions de mer ou de vent pour lesquelles le patron devra prendre des mesures de précaution. Il pourra aussi servir à l'établissement de cours de formation sur la stabilité adaptés à divers types de navires et à leurs conditions d'exploitation.

2. Sécurité des navires de pêche et des vedettes à passagers :

L'analyse d'accidents ou d'incidents à bord de navires de pêche de moins de 24 m et de vedettes à passagers résultant d'une voie d'eau ou d'un incendie, principalement à la machine, et les recommandations qui en sont issues, a conduit le BEAmer à mener une réflexion sur ces deux causes majeures de sinistre, sur les moyens de les prévenir et d'en minimiser les conséquences.

Deux actions sont engagées :

- l'une portant sur l'étude d'un système centralisé de détection et de lutte contre le feu.
- l'autre concernant l'étude d'un système centralisé de détection et de lutte contre les voies d'eau.

Elles comportent deux phases avec participation d'un bureau d'études spécialisé.

La première phase (achevée) a consisté en :

- définition de la problématique à partir de l'analyse des causes et des circonstances qui ont conduit à de graves dommages, voire à la perte totale du navire,
- description des systèmes présents à bord,
- évaluation de la fiabilité par rapport à la technologie employée.
- esquisse de typologie, avec notions de prix, en considérant les aspects de fonctionnement en service et d'entretien.

Les rencontres avec les patrons pêcheurs et les exploitants de vedettes à passagers ont permis :

- une meilleure connaissance des différentes causes des avaries et des conditions initiales,
- une évaluation de la fiabilité des produits utilisés et des problèmes de fonctionnement en service et d'entretien de l'installation,
- l'établissement d'un cahier des charges d'un système de surveillance.

A l'issue de cette première phase, une analyse complémentaire sera réalisée par un groupe de travail comprenant les professionnels, les

chantiers de construction et équipementiers, l'Administration et les sociétés de classification. Le but étant de revoir les systèmes dans leur ensemble et d'éliminer les sources de défauts possibles. Ce qui pourrait conduire à la définition et à l'homologation de nouveaux systèmes et/ou matériels les mieux adaptés, incluant emplacement, ergonomie, contrôle périodique du système (actif ou passif).

L'étude pourra aller jusqu'à la proposition d'un cahier des charges pour un système de surveillance. Celui-ci pourrait intégrer détection incendie et voie d'eau sous la forme d'une centrale de surveillance homologuée CE à partir de laquelle des actions automatiques pourraient être réalisées ou exécutées par une seule personne et adaptable aux navires existants comme aux navires neufs.

10 ANS DE RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

En 10 ans de nombreuses recommandations ont été émises.

Beaucoup ont été prises en compte :

- équipement des grands navires d'enregistreurs de données de voyage « boîtes noires »,
- inertage des navires citernes de moins de 20.000 tonnes transportant des marchandises dangereuses,
- modification apportées par l'OMI aux fiches relatives au sucre et au DRI dans le recueil BC,
- prise en compte des résultats des organismes d'enquête, dont le BEAmer, dans l'élaboration de la nouvelle Convention Internationale du Travail Maritime,
- la mise en place d'alarmes voies d'eau à sécurité positive,
- l'embarquement et le port du VFI (vêtement flottant individuel),
- l'élaboration de la classe V-PRO en matière de radeaux de sauvetage,
- le renforcement du MRCC de Nouméa.

Aujourd'hui d'autres sont encore

à satisfaire, parmi celles-ci le BEAmer tient particulièrement

- à la **priorité absolue de la veille nautique** ;
- au **maintien des ouvertures en position fermée à la mer** ;
- à l'adaptation de la **conduite des navires** (pêche, plaisance) **aux conditions de mer rencontrées** ;
- au **port effectif des VFI** ;
- à la **formation à la sécurité** à la pêche ;
- à la **préparation des équipages aux situations d'urgence**.

Le SHOM nous annonce la publication de nouvelles cartes.

Pour le pays Basque : Après les campagnes de mesures hydrographiques des côtes Sud-ouest de la France, du Vieux Boucau à la baie de Fontarabie, le SHOM vient de publier de nouvelles cartes de la zone. La publication d'une carte hauturière et de deux cartes côtières améliore de manière significative la couverture et la connaissance de ce secteur et devrait mieux répondre aux attentes des marins et des professionnels de la mer. Carte 7440 de pilotage hauturier au 1:50 000 de Vieux Boucau à la baie de Fontarabie, incluant en cartouche au 1:10 000 le Port de Capebreton. (cette carte remplace les cartes 6557, 6558 et 6586)

Pour la Baie de Douarnenez : Carte des sédiments de la baie de Douarnenez n° 7121G au 1:30 000. Variante de la carte marine fondamentale, réalisée selon les normes établies en relations avec les marins pêcheurs. La teinte bleue est remplacée par des données sédimentaires différenciées par onze figurés. La compilation des données recensées a été effectuée par l'Ifremer et l'Université de Brest. Elle permet de définir et de numériser les limites des zones : roches, cailloutis, cailloutis graveleux, graviers, graviers sableux, sables, sables coquilliers, sables fins, sables très fins, sables vaseux, sables fins vaseux et vases. Depuis 1992 vingt quatre cartes de la Manche, de l'Atlantique et du plateau guyanais ont été publiées. Vingt autres cartes sont en projet pour compléter la couverture existante au 1:50 000 y compris les côtes méditerranéennes. Chacune d'entre elles, réalisée en près de deux années a fait ou fera l'objet d'une étude sur la sédimentation et la dynamique sédimentaire. Cette couverture s'étendra progressivement à toutes les côtes françaises et sera complétée par des cartes à d'autres échelles.

Pour la Corse : Première carte de sédiments du littoral corse. Au 1:50 000, de Punta di Acciolu à Capo Cavallo n° 6970 G. Compilation des données recensées effectuée par le SHOM en collaboration avec l'Université de Corte et le BRGM. Permet de définir puis de numériser les limites des zones : roches, cailloutis, cailloutis graveleux, graviers, graviers sableux, sables, sables coquilliers, sables fins, sables très fins, sables vaseux, sables fins vaseux et vases. 9 cartes sont en projet pour le littoral corse, les publications s'étendant en 2008, 2009, 2010 à raison de 3 cartes par an.

⇒ **L'Agence Européenne de sécurité maritime (EMSA) ajoute sept navires à sa flotte antipollution.**

Lisbonne 5/12/07- l'EMSA a conclu, pour 18,4 M €, de nouveaux contrats pour des navires de récupération de pétrole auprès d'armateurs Européens. D'ici mi-2008, sept nouveaux navires pétroliers opéreront comme navires d'intervention de l'EMSA. Ces navires sont le Forth Fisher, le Mersey Fischer et le Galway Fischer, qui sont en ligne entre l'Irlande et l'Angleterre ; les Bahia Uno et Bahia Tres, armateur Mureoil, interviendront sur pollutions dans le détroit de Gibraltar ; le Salina Bay, armateur Tank Ship Management de Malte, est prévu pour la Méditerranée centrale ; Aktea OSRV, exploité par Environmental Protection Engineering, est prévu pour incidents en Méditerranée orientale. Ces sept navires sont la troisième série de navires sous contrat de l'EMSA. Depuis 2005, neuf autres navires opérant en Baltique, Méditerranée et Atlantique ont été transformés. Willem de Ruyter, directeur d'exploitation à l'EMSA a indiqué «L'EMSA est dans une bien meilleure position pour fournir rapidement des navires d'intervention dans le cas d'une pullulation éventuelle. L'année prochaine il nous restera à combler quelques lacunes, dont la mer Noire. Nous recherchons actuellement comment faire au mieux».

⇒ **Accusation contre le pilote du Cosco Busan.**

San Francisco 7/12/07 - Le pilote du Cosco Busan qui a heurté le Bay Bridge d'Oakland dans la baie de San Francisco le 7 Novembre, a été formellement accusé d'erreur de conduite par la commission de l'union des pilotes de la région. John Cota est accusé « de ne pas s'être posé de question sur la sécurité de la manœuvre, vu les circonstances, et d'avoir poursuivi sa route avec des informations insuffisantes sur la visibilité prévue sur sa route». Il est également accusé «d'avoir fait route à vitesse excessive, vu les circonstances, et de n'avoir pas utilisé toutes les ressources disponibles ». En particulier, il est accusé de n'avoir pas utilisé le remorqueur arrière, de n'avoir pas recherché d'instructions du VTS des USCG, et de n'avoir pas donné de meilleures instructions de veille.

San Francisco 10/12/07 - Les CG ont retiré son brevet d'officier de marine marchande au pilote John Cota. Dans un communiqué, l'agence indique avoir demandé à Cota de remettre «volontairement» son brevet parce qu'il «n'est pas physiquement apte». Si Cota refuse, les CG disent avoir la possibilité de l'accuser d'incompétence et de le traduire devant un juge administratif. Réparations du navire en cours avec la soudure d'une tôle provisoire, mais il lui est interdit de se déplacer car qu'il y a plusieurs plaintes, fédérales et privées, en vue de saisie du navire pour garantir le paiement des dommages.

⇒ **La pollution du Cosco Busan (en baie de San Francisco) booste la réglementation.**

Washington 7/12/07- Des législateurs Californiens les sénateurs Barbara Boxer et Dianne Feinstein ont proposé deux textes pour renforcer les règles du shipping après la pollution du Cosco

Busan. Le Maritime Emergency Prevention Act pour renforcer l'autorité du VTS des USCG : ce texte donnera autorité aux CG pour ordonner à des navires de changer cap et vitesse ; il engagera 20 MUSD pour l'amélioration du VTS. Selon Boxer : «Si le VTS détecte un navire avec un cap dangereux et une vitesse excessive, il aura autorité pour intervenir. Le temps n'est plus à de nouvelles discussions ou tergiversations». Fairplay avait été le premier à signaler, fin Novembre, qu'une amélioration du VTS devait faire suite cet accident. A aussi été proposé le Oil Spill Accountability Act, qui augmenterait les limites US de responsabilité pour les frais de nettoyage ou autres. Les chiffres actuels sont de 1900 USD/tjb pour les pétroliers double coque, 3000 pour les simple coque, et 950 pour les autres navires marchands. Le texte propose une augmentation à 1900 USD/tjb pour les cargos.

⇒ **MARPOL «n'est pas prise au sérieux».**

Londres 7/01/08 - Pour le Standard P&I Club, les gestionnaires de navires agissent avec légèreté malgré la menace d'amendes et d'emprisonnement selon les règles Marpol. «Toute loi qui peut entraîner des amendes en millions de dollars, des pertes de temps, sur ordre de tribunaux, pour la mise en conformité avec les règles environnementales et des peines de prison pour les membres d'équipage mérite d'être prise au sérieux» a écrit Brian Glover, directeur du contentieux. Il affirme que bien des exploitants ignorent les risques, soit parce qu'ils considèrent que c'est un problème purement US, ou bien - malgré les règles de l'ISM déjà vieilles de dix ans - ils pensent qu'ils peuvent se cacher derrière l'ignorance de ce qui se passe à bord. «Un exploitant de navire est, par délégation, responsable des actions de ses employés... même si ces actions sont directement en contradiction avec les instructions ou politique de la compagnie», ajoutant que les pays de l'UE sont aussi stricts que les USA et que les petites infractions ne doivent pas être ignorées. Les pays asiatiques deviennent également intolérants, comme le démontre le cas du Hebei Spirit.

⇒ **Bimco met en garde contre le racket par les agences antidrogue.**

Copenhague 9/01/08 - Bimco, groupement mondial des armateurs, met en garde les navires escalant au Nigéria, contre les inspections par l'agence anti drogue (DEA) Nigérienne. Lors de trois incidents séparés à Tin Can et Lagos, des officiers de la DEA ont été signalés fouillant toutes les cabines jusqu'à ce qu'ils finissent par trouver quelque chose pour mettre une amende exorbitante. Dans un premier cas une denrée avec date périmée dans la cabine d'un membre d'équipage a provoqué une amende de presque 90000 USD, ramenée à 1300 USD après de longues discussions, payée cash et sans reçu. Dans un deuxième cas la DEA a trouvé un tube de pommade oculaire dans la poubelle du maître d'équipage. L'inspecteur a soutenu qu'il restait un peu de pommade dans le tube : amende d'environ 400 USD. Dans un troisième cas, le capitaine a eu à négocier la réduction d'une amende de 3000 à 300 USD pour un médicament du maître d'équipage non accom-

pagné d'une ordonnance, bien sûr paiement cash et sans reçu.

⇒ **L'OMI se félicite des standards de sécurité pour les démolitions.**

Londres 22/01/08 - Pour l'OMI les nouveaux standards fixés pour améliorer la sécurité dans les chantiers de démolition sont les bienvenus. L'«ISO 30000» est un ensemble de normes pour les navires afin de protéger l'environnement, fixé par le NGO (International Organisation for Standardisation). Le but est de fournir des règles pour améliorer la gestion du recyclage des navires en orientant la répartition des ressources, des responsabilités et l'évaluation des procédés. Il s'applique à tous, chantier, société de classification, exploitant et armateur. Charles Piersall, président du comité technique ISO a dit : «Cela a été fait pour aider les professionnels - grands ou petits - dans la mise en place uniforme des normes OMI pour le recyclage des navires et peut être utilisé partout par n'importe quelle organisation, pour des navires de tout type et toute taille». Les documents sont attendus dans le courant de l'année, et seront approuvés par l'OMI qui pourrait y faire référence sous forme de circulaire. D'autres normes en cours d'élaboration, concerneront de meilleurs procédés, des informations pour la gestion des matières dangereuses et des méthodes pour l'enlèvement de tels produits, y compris l'amiante.

⇒ **Le P&I Club Gard attaque le gouvernement.**

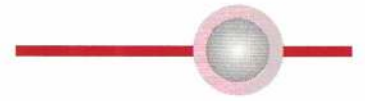
Oslo 30/01/08- Gard, P&I Club Norvégien, a attaqué en justice le gouvernement Norvégien pour le naufrage du vraquier Rockness en 2004. Le P&I dit que le service hydrographique Norvégien avait découvert et situé le rocher sur lequel le navire s'est échoué, entraînant 18 morts, neuf ans avant l'accident, mais il n'avait pas été porté sur les cartes. Svein Buvik, vice président, a dit : «Cette action a seulement commencé la semaine dernière et en est à ses débuts. Il est exact que la plainte se base sur une faute des autorités en charge pour n'avoir pas publié normalement cette information au sujet de ce rocher immergé». Ce sera au tribunal de décider si cette allégation est vraie.

⇒ **La Finlande s'inquiète du mauvais arrimage de marchandises**

Helsinki 4/02/08- L'Administration Maritime Finlandaise (FMA) indique qu'une action de vérification de l'arrimage des marchandises dans les conteneurs et les camions arrivant dans ses ports a montré des négligences importantes. L'an dernier, sur 23 inspections complètes, la marchandise avait été mal saisie dans près de la moitié des cas. Les unités en défaut ont été arrêtées dans le port afin que les défauts soient corrigés avant un transport dans le pays. Le FMA indique «Un mauvais arrimage de marchandises est contraire aux règles et cela montre une négligence vis-à-vis de la sécurité en général et maritime en particulier». Elle insiste sur le fait que si c'est de la responsabilité des équipages de s'assurer du bon arrimage des marchandises à bord des navires, il n'y a rien qu'ils puissent faire en cas de mauvais arrimage à l'intérieur d'unités.

En passant par la cambuse

LA CUISINE DES ILES



Parmi ces îles il y a les Canaries où l'on ne peut échapper au «puchero canario» : dans un faitout avec de l'eau, mettre oignons, ail, tomate, sel, laurier ; après 5 minutes d'ébullition, ajouter des pois chiches ayant trempé une nuit, côtes de porc, épaule de mouton et épis de maïs en morceaux, puis ajouter un chou vert en quartiers, carottes, citrouille, pommes de terre, patates douces, haricots verts, le tout doit cuire 2 heures, avec vos propres proportions et l'ajout de quelques ingrédients vous obtiendrez vous aussi le meilleur puchero des Canaries.

Bien qu'en perte de vitesse, l'incontournable est aussi le «gofio» ce sont des céréales : blé, orge, maïs, voire pois chiches ou certaines racines, légèrement torrifiées et moulues qui donnent une farine prête à l'emploi, par exemple au petit déjeuner, avec du lait, mais se prépare aussi avec du miel, du fromage ou du poisson.

Les bananes des Canaries sont délicieuses et on peut les préparer en galettes : peler 6 bananes, les ébouillanter durant 2 mn, mettre dans une terrine avec 2 cuillères à soupe de farine et 2 de sucre, 1 cuillère à café de cannelle et 1 de pastis et 2 œufs battus, bien mélanger et avec une cuillère à soupe, prendre un peu de cette pâte que l'on met dans la friteuse, se mange chaud ou froid, avec du miel.

C'est surtout à Tenerife que l'on trouve la «carne fiesta» lors des fêtes populaires : dans une terrine, couper 400g de viande de porc en morceaux de 2 à 3 cm, ajouter 1/2 litre de vin blanc, 1 tête d'ail en morceaux, origan, thym, poivre et sel, laisser macérer quelques heures et frire à l'huile d'olive, à manger avec des frites.

On trouve aussi le premier fromage de chèvre espagnol à avoir son AOP : le majorero, qui doit son nom à la marjolaine dont sont friandes les chèvres, en particulier sur Fuerteventura.

Sur l'île Gran Canaria, sur les hauteurs de Guia et de Galdar, on élabore un fromage à base de lait de

vache et de brebis : le « flor de Guia », fleur, car le caillé est obtenu, non pas avec la présure habituelle, mais avec des fleurs de cardon. Se mange nature, mais est souvent ajouté à des soupes ou des ragoûts.

Une spécialité qui vient de La Gomera, c'est l'«almogrote» un mélange de fromage sec coupé en tout petits morceaux, passer au mortier ou au mixer avec des tomates mondées, quelques gousses d'ail, 1 piment rouge et de l'huile d'olive, ce qui donne une pâte à tartiner délicieuse de préférence sur des tartines de pain grillé.

Et bien restons sur cette île longtemps très protégée par son relief très marqué, et déjà protégée lors de la dernière glaciation, ce qui a permis à des plantes du tertiaire, comme la rose des pierres de subsister.

Afin de pouvoir communiquer d'une vallée à une autre les îliens utilisent le «silbo» qui est une langue sifflée, encore enseignée avec l'appui de l'UNESCO.

Sur cette île on trouve une variété de grands palmiers (20 m de haut et 1 m de diamètre), il y en a plus de 100.000, qui fournissent le «miel de palme», tous les 5 ans on ôte les feuilles centrales et par la blessure la sève (le guarapo) va monter au rythme d'une dizaine de litres par nuit, comme la sève d'érable, on va la cuire, 5 litres de guarapo donnent 1 litre de miel de palme, qui mélangé entre autre avec du rhum ou de l'eau de vie va donner le « gomeron », la boisson reconstituante de l'île.

Cette île est restée célèbre aussi, car c'est d'ici que le 6 septembre 1492, Christophe Colomb est parti à la découverte de l'Amérique. Il avait fait escale à San Sébastian pour faire le plein d'eau douce, et dans le patio de l'actuel Office de Tourisme, se trouve un puits le «pozo de Colon» sur lequel on trouve une plaque de bronze portant cette information : «C'est avec cette eau que l'Amérique a été baptisée».

Cdt Y. CHARLOT

Depuis quelques années on entend parler des efforts que l'Administration est prévue faire pour rendre les textes réglementaires compréhensibles aux usagers. En voici un bel exemple extrait du texte de l'arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance.

Décret du 2 Août 2007 article 1^{er} (définitions)

b) Par «bateau de plaisance à moteur», tout bateau exclusivement motorisé et tout bateau à propulsion vélique dont le rapport entre la surface de voilure exprimée en mètres carrés et la masse exprimée en kilogrammes est inférieur à un coefficient fixé par un arrêté des ministres chargés de la mer et des transports

Arrêté du 28 septembre 2007

Article 16

Le coefficient prévu par le - b - de l'article 1^{er} du décret du 2 août 2007 susvisé et permettant de déterminer le mode principal de propulsion d'un bateau de plaisance lorsque ce dernier n'est pas exclusivement motorisé est le suivant :

«Sont considérés comme voiliers les navires dont la propulsion principale est vélique, à condition que $A \leq 0,07(mLDC)^{2/3}$, mLDC étant la masse du navire en condition de charge, exprimée en kilogrammes et A, exprimée en mètres carrés, étant la surface de voilure projetée, calculée comme la somme des surfaces projetées en profil de toutes les voiles qui peuvent être établies lorsque le navire navigue au près, sur les bômes, cornes, bouts-dehors, queues de malet ou autres espars, et de la surface du ou des triangles avant, jusqu'à l'étai le plus avancé, fixé de manière permanente pendant le fonctionnement du bateau au mât portant les voiles établies, sans recouvrement, en supposant que les drailles et les chutes sont des lignes droites. La surface du triangle avant de chaque mât doit être celle donnée par $IJ/2$, ou I et J sont les mesurages entre la face avant du mât, l'extrémité arrière de l'étai et la ligne de livet au droit du mât. La surface des espars n'est pas incluse dans le calcul de la surface de voilure projetée, à l'exception des mâts-ailes.»

Dire que des tas de gens ont navigué, et naviguent encore, sans connaître la définition officielle de la chose qu'ils utilisent instinctivement !

Sans être matheux cette formule manque sérieusement de signe d'égalité ou de limites inférieure ou supérieure.

Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement...

Courteline a encore de beaux jours