

# AFCAN

## *Informations*



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](mailto:courrier@afcan.org)

Site web : [www.afcan.org](http://www.afcan.org)

## Sommaire

Editorial .....	P.3
Réaction de l'AFCAN au classement sans suite, affaire «capitaines SNCM».....	P.4
Responsabilité environnementale :	
réponse du Garde des Sceaux .....	P.5
Les amendes pour pollution bougent autant que la bourse.....	P.6
O.M.I.: 85ème session du comité de la sécurité (MSC) .....	P.7
Abordage entre les transbordeurs Île de Groix et St TUDY..	P.12
Rôle du capitaine dans la lutte contre le harcèlement.....	P.13
Conflit entre armateur et capitaine :	
arrêt en cour de cassation.....	P.16
Evaluation formelle de sécurité sur l'alcoolisme à bord des navires .....	P.21
Enjeux de sûreté d'un transporteur de passagers en 2008 .....	P.24
Traitement des eaux de ballast.....	P.26
Accident lors du nettoyage de turbosoufflantes.....	P.28
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.29
En passant par la cambuse .....	P.32

## **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 Hubert ARDILLON**

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2009

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 :

**Cdt A. Jegu, Secrétaire Général**  
**Résidence Georges V - 2 square du Printemps**  
**78150 LE CHESNAY**

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

Merci.

## Conseil d'Administration

Elus -> 2010	Elus -> 2011	Elus -> 2012
H. Ardillon	B. Apperry	M. Prébot
L. Barbançon	Th. Caudal	B. Derennes
M. Bougeard	F. Capoulade	A. Jegu
Ph. Grall	G. Guillevic	M. Le Doaré
R. Le Bousse	R. Le Doaré	D. Marrec
J.F. Le Gall	H. Quéré	J.P. Cote
F.X. Pizon	J. Ruz	Th. Rossignol

## Bureau

Président	H. Ardillon
Vice-Présidents	L. Barbançon Ph. Grall F.X. Pizon Th. Rossignol
Secrétaire Général	A. Jegu
Trésorier	R. Le Bousse tresorier@afcan.org

### Conseil Assurance

Guillevic G. - juridique@afcan.org

### Site web

F.X. Pizon - webmaster@afcan.org

### Présidents de Régions

H. Ardillon : Normandie - normandie@afcan.org  
 J.D. Troyat : Ile-et-Vilaine - ile-et-vilaine@afcan.org  
 Ch. Loudes : Finistère - finistere@afcan.org  
 B. Derennes : Morbihan - morbihan@afcan.org  
 J.P. Declercq : Loire - loire@afcan.org  
 Ph. Sussac : Bordeaux - bordeaux@afcan.org  
 R. Préa : Marseille - marseille@afcan.org

### 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

# Grenelle de la Mer

Le Ministre d'État chargé de l'Environnement et de la Mer propose un «Grenelle de la Mer». Il me paraît évident que nous devons faire partie des commissions d'études qui sont appelées à répertorier les défauts et les violences faites sur l'environnement maritime, et à promouvoir une nouvelle politique d'environnement maritime responsable

Soyons lucides, nous passons – enfin les actifs – encore plus de la moitié de notre temps sur notre navire, donc sur la mer. La terre n'est jamais que notre domicile secondaire. Désirer un environnement maritime de qualité et propre, cela fait partie de l'ordre normal des choses. On y vit, c'est plus agréable quand c'est beau à regarder.

Soyons honnêtes, même si nous ne sommes pas responsables de la plus grosse partie de la pollution maritime, nous y sommes quand même pour quelque chose. Certes les temps ont changé, mais il n'y a pas si longtemps, nous faisons plus de rejets, maintenant illicites, qu'aujourd'hui.

Soyons francs aussi, le marin a été plus tôt que d'autres sensibilisé à la pollution générale et maritime en particulier. Nous avons été des précurseurs pour le tri sélectif des déchets, des précurseurs aussi pour l'élimination des résidus huileux. Même si, et de loin s'en faut, nous n'avons pas eu, et encore aujourd'hui, du matériel de qualité et fiable entre les mains.

Il était donc normal que l'AFCAN demande à faire partie des commissions de ce «Grenelle de la Mer». Nous avons certainement des choses à dire sur les habitudes des marins en terme de protection de leur environnement, tous ne sont certainement pas les voyous que l'on se plaît à décrire. Comme nous avons certainement aussi des idées d'amélioration à apporter dans la lutte contre les pollutions diverses. Chaque idée, chaque petit détail vu ou entendu sera pour nous une source de renseignement ainsi qu'une force de proposition. Il ne faut pas que notre présence soit simplement synonyme de critiques systématiques.

Un appel est donc lancé aux Afcaniens, nos représentants qui iront à ces débats ont besoin de tous, principalement des actifs, de connaître leurs problèmes, leurs solutions aussi et leurs espérances.

L'Afcan a aussi demandé de faire partie du groupe de réflexion sur les cursus scolaires maritimes. Avoir des gens bien formés à bord, c'est certainement aussi participer à l'amélioration de l'environnement maritime.

Le problème de la formation des équipages sera-t-il intégré au « Grenelle de la Mer » ? Pas sûr mais on ne peut que l'espérer.

Bon vent, belle mer

**Cdt Hubert ARDILLON**  
 Président

# RÉACTION DE L'AFCAN AU CLASSEMENT SANS SUITE DE L'AFFAIRE «CAPITAINES SNCM»

*Association Française des Capitaines de Navires*

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61  
E-mail : [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org) - Site Internet : <http://www.afcan.org>



Madame le Garde des Sceaux  
Ministère de la Justice  
Place Vendôme  
75001 PARIS

Brest, le 24 janvier 2009

Madame le Ministre,

Faisant suite aux courriers que l'Association Française des Capitaines de Navires vous a fait parvenir en juillet 2007 et février 2008 au sujet de l'affaire dite «Capitaines SNCM», lettres auxquelles vos services ont répondu par la notification du classement sans suite, l'Association a demandé au Procureur Général de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence la réouverture du dossier, afin d'être informée des motifs qui ont amené ce classement sans suite.

Le Procureur Général de la Cour d'Appel d'Aix en Provence nous a signifié le 15 décembre que la décision du classement sans suite était confirmée, car «les enquêtes n'ont pas permis avec certitude l'identification des responsables de ces agissements». Or, les Capitaines expulsés de leur navire ont déposé plainte auprès des Affaires Maritimes contre les auteurs de ces exactions, nommément désignés, plainte appuyée par des témoins, dont le dossier a été ensuite transmis au Parquet. Il s'avère que les Capitaines expulsés n'ont par la suite jamais été entendus sur cette affaire alors qu'ils en étaient les plaignants. Il aura donc suffi aux personnes, nommément désignées, de nier les faits qui leur sont reprochés pour ébranler suffisamment les convictions des enquêteurs et entraîner le classement sans suite de ces affaires. Et pourtant, le Capitaine d'un navire peut faire fonction d'Officier d'Etat civil et d'Officier de Police judiciaire, et à ce titre, il est assimilé à une personne assermentée. Ainsi, toute déclaration de sa part, et en particulier son rapport de mer, fait foi jusqu'à la preuve du contraire.

L'Association Française des Capitaines de Navire ne prétend pas mettre en cause l'exercice légitime de l'action syndicale à bord des navires, mais elle estime que, à bord des navires plus qu'ailleurs, cette action n'est plus légitime dès lors qu'elle met directement en cause la sécurité du navire, des personnes, des biens, et de l'environnement, que le Capitaine a la responsabilité d'assurer et de faire respecter. L'Association constate ainsi avec amertume, tristesse et contrariété, l'absence de toute considération à l'égard des Capitaines, qui ont été et qui n'en doutons pas seront encore expulsés de leur navire par des excités membres ou non de l'équipage. Il n'y a pas si longtemps, de tels actes auraient été exactement qualifiés et punis en conséquence. Mais on peut penser que la nécessité de la paix sociale au sein de la SNCM et dans la région, a joué un rôle majeur dans la prise de cette décision.

Aux violences de cette destitution de commandement par des subordonnés, il nous faut maintenant ajouter le mépris de la fonction infligé par la Cour de Justice, allant même au point que le Procureur de la République de Marseille n'ait pas jugé utile d'informer les plaignants de sa décision de classement sans suite, malgré l'article 40-2 du Code de procédure pénale.

Nous, les Capitaines de navires, sommes dans un passé récent, devenus les «voyous des mers». Est-ce à ce titre que nos paroles et écrits puissent à ce point être remis en cause par de simples manifestants ?

Veillez agréer, Madame le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le Président, Commandant Hubert ARDILLON

P.J. : lettres de juillet 2007 et février 2008

# LOI SUR LA RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

## RÉPONSE DU MINISTRE D'ÉTAT



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

09 FEV. 2009

CABINET  
DU GARDE DES SCEAUX, MINISTRE DE LA JUSTICE

LE DIRECTEUR DU CABINET

Monsieur le Vice-Président,

Vous avez bien voulu porter à la connaissance de Madame le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, l'inquiétude des capitaines de navires au regard des sanctions pénales prévues par la loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale pour réprimer les pollutions maritimes involontaires, alors que la notion d'imprudence serait insuffisamment définie.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, compte tenu des dégâts considérables qui ont été causés à l'environnement par les pollutions maritimes (littoral, tourisme, faune et flore, ostréiculteurs, collectivités territoriales etc.), le législateur a tenu à apporter une réponse pénale plus sévère en augmentant considérablement les sanctions pénales (15 millions d'euros en cas de faute intentionnelle, 7,5 millions d'euros en cas d'imprudence entraînant un dommage important, et 800.000 euros en cas d'imprudence et de négligence.)

Les sanctions pénales sont ainsi apparues plus dissuasives et plus en rapport avec la capacité financière des sociétés multinationales responsables. L'effet dissuasif du dispositif répressif français a d'ailleurs été souligné auprès de Madame le Garde des Sceaux lors d'un déplacement récent à Brest. C'est ainsi que les juridictions du littoral spécialisées ont traité 18 affaires en 2006, 4 en 2007 et 3 en début d'année 2008.

Il importe de souligner que le capitaine n'est pas le seul responsable. Dans la plupart des cas l'armateur est tenu de payer l'amende financière à hauteur de 90 % (ex : navires Mihalis, Ocean Eagle, Normandie, Captain Diamantis, Atlantis Charm, Kapitonas Kaminskas, etc ...). De même, les armateurs mais aussi les exploitants de plate-forme en mer sont visés par l'article 6 de la loi relative à la responsabilité environnementale, laquelle prévoit d'une manière générale, eu égard aux dispositions du code de l'environnement et de la Charte de l'environnement, que les pollueurs sont les payeurs quel que soit le type de pollution engendré. Enfin, des assurances peuvent être contractées afin de couvrir l'action civile éventuellement engagée par les victimes afin d'indemniser leur préjudice.

Commandant François-Xavier PIZON  
Vice-Président de l'Association Française  
des capitaines de navires  
Rue de Bassam  
29200 BREST

13, place Vendôme  
75042 Paris Cedex 01  
Téléphone : 01 44 77 60 80

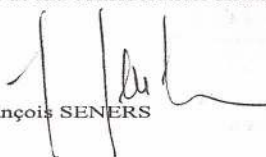
S'agissant de la notion d'imprudence, celle-ci est utilisée en droit pénal de longue date en matière d'infractions non intentionnelles. Récemment, la loi du 10 juillet 2000, modifiant l'article 121-3 du code pénal, a rendu plus rigoureuses les conditions d'engagement de la responsabilité pénale en exigeant que l'imprudence soit la cause directe du dommage créé. A défaut, seule une faute caractérisée par un manquement délibéré à une obligation précise de sécurité ou de prudence permet d'engager la responsabilité pénale d'une personne. En tout état de cause, il appartient au juge d'interpréter la notion d'imprudence au regard des éléments concrets du déroulement des faits, des circonstances et de la situation personnelle de l'auteur de l'acte.

En ce qui concerne les pollutions involontaires, comme vous le savez, la Convention MARPOL 73/78 autorise le rejet d'hydrocarbures à la condition que leur dilution soit très importante (1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière pour les pétroliers neufs), en cas de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectués par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire ou pour sauver des vies humaines ou en cas d'avarie. Ces exceptions prévues par les stipulations conventionnelles susmentionnées permettent ainsi de ne pas incriminer certaines pollutions involontaires.

Pour le traitement des eaux de cales et des résidus de combustible, cette même convention prévoit que les déchargements doivent se faire dans des installations portuaires chargées de la maintenance des navires.

Enfin, je puis vous assurer que les juridictions amenées à évoquer ces affaires prennent soin, naturellement, de recueillir et de prendre en considération tous les éléments d'espèce qui sont débattus par toutes les parties, de sorte qu'elles prononcent des relaxes lorsque les circonstances de l'espèce le justifient.

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

  
François SENER

## LES AMENDES POUR POLLUTION BOUGENT AUTANT QUE LA BOURSE !

Dans le Télégramme du 8 janvier 2009 deux articles rendant compte de décisions judiciaires consécutives à des pollutions marines ont attiré notre attention.

Le premier concernait deux cargos condamnés pour des faits semblables (traces d'hydrocarbures de plusieurs kilomètres dans le sillage). 350.000 € avec 10% pour le capitaine plus 25.000 € pour les associations pour le premier et 700.000 € dont 5% pour le capitaine plus 30.000 € pour les associations pour le deuxième. Ce navire, le VYTAUTAS avait déjà été condamné en Lituanie à 19.756 € pour l'armateur et 2.823€ pour le capitaine.

On voit que le tarif n'est vraiment pas le même et que les états sont loin d'avoir le même point de vue sur les peines à infliger aux présumés pollueurs volontaires sans compter les difficultés d'application de la Convention de Montego Bay en ce qui concerne les compétences respectives de l'Etat du pavillon et de l'Etat côtier.

Le deuxième article portait sur un patron pêcheur qui pour les mêmes faits (gazole au lieu de fioul), écope de 20.000€ dont 15.000€ avec sursis (à rapprocher des montants infligés par la Lituanie). L'article ne fait pas mention d'associations parties civiles.

Certes l'augmentation des amendes a peut-être fait réfléchir certains armateurs, mais on ne peut s'empêcher de remarquer que les deux capitaines marchands ont été condamnés à une amende personnelle sept fois plus élevée que le patron pêcheur (35.000 €). La pression de l'opinion publique pour laquelle les capitaines sont de vilains pollueurs ???

Cdt Ch. LOUDES

# O.M.I. - 85<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 85<sup>ème</sup> session du Comité de la Sécurité maritime s'est tenue à Londres du 25 novembre au 5 décembre 2008, sous la présidence de M. Neil Ferrer (Philippines). Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation Française, nous en fait le compte-rendu.



## TRAVAUX DU MSC 85

En raison de l'abondance des documents étudiés au cours de cette session, seuls seront évoqués les points de l'ordre du jour dont le développement a particulièrement retenu l'attention de l'AFCAN, en particulier :

- la sûreté des navires non-SOLAS
- les GBS (goal based standards - Normes de construction en fonction d'objectifs)
- les LRIT
- la sûreté et la piraterie

### **I - INTRODUCTION -**

#### **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR - RAPPORT SUR LES POUVOIRS DES REPRESENTANTS**

105 gouvernements membres, trois membres associés 42 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

Les déclarations des délégations et observateurs ont porté sur les différents aspects du problème de la piraterie, mais l'intervention la plus remarquable est celle de l'Inde, qui s'est vigoureusement élevée contre la détention par la Corée du Sud du capitaine et du second capitaine de l'Hebei Spirit, tenus pour responsables de la marée noire et a demandé leur libération. L'Inde a été soutenue par plusieurs délégations, dont la Chine, qui s'est déclarée préoccupée par la situation de ces officiers dont la détention est contraire aux droits de l'homme, et en contradiction avec UNCLOS et les règles de l'O.M.I.

### **II - DECISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI**

#### **III - EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES**

Le MSC a adopté :

- Le recueil international de règles sur

la stabilité à l'état intact, 2008 (Recueil IS de 2008)

- Le projet de code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC)
- Les amendements à la convention SOLAS de 1974
- Les amendements au protocole de 1988 sur les lignes de charge
- Les amendements aux recueils de règles et codes obligatoires et non obligatoires
- Les amendements au recueil international de règles de sécurité applicable aux engins à grande vitesse, (Recueil HSC 2000)
- Les amendements au recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)
- Les amendements au code international de gestion de la sécurité (Code ISM)
- Les amendements à la recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (Résolution MSC.81(70))

puis il a approuvé

- Les notes explicatives concernant le recueil international de règles sur la stabilité à l'état intact, 2008
- La circulaire MSC sur l'application des règles II-2/3, XII/12 et XII/13 modifiées de la Convention SOLAS

### **IV - MESURES POUR RENFORCER LA SURETE MARITIME**

*A l'étude par plusieurs pays depuis plus d'un an, l'interrogation des balises AIS par satellite est désormais prise en compte par le MSC. Ce système de surveillance risque de rendre le système LRIT obsolète dès que seront résolus les problèmes de saturation de l'interrogation dans les zones à forte circulation.*

### 1. Cinquième réunion spéciale du Comité contre le terrorisme.

Le Comité a prié instamment les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et les États Membres de l'OMI de lui soumettre, pour examen à sa prochaine session, les rapports et les observations voulues au sujet des activités répertoriées dans la Déclaration commune et dans le Plan d'action connexe.

### 2. Audit de sûreté des installations portuaires

Aucun document ne lui ayant été soumis sur cette question, le Comité a renvoyé au Groupe de travail sur la sûreté maritime (MSWG) la question de savoir si élaborer des lignes directrices sur les audits de sûreté des installations portuaires contribuerait à renforcer l'application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

### 3. Élaboration d'une législation type en matière de sûreté maritime

Aucun document ne lui ayant été soumis sur cette question, le Comité a chargé le MSWG de lui indiquer si, à son avis, il faudrait donner suite à l'idée d'élaborer une législation type et, dans l'affirmative, de suggérer comment procéder.

### 4. Renforcement de la sûreté des navires autres que ceux qui sont déjà visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et par le code ISPS

Ayant examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance et l'avant-projet de directives sur la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le Comité a :

- i. noté que l'Allemagne, le Danemark, la Norvège et la Suède s'étaient énergiquement opposées à l'inclusion de directives pour les bateaux de plaisance.
- ii. noté que l'Inde et d'autres délégations avaient indiqué qu'elles étaient pour l'élaboration de directives sur la sûreté des navires non soumis à la Convention SOLAS, y compris les bateaux de plaisance, et sur les ports et les ports de plaisance.
- iii. décidé de demander au MSWG d'indiquer s'il faudrait inclure l'instrument d'évaluation et de gestion des risques dans les directives.
- iv. décidé de demander au MSWG

d'indiquer si ces recommandations devraient être incorporées dans le projet de directives sur la sûreté des navires non soumis à la Convention SOLAS.

### 5. Spectres nécessaires et bandes de fréquences pour renforcer la sûreté des navires et des ports et pour exploiter des systèmes de sécurité perfectionnés

Pour le Groupe d'experts mixte OMI/UIT, il ne semble pas nécessaire d'allouer des fréquences supplémentaires pour l'exploitation des systèmes de sécurité destinés aux navires et aux ports.

Le Comité a noté qu'il existait une distinction importante entre la «sécurité» et la «sûreté» et que ces termes avaient été définis par le Groupe d'experts mixte OMI/UIT de la manière suivante : «dans le contexte de l'OMI, le terme «sécurité» doit être interprété comme concernant les mouvements et l'intégrité des navires et le terme «sûreté» comme s'appliquant à la protection contre les menaces». Il y a donc quatre questions différentes à examiner :

- l'exploitation des systèmes de sécurité des navires.
- l'exploitation des systèmes de sécurité des ports.
- la sûreté à bord des navires.
- la sûreté des ports et de la manutention de la cargaison.

### Détection par satellite des messages des systèmes d'identification automatique des navires

Le Comité a décidé de différer l'examen de la question jusqu'à sa prochaine session et a invité les délégations intéressées à soumettre leurs propositions au MSC 86, où elles seront examinées au titre du point «Divers» de l'ordre du jour.

### Rapport du groupe de travail (MSWG)

Le Comité a approuvé le projet de circulaire MSC contenant les Directives sur la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, et il a réaffirmé que «les Directives annexées à cette circulaire MSC ont le caractère de recommandations, qu'elles ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire et qu'elles ne devraient en aucun cas être interprétées

comme cadre à utiliser pour réglementer les navires et installations connexes visés par la Convention SOLAS.»

## V. NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS

### 1. Généralités

Le Comité a noté que le MSC 84 avait reconvoqué le Groupe de travail sur les GBS et l'avait chargé d'achever la mise au point des directives générales pour l'élaboration de normes en fonction d'objectifs, et de faire rapport au MSC 86.

### 2. Rapport du groupe pilote sur l'essai d'application du processus de vérification du niveau III à l'aide des règles de construction communes (CSR) de l'IACS

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe pilote dans son ensemble et a procédé à l'examen des mesures qu'il était invité à prendre dans ce rapport.

- i. Directives pour la vérification de la conformité au GBS
  - o Système de vote du Groupe d'experts
  - o Accord de confidentialité
  - o Prescription fonctionnelle concernant le recyclage des navires
  - o Modifications à apporter au dossier de construction du navire
  - o Élaboration du critère d'évaluation III.5 relatif à la résistance résiduelle
- ii. Modifications qu'il est proposé d'apporter aux prescriptions fonctionnelles du niveau II
  - o Définition de l'«échantillonnage net»
  - o Probabilité acceptable de dé-passement de la charge d'échantillonnage applicable aux navires
  - o Modifications à apporter à la prescription fonctionnelle du niveau II concernant la résistance de la structure
- iii. Efficacité du processus de vérification
- iv. Ressources nécessaires pour effectuer vérification

### 3. Projets d'amendements à la Convention SOLAS et nouveaux instruments concernant les GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers

- i. Projet d'amendements à la Convention SOLAS visant à rendre obligatoires les GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers

- ii. Projet de normes internationales de construction des navires neufs en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers
- iii. Projet de directives sur les renseignements à inclure dans le dossier de construction du navire

*lent, ainsi que les problèmes à régler. C'est manifestement le résultat d'une affaire urgente lancée avant que le consensus nécessaire ait été obtenu, et l'irruption de l'interrogation par satellite des balises AIS ne va rien arranger.*

#### 4. Nécessité éventuelle d'apporter des amendements à d'autres instruments de l'OMI

#### 5. Définition de la méthode du degré de sécurité (SLA), et principe de son introduction dans les GBS

#### 6. Rapport du groupe de travail sur les GBS

- i. Amendements à la Convention SOLAS visant à rendre obligatoires les GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers
- ii. Normes internationales de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers
- iii. Directives pour la vérification de la conformité aux normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers
- iv. Directives sur les renseignements à inclure dans le dossier de construction du navire
- v. Besoins en ressources du processus de vérification
- vi. Nécessité d'apporter éventuellement des amendements à d'autres instruments de l'OMI

#### 7. Calendrier des travaux à venir

Le Comité a invité les Gouvernements Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions au MSC 86 afin que ce dernier puisse mettre au point sous leur forme définitive les GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers.

### VI. QUESTIONS RELATIVES AU SYSTEME LRIT

*Nombre d'états ont peu ou pas de responsabilités en matière de sûreté et de sauvetage, et trainent les pieds pour mettre en place le système LRIT, parce qu'ils estiment les frais trop élevés, et l'utilité discutable. Malgré les dates butoir fixées par l'OMI, les retards s'accumulent,*

#### 1. Résultats des travaux intersessions du Groupe LRIT ad hoc

##### i. Rapports du Groupe LRIT ad hoc

Après avoir examiné le rapport du Groupe LRIT, le Comité l'a approuvé et a pris les mesures préconisées.

##### ii. État d'avancement de la mise en service du système LRIT :

o les prototypes du Central international de données LRIT et du serveur du DDP ont été mis en place et il a été vérifié qu'ils fonctionnaient correctement, conformément au rapport sur la phase d'essais sur prototype du système LRIT.

o la phase d'essais sur prototype des prototypes de centres de données mis en place aux Bahamas, au Brésil, au Canada, aux États-Unis, aux Îles Marshall, au Libéria et en République de Corée a été achevée avec succès.

o compte tenu des renseignements communiqués jusqu'ici à l'Organisation, seuls 55 des 158 Gouvernements contractants et trois territoires hors métropole tenus d'appliquer les prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, avaient communiqué des renseignements concernant les centres de données qu'ils envisageaient d'établir ou d'utiliser. Par ailleurs, dans au moins deux cas, les Gouvernements contractants concernés avaient signalé de façon explicite que leur centre de données respectif ne serait pas opérationnel avant la moitié de l'année 2009 environ.

o un nombre considérable de Gouvernements contractants n'ont pas encore communiqué de renseignements à l'Organisation concernant la mise en place ou la sélection d'un centre de données.

o compte tenu des résultats positifs obtenus jusqu'à présent pendant la phase d'essais sur prototype, il devrait être possible d'établir et de mettre en service l'environnement de mise à l'essai après la fin de la session du Comité en cours, et d'amorcer les essais de mise au point d'autres centres de données

avant le milieu du mois de décembre 2008.

o à ce stade, et compte tenu des renseignements disponibles, environ six centres de données supplémentaires pourraient amorcer les essais de mise au point avant la mi-décembre et il est difficile de prévoir la durée de ces essais de mise au point.

o à l'heure actuelle, selon les estimations les plus positives, avant le 31 décembre 2008, le système LRIT opérationnel pourrait comprendre de 6 à 8 centres nationaux de données LRIT.

o au cours des semaines et des mois à venir, il devrait être possible d'accélérer les essais de mise au point des centres de données qui utilisent des technologies et des logiciels pour lesquels les essais sur prototype ou les essais de mise au point ont déjà été achevés avec succès et qui sont fondés sur ces technologies et logiciels. Toutefois, compte tenu des renseignements disponibles, il semble que 15 à 20 centres de données utilisant des technologies et des logiciels qui n'avaient pas fait l'objet d'essais au préalable devraient être soumis à des essais de mise au point.

o la mise en place de la totalité du système LRIT se poursuivrait après le 31 décembre 2008 et il est possible que plusieurs mois soient nécessaires en 2009 pour l'achever. En outre, il faudra apporter un appui et fournir des recommandations et une assistance à toutes les entités qui ont un rapport avec les centres de données devant être mis à l'essai au cours des semaines et mois à venir, ce qui signifie que plusieurs Gouvernements contractants souhaitant solliciter et recevoir des renseignements LRIT à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 pourraient ne pas être en mesure de le faire.

##### iii. Le Président du Groupe LRIT ad hoc a proposé que le Comité étudie :

o la marche à suivre au cours des prochains mois,

o les modalités nécessaires pour accélérer la mise en service du système LRIT qui, comme mentionné précédemment, a pris un léger retard,

o la façon dont devraient être traités dans le cadre du contrôle par l'État du port les navires tenus de

transmettre des renseignements LRIT mais ne peuvent le faire du fait que le centre de données auquel ils sont censés transmettre ces renseignements n'est pas encore opérationnel.

## 2. Examen de la performance et audit du système LRIT

Le Comité a chargé le Groupe de travail sur les questions LRIT d'établir un projet de résolution MSC sur l'examen de la performance et l'audit du système LRIT effectués par l'IMSO en tant que coordonnateur LRIT.

## 3. Rapport du groupe de travail sur les questions LRIT

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail et a pris les mesures préconisées

## VIII - CONCEPTION ET EQUIPEMENT DU NAVIRE

### 1. rapport sur les travaux de la 51<sup>ème</sup> session du Sous-comité

Le comité a approuvé le rapport dans son ensemble et a pris les mesures préconisées, en particulier :

- o Dispositions applicables aux navires équipés de moteurs à gaz
- o Formule de calcul de l'indice de compartimentage requis R dans le chapitre II-1 de la Convention SOLAS
- o Obturation des circuits de tuyautages de rejet des eaux de cale dans les ports



- o Interprétation des règles II-1/1.3 et II-1/3-6 de la Convention SOLAS
- o Interdiction d'installer tout matériau neuf contenant de l'amiante à bord des navires
- o Interprétation de la règle III/16.1 de la Convention SOLAS
- o Instruments non obligatoires nécessitant des renseignements sur l'état de leur mise en oeuvre
- o Interprétation uniforme de la règle II-1/32.1 de la Convention SOLAS

## 2. Mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage

Le Comité a examiné le document présenté par l'IACS (MSC 85/7/2), et l'a renvoyé au DE 52 pour examen et décisions.

## 3. Définition du terme «vraquier»

Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail intersessions (MSC 85/7/3) et, l'ayant approuvé dans son ensemble, il a adopté la résolution MSC intitulée «Clarification du terme «vraquier» et Mesures recommandées pour appliquer les règles de la Convention SOLAS aux navires qui transportent occasionnellement des cargaisons sèches en vrac et ne sont pas considérés comme étant des vraquiers au sens de la règle XII/1.1 et du chapitre II-1», telle qu'elle figure à l'annexe. Le Comité a chargé le Sous-comité FSI d'inclure cette résolution dans ses recommandations à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port.

## IX - NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE

### 1. rapport sur les travaux de la 39<sup>ème</sup> session du Sous-comité

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble, et a pris les mesures préconisées, en particulier :

- o Directives PSC sur l'inspection des heures de travail des gens de mer
- o Mesures visant à améliorer la formation à bord des navires
- o Applicabilité des instruments de l'OMI aux FPSO et aux FSU

### 2. rapport établi par le Secrétaire Général en application de la règle 1/8 de la Convention STCW

### 3. Approbation des personnes compétentes

## X - RADIOCOMMUNICATIONS ET RECHERCHE ET SAUVETAGE (rapport sur les travaux de la 12<sup>ème</sup> session du Sous-comité)

## XI - APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ETAT DU PAVILLON

(rapport sur les travaux de la 16<sup>ème</sup> session du Sous-comité)

## XII - SECURITE DE LA NAVIGATION

(rapport sur les travaux de la 54<sup>ème</sup> session du Sous-comité)

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble, et il a pris les mesures préconisées, en particulier :

- o Adoption ou modification des dispositifs de séparation du trafic (DST)
- o Nouveau système obligatoire de comptes rendus de navires «Au large de la côte du Portugal (COPREP)»
- o Détection par satellite des messages AIS
- o Élaboration d'un Code de bonne conduite lors des manifestations/campagnes contre des navires en haute mer
- o Passage de la navigation avec des cartes papier à la navigation avec des systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)
- o Amendement à la circulaire sur les Directives relatives à la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation

## XIII - STABILITE ET LIGNES DE CHARGE ET SECURITE DES NAVIRES DE PÊCHE

### 1. rapport sur les travaux de la 51<sup>ème</sup> session du Sous-comité

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble, et il a pris les mesures préconisées, en particulier :

- o Directives relatives aux systèmes de détection de l'envahissement à bord des navires à passagers
- o Révision des règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS
- o Sécurité des navires de pêche de faibles dimensions
- o Mise au point de solutions visant à améliorer les effets, sur la conception et la sécurité des navires, de la Convention de 1969 sur le jaugeage des navires



Directives pour l'harmonisation des limitations imposées à l'exploitation des engins à grande vitesse

- o Élaboration de Directives pour les systèmes d'assèchement des locaux à véhicules et espaces rouliers fermés et des locaux de catégorie spéciale

## 2. Directives pour la vérification des critères de stabilité après avarie applicables aux navires-citernes

À l'issue d'un échange de vues, le Comité a décidé d'examiner la question au titre du point 23 de l'ordre du jour

## XIV - MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS

(questions urgentes découlant de la 13<sup>ème</sup> session du Sous-comité DSC)

Le Comité a examiné ces questions urgentes et a pris les mesures préconisées, en particulier :

- o Modifications apportées au projet d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS et au Recueil HSC 2000
- o Amendements à l'Annexe III de MARPOL
- o Révision des Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires
- o Modifications apportées au projet de Code IMSBC

## XIV - SOUS-PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE ET DE LA SÛRETE MARITIMES

## XV - RENFORCEMENT DES CAPACITES POUR L'APPLICATION DES NOUVELLES MESURES

## XVI - RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Sur proposition du BIT relative à des consultations intersecrétariats OIT/OMI sur les questions éventuelles d'intérêt commun ayant trait à l'élément humain, le Comité a décidé que les Secrétariats de l'OMI et de l'OIT devraient se contenter d'identifier les questions à examiner, en tenant compte des travaux en cours du Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain. Les résultats des travaux de la réunion des Secrétariats devront ensuite être présentés aux Comités pour examen et suite à donner.

## XVII - ÉVALUATION FORMELLE DE LA SECURITE

Après examen des études FSA, le Comité a décidé de constituer un groupe d'experts FSA au MSC 86

## XVIII - PIRATERIE ET VOLS A MAIN ARMEE A L'ENCONTRE DES NAVIRES

*Beaucoup d'exposés, et peu de décisions, hormis noter l'heure et rendre compte, et quelques mesures de défense passive.*

*Les solutions sont ailleurs :*

- o mise en place des instruments juridiques permettant l'extradition et le jugement des pirates :
- o démantèlement des organisations logistiques assistant la piraterie
- o définition de règles d'engagement communes permettant aux forces engagées d'intervenir efficacement
- o action terrestre pour créer l'environnement politique inhibant le recours à la piraterie

### 1. Examen détaillé des recommandations visant à prévenir et à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires

Le Comité a rappelé que l'Assemblée, à sa dernière session, l'avait chargé d'entreprendre un examen approfondi des recommandations formulées par l'Organisation en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

Le Comité a rappelé en outre que le MSC 84 avait constitué un Groupe de travail par correspondance chargé d'examiner et d'actualiser les circulaires MSC/Circ.622/Rev.1 et MSC/Circ.623/Rev.3, ainsi que la résolution A.922(22), sous la houlette du Danemark et qu'il avait prié ce groupe de soumettre un rapport intérimaire à la présente session du Comité et d'achever ses travaux de manière à présenter un rapport au MSC 86 pour examen.

### 2. Rapport du MSWG

Ayant reçu et approuvé ce rapport dans son ensemble, le Comité a noté les résultats des délibérations du MSWG au sujet du transport d'armes à feu à bord des navires de commerce et a :

- i. chargé le Groupe de travail par correspondance sur la révision et la mise à jour des circulaires MSC/Circ.622/Rev.1 et MSC/Circ.623/Rev.3 et de



la résolution A.922(22) de continuer à décourager fortement le transport et l'utilisation d'armes à feu, que ce soit à des fins de protection individuelle ou de protection des navires.

- ii. noté que le MSWG avait estimé que l'utilisation de personnel armé à bord des navires de commerce pourrait entraîner une escalade de la violence, mais en reconnaissant toutefois qu'il incombait aux États du pavillon, en consultation avec les propriétaires de navires et les compagnies, et non à l'Organisation, de déterminer s'ils souhaitaient avoir recours à des patrouilles de sûreté professionnelles armées à bord de leurs navires de commerce.
- iii. invité les États du pavillon à informer clairement les propriétaires de navires de la politique qu'ils appliquaient concernant le recours à des patrouilles de sûreté professionnelles armées à bord des navires.

## XIX - SECURITE DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES

le Comité a invité les Gouvernements Membres et les organisations internationales à soumettre au MSC 86 de plus amples renseignements, ainsi que des propositions pertinentes à ce sujet.

## XX - MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

## XXI - RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

## XXII - APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITE

## XXIII - PROGRAMME DE TRAVAIL

## XXIV - ÉLECTION DU PRESIDENT ET DU VICE-PRESIDENT POUR 2009

Le Comité a réélu à l'unanimité M. Neil Ferrer (Philippines) Président et M. Christian Breinholt (Danemark) Vice-président pour 2009.

## XXV - DIVERS

# ABORDAGE LE 28 juillet 2008 ENTRE LES TRANSBORDEURS ILE DE GROIX ET SAINT TUDY

puis SITUATION TRÈS RAPPROCHÉE ENTRE L'ILE DE GROIX ET LE SABLIER CÔTES DE BRETAGNE



## COMMENTAIRES SUR LE RAPPORT DU BEA MER

### RESUMÉ DES FAITS

Par forte brume (50 m) signalée par la capitainerie et le pilotage, l'ILE DE GROIX (route de LORIENT à GROIX) et le SAINT TUDY (route de GROIX à LORIENT) se «frottent» à l'entrée nord de la passe de la citadelle (l'ILE DE GROIX ayant mordu sur la partie est du chenal à la suite d'un changement de route tardif.

A la suite de cet abordage, l'ILE DE GROIX s'échoue sur le plateau du PAIN DE SUCRE à l'est du chenal. Il parvient à se dégager par ses propres moyens mais en voulant regagner le chenal, il passe à 50 m devant un autre entrant, le CÔTES DE BRETAGNE qui doit battre en arrière pour éviter la collision. Sur les conseils de la capitainerie l'ILE DE GROIX ré-accoste à LORIENT.

### LES PRINCIPALES CONSTATATIONS DU BEA MER

- \* En raison de leurs horaires, les deux navires sont amenés à se croiser dans ou à proximité de la passe de la CITADELLE, point délicat de la traversée (80 m de largeur utile)
- \* La brume est un facteur contributif de l'abordage (remarque personnelle : certes, mais on a vu des abordages par beau temps, la vigilance pouvant alors baisser d'un cran)
- \* La mauvaise ergonomie des passerelles des deux navires (si cela est explicable sur le SAINT TUDY, ancien, cela l'est

moins sur l'ILE DE GROIX, plus récent).

- \* La vitesse excessive du SAINT TUDY (10 nds) compte tenu des conditions de visibilité.
- \* Mauvaise utilisation des radars sur les deux navires.
- \* Comportement inadapté aux conditions de navigation sur l'ILE DE GROIX (musique sur la passerelle).
- \* Gestion de la navigation et de veille inadaptée sur l'ILE DE GROIX (table traçante comme seul moyen de navigation dans un chenal étroit, délégation de la fonction navigation à un matelot non diplômé, ordres non réglementaires).
- \* Pas de communication VHF entre les deux navires avant l'abordage.

Concernant la situation très rapprochée avec le CÔTES DE BRETAGNE, il faut remarquer que c'est la première fois qu'une «situation rapprochée» fait l'objet d'une enquête.

1. Contravention à la règle 9d de COLREG (un navire ne doit pas traverser un chenal étroit en gênant un autre navire)
2. L'ILE DE GROIX ne répond pas aux appels VHF du CÔTES DE BRETAGNE  
On remarque que le CÔTES DE BRETAGNE avait un veilleur sur l'avant

### RECOMMANDATIONS

Le BEA arrose un peu tout le monde mais surtout les deux capitaines.

- \* Prendre une vitesse adaptée, utiliser tous les équipements de passerelle (le sondeur de l'ILE DE GROIX n'était pas en route et un seul radar était en fonction)
- \* Ne pas faire une confiance aveugle aux cartes électroniques, GPS et tables traçantes.

- \* Adopter une organisation de passerelle adaptée. Si le capitaine est seul breveté à bord, il doit assurer la navigation.
- \* Utiliser le vocabulaire normalisé et donner des ordres clairs.
- \* Supprimer autant que possible les pollutions sonores (musique par exemple)
- \* L'obligation d'assistance réciproque est rappelée.
- \* Ne pas se précipiter en cas d'échouement et contrôler l'état du navire avant de tenter de se déséchouer.
- \* Modifier les horaires pour éviter un croisement dangereux. Il y a déjà eu un abordage similaire en 1987.
- \* Élaborer des procédures dans le cadre du code I.S.M. (passerelle, situation d'urgence, etc).
- \* Réviser les règlements du port de Lorient et de ses approches (signalisation des navires, interdiction de croisement).
- \* Prévoir un remplaçant breveté pour le capitaine.
- \* A la construction des navires, veiller à l'ergonomie des passerelles.

Ces nombreuses recommandations doivent nous faire réfléchir.

Les appareils électroniques sont très pratiques mais la méfiance et le bon sens marin doivent nous amener à croiser les informations

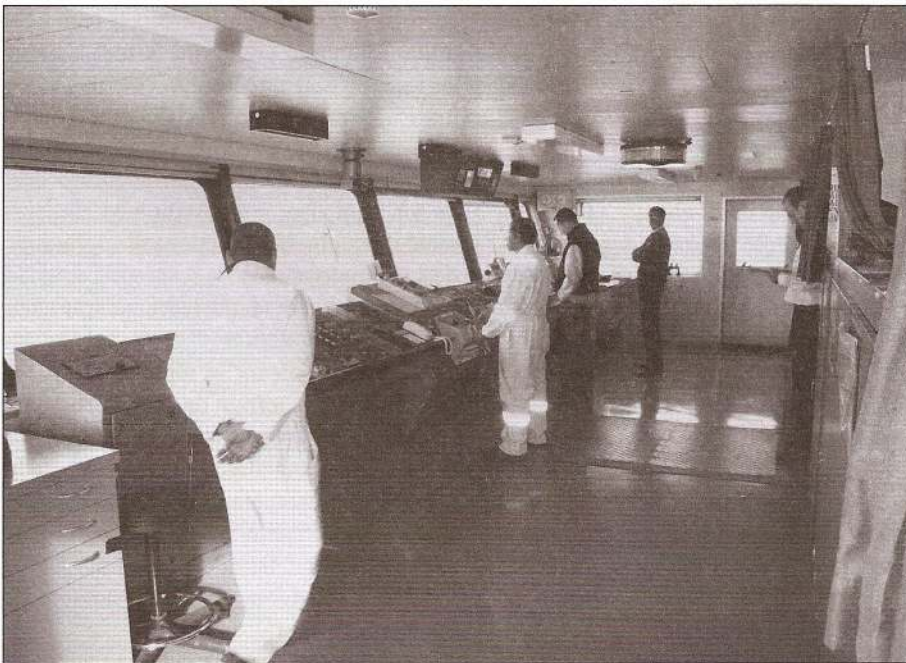
Le VDR (enregistreur de données de voyage) peut nous être favorable, comme il peut nous enfoncer s'il renvoie le son d'une passerelle pétaudière

Se posent aussi le danger de la force de l'habitude et la pression commerciale. Un quart d'heure de retard à l'appareillage et l'accident eût peut-être été évité.

Cdt Ch. LOUDES.

# RÔLE DU CAPITAINE DE NAVIRE DANS LA PRÉVENTION ET LA LUTE CONTRE LES PRATIQUES DE HARCÈLEMENT MORAL ET SEXUEL À BORD

par Gwenaële PROUTIERE-MAULION,  
Maître de Conférences à l'université de Nantes,  
Directrice du Centre de Droit Maritime et Océanique, EA n° 1165



En droit français, la notion de harcèlement sexuel a été la première à intégrer le code du travail en 1992. La notion de harcèlement moral, elle, n'est apparue qu'à la fin des années 90, et en 2002 dans

le code du travail. C'est à partir du succès qu'a rencontré dans les milieux professionnels le livre de Madame Marie-France Hirigoyen «Le harcèlement moral, la violence au quotidien» paru en 1998<sup>(1)</sup>, que les pouvoirs publics ont pris conscience, en France, que l'accroissement général des contraintes pesant sur le travailleur, lié à l'intensification du travail, la dégradation des conditions de travail et la précarisation de l'emploi, pouvait aller jusqu'à générer une forme de violence, véritable cause de souffrance pour celui-ci. Il faudra cependant attendre la loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002<sup>(2)</sup>, pour que cette notion fasse enfin son entrée dans le code du travail et que les deux notions, harcè-

lement sexuel et harcèlement moral soient fédérées.

Cette loi ne s'est d'ailleurs pas contentée de la reconnaissance du harcèlement moral, elle est également allée plus loin en détachant le harcèlement de tout rapport d'autorité, ouvrant ainsi la voie à la répression du harcèlement entre salariés. Par ailleurs, elle apporte une innovation majeure en instaurant, en droit du travail et en droit pénal, la répression du harcèlement moral au nom de la dignité de la personne. Ce faisant, cette démarche s'est aussi inscrite dans un cadre plus général qui est celui, de la reconnaissance et la protection des droits fondamentaux des salariés dans la relation de travail ainsi que, de la prise en considération de la santé mentale au travail<sup>(3)</sup>.

Le harcèlement moral et le harcèlement sexuel sont également considérés comme une forme de discrimination par

la loi n° 2008-496 du 27 mai 2008 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de la lutte contre les discriminations<sup>(4)</sup>. Le fait de considérer le harcèlement comme une discrimination entraîne des conséquences en matière de charge de la preuve. En effet, s'agissant des discriminations, la victime doit présenter des éléments de fait laissant supposer l'existence d'une discrimination directe ou indirecte (*art. L. 1134-1*). En revanche, en matière de harcèlement, les règles de preuve sont peut-être un peu plus contraignantes, car la victime doit établir des faits permettant de présumer l'existence du harcèlement, ce qui nécessite des faits répétés (*art. L. 1154-1*).

Désormais, aux termes des articles L 1152-1 du code du travail «aucun salarié ne doit subir les agissements répétés de harcèlement moral qui ont pour objet ou pour effet une dégradation des conditions de travail susceptibles de porter une atteinte à ses droits et à sa dignité, d'altérer sa santé physique ou mentale ou de compromettre son avenir professionnel» et L. 1153-1 «les agissements de harcèlement de toute personne dans le but d'obtenir des faveurs de nature sexuelle à son profit ou au profit d'un tiers sont interdits».

Le harcèlement moral ou sexuel reste encore très souvent traité par le silence. Les salariés ont, toujours, des difficultés à évoquer dans le cadre de la relation de travail des choses qui relèvent de l'intime, voire de la sexualité. La prise en compte législative et sociétale n'efface pas en la matière le sentiment de honte des victimes, les conduisant à limiter la portée des faits, tout en les plongeant dans une spirale d'auto-dépréciation. On constate ainsi qu'à terre, les femmes parlent peu à leurs proches (pas du tout au mari) et même au délégué syndical ou au médecin du travail. Très souvent l'absence de délégués

syndicaux dans l'entreprise les oblige par ailleurs à faire des démarches extérieures, qui n'aboutiront pas le plus souvent, faute d'espaces de paroles où peut être dépassée la crainte de générer un conflit dans l'entreprise. A cela s'ajoute, pour celles qui ont le courage de rompre le silence, les difficultés rencontrées entre le dépôt de plaintes et le jugement (au travail, dans la famille, dans la commune), ce qui nécessiterait à minima une sensibilisation des gendarmes et policiers au recueil et au traitement de la parole de ces victimes parallèlement à ce qui est déjà fait pour les violences faites aux femmes.

Ces difficultés se trouvent clairement accentuées à bord d'un navire, compte tenu du poids des rites socio-culturels dans une société de travail majoritairement masculine. Mais les comportements sont également exacerbés en mer par l'exiguïté du lieu de travail, l'éloignement familial et le caractère souvent dangereux de l'activité, rendant encore plus délicat pour la victime l'accès à la parole. La lutte contre le harcèlement soulève donc une problématique sociologique spécifique à bord des navires, d'autant que la spécificité de la relation de travail maritime peut également avoir des répercussions sur l'accès même à la justice pour les victimes de harcèlement.

L'apparition de ce type de comportement à bord de navires<sup>(5)</sup>, conduit donc aujourd'hui à poser la question de la responsabilité du capitaine lorsque ce dernier est confronté à des cas de harcèlement au sein de son équipage. La réponse à cette question impose toutefois au préalable d'éclaircir celle de la responsabilité de l'armateur et des institutions représentatives du personnel.

#### L'OBLIGATION DE PRÉVENTION DE L'EMPLOYEUR.

En droit français, la lutte contre le harcèlement entre, en effet, dans le champ de l'obligation patronale de prévention. Le chef d'entreprise a donc dans ce domaine, un rôle primordial puisqu'il lui appartient de prendre les mesures de prévention nécessaires pour prévenir de tels agissements (art L 1153-5 et L 4121-1 du code du travail). Il lui incombe ainsi *«d'assurer la sécurité, protéger la santé physique et mentale des travailleurs... Ces mesures doivent comprendre des actions de prévention des risques professionnels (ancien art. L. 122-51), d'information et de formation, ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés»*. Sur cette base, son action de prévention doit ainsi consister par exemple en des réunions d'informa-

tions et de formation de chefs de service, la mention de la prohibition ainsi que, des sanctions encourues dans le règlement intérieur (article L. 1321-2). Le règlement intérieur devrait aussi comporter la procédure interne de dépôt des plaintes, de leur traitement confidentiel, à terre comme à bord. Tous les salariés ont l'obligation générale de se conformer aux mesures de protection déterminées par l'employeur. Mais là ne s'arrête pas la mission du chef d'entreprise qui doit également sanctionner les agissements répréhensibles (article L. 1152-5).

L'employeur joue ainsi un rôle essentiel en matière de protection des droits de la personne dans l'entreprise. Il doit, en effet, garantir à ses salariés des conditions de travail excluant qu'ils puissent être victimes de harcèlement. Les agissements de harcèlement constituent d'ailleurs une faute grave, qui justifie le licenciement immédiat du salarié qui en est l'auteur<sup>(6)</sup>, ce que doit d'ailleurs rappeler le règlement intérieur (art L 1321-2). Le ou la salarié(e) auteur du harcèlement, engage sa responsabilité personnelle vis-à-vis des victimes, le harcèlement étant une faute intentionnelle. Les faits de harcèlement sont de la nature de ceux qui, fussent-ils commis dans l'intérêt, voire même sur les ordres de l'employeur, engagent la responsabilité personnelle du salarié qui s'en rend coupable à l'égard de ses collègues de travail.

L'exercice du pouvoir disciplinaire de l'employeur n'est plus ici un droit, mais devient également un devoir<sup>(7)</sup>, justifiant d'ailleurs que lui soit imputée la rupture du contrat de travail en cas de départ du salarié, victime d'un harcèlement<sup>(8)</sup>. Le salarié victime prend acte de la rupture de son contrat de travail et impute la responsabilité de la rupture à l'employeur négligent, en saisissant le tribunal compétent. Si tel est le cas, la rupture du contrat de travail, qui semblait être une démission, sera traitée comme un licenciement sans cause réelle et sérieuse, en raison de la faute de l'employeur et de son défaut de prévention.

La lutte contre le harcèlement sexuel et moral ne peut être efficace qu'avec la participation de tous les acteurs impliqués par les textes, employeur, institutions représentatives du personnel, médecine du travail. Mais quel peut être le recours d'une victime de harcèlement se trouvant à bord d'un navire en pleine mer, dès lors que les délégués de bord ferment les yeux et que l'employeur reste sourd à toute demande ? Le Code du travail n'identifie pas d'autres interlocuteurs à terre, mais la spécificité de la relation de travail maritime fait, elle, intervenir une autre personne, le capitaine, dont le statut particulier conduit à s'inter-

roger sur les attributions et les responsabilités qui pourraient être les siennes en cas d'inaction face à un cas avéré de harcèlement.

#### LE CAPITAINE DU NAVIRE.

Le capitaine du navire répond de l'exploitation du navire, de la navigation, des événements de mer, mais aussi des humains à bord, équipages et le cas échéant passagers, officiels ou clandestins<sup>(9)</sup>. Il est, aux termes de l'article 1 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, l'autorité de bord vis-à-vis de l'équipage, ce qui a longtemps justifié que cette fonction bénéficie d'un privilège de nationalité<sup>(10)</sup>. Mais dans le même temps, le capitaine est également le préposé de l'armateur. A ce titre, au regard du droit du travail, il bénéficie d'une immunité civile qui le met à l'abri de toute action directe des victimes et de toute action récursoire de son commettant. Peut-il dès lors être mis en cause si des faits de harcèlement se déroulent au sein de son équipage, nonobstant bien évidemment d'éventuelles sanctions disciplinaires de son employeur<sup>(11)</sup> ?

Le capitaine «harceleur» ne présente guère de particularités.

En droit français, la réponse est manifestement sur le terrain du droit pénal et de la répression des infractions pénales et des fautes intentionnelles. Ainsi en est-il du harcèlement moral ou sexuel qui est une faute intentionnelle engageant la responsabilité personnelle de son auteur<sup>(12)</sup>. Dès lors, le capitaine se rendant coupable de harcèlement moral ou sexuel, engage nécessairement sa responsabilité personnelle et peut-être condamné à payer à sa victime des dommages et intérêts, sans qu'il soit pour autant nécessaire de passer par la voie pénale.

Mais qu'en est-il d'un capitaine fermant volontairement les yeux sur des actes de harcèlement commis par l'un des membres de l'équipage, ou simplement sourd aux informations disponibles, pouvant laisser croire à des actes répétés, des brimades

A priori, le code du travail ne fait peser sur lui aucune obligation particulière en matière de lutte contre le harcèlement, puisque les articles ne font référence qu'à l'employeur et aux institutions représentatives du personnel. Il en va tout à fait différemment si l'on croise leur lecture avec celle de l'article 1 précité du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Autorité de bord, il est, en effet, responsable du comportement des membres de l'équipage à bord du navire et doit à ce titre faire cesser tout comportement illicite.

Dès lors que son inaction porte préjudice à la victime, il y a là indubitablement délit de non-assistance à personne en danger tel que réprimé par l'article 223-6 du Code pénal<sup>(13)</sup>, justifiant que soient engagées à l'encontre du capitaine des poursuites pénales. Par ailleurs, le capitaine, représentant de l'armement à bord est également investi d'une délégation générale en matière de sécurité. Il lui appartient donc à ce titre, non seulement d'informer l'employeur de l'existence de pratiques de harcèlement mais, également de prendre toute mesure de nature à faire cesser le risque<sup>(14)</sup>. Dès lors, une inaction intentionnelle doit ici conduire à engager sa responsabilité et autoriser l'action de la partie civile devant le juge pénal. Au-delà des aspects réglementaires, il convient également d'insister ici sur le rôle pédagogique qui incombe au capitaine. Dans un milieu de travail dominé par les pratiques masculines pluriséculaires, il lui revient, en effet, d'éveiller les consciences à la nécessaire évolution des rapports sociaux au travail. La féminisation des activités maritimes ne s'inscrit pas uniquement dans un contexte de promotion de l'égalité des chances hommes-femmes, elle répond également à un besoin de main-d'œuvre et à une évolution sociologique réelle.

Il faut donc envisager l'équivalent d'un règlement intérieur du bord, sans doute en sus du règlement intérieur de l'armement. En cas de faits répétés pouvant laisser croire à des pratiques de harcèlement, auprès de qui la personne qui s'en estime victime, peut-elle se plaindre ? A quelle obligation de confidentialité, le réceptionnaire de la plainte est-il tenu, avant d'entamer une enquête tout aussi confidentielle que contradictoire. Comment croiser procédure à terre et procédure à bord ? Comment établir un diagnostic le plus objectif possible, démêler les versions, rappeler chacun au respect de ses obligations, rappeler les sanctions éventuelles encourues, établir les causalités et responsabilités ? Comment suivre l'évolution de la situation dans une démarche préventive, obtenir les mesures d'aménagement, de mutation nécessaires ?

La prévention permet heureusement d'échapper à la question des responsabilités qui n'intervient qu'une fois les dommages causés.

#### PETIT RAPPEL DE PROCÉDURE DESTINÉ À ÉVITER L'ESCALADE DU CONFLIT :

### 1. La prévention

- Il s'agit d'une obligation du chef d'entreprise (art. L 1153-5 et L 4121-1 du code du travail) qui doit prendre la forme :

o de réunions d'informations et de formation de chefs de service (ces réunions doivent permettre notamment de développer le rôle pédagogique du capitaine et de susciter une prise de conscience chez les travailleurs),

o du rappel dans le règlement intérieur de la prohibition de ces comportements de harcèlement ainsi que, des sanctions encourues (article L. 1321-2),

o de l'affichage du règlement intérieur sur le lieu de travail.

*A cet égard, le règlement intérieur devrait comporter une procédure interne de dépôt des plaintes, de leur traitement confidentiel, à terre comme à bord,*

o de la prise en compte de la lutte contre le stress au travail dans le cadre du document unique d'évaluation des risques professionnels.

*A noter : toute action de prévention du stress s'inscrit dans la démarche globale de prévention des risques professionnels et nécessite la consultation du CHSCT (art. L. 4121-1 et L. 4121-2)*

### 2. L'alerte

- Ce rôle revient en priorité aux institutions représentatives du personnel et est garanti par :

o le droit d'alerte reconnu aux délégués du personnel par l'article L 2313-2 du code du travail,

o le pouvoir d'initiative du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) qui dispose de compétences particulières en matière d'analyse des conditions de travail, de prévention des risques professionnels, d'enquête à la suite d'accident du travail ou de maladie professionnelle (art. L. 4612-1). *Il peut notamment proposer des actions de prévention du harcèlement (art. L. 4612-3),*

o Le médecin du travail.

### 3. Le traitement

\* identifier la personne ressource auprès de qui déposer plainte à bord ou à terre,

\* garantir la confidentialité de la démarche,

\* faire procéder à une enquête interne,

\* engager une médiation,

\* aménager les postes de travail de façon à faire cesser tout danger immédiat,

\* prendre les sanctions qui s'imposent à l'égard du harceleur (les agissements de harcèlement constituent une faute grave, qui justifie le licenciement im-

*médiat du salarié qui en est l'auteur y compris si le salarié harceleur est le capitaine, art L 1152-5).*

**Attention :** *l'inaction du capitaine qui porte préjudice à la victime constitue un délit de non-assistance à personne en danger tel que réprimé par l'article 223-6 du Code pénal, justifiant que soient engagées à l'encontre de celui-ci des poursuites pénales.*

1. M.-F. Hirigoyen «Le harcèlement moral, la violence au quotidien» 1998 Pocket ; P. Legeon, «Le stress au travail : de la performance à la souffrance», Droit Social, 2004, pp. 1086-1090.
2. A. Mazeaud, Harcèlement entre salariés : apport de la loi de modernisation, Dr. Soc. 2002, 321
3. L. Lerouge, «La reconnaissance de la santé mentale en droit du travail», LGDJ, Bibliothèque de droit social, T. 40, 2005.
4. Loi n° 2008-496, 27 mai 2008, JORF, 28 mai 2008.
5. G. Proutière-Maulion, Note sous CA Aix en Provence, 18° chambre, 2 octobre 2007 (harcèlement sexuel) Droit Maritime Français 2008, n° 692, pp 426-434.
6. Art. L 1153-6 : les auteurs du harcèlement sont passibles de sanctions disciplinaires. L'art L 4122-1 impose par ailleurs au salarié de prendre soin de la santé et de la sécurité des personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail ; engage donc sa responsabilité personnelle à l'égard de ses subordonnés le salarié qui leur fait subir de façon intentionnelle des agissements répétés de harcèlement moral, Soc 21 juin 2006 op.cit.
7. F. Favennec, P.Y Verkindt : Droit du travail, LGDJ, 2007 n° 485 et s.
8. Cass. Soc 26 janvier 2005, Bull. 2005, V, n° 23, p. 19 ; Cass. soc. 15 mars 2006, DMF 2007, n° 678, pp. 153-156 n. P. Chaumette.
9. Tassel Y. in Beurier J.P (coord), Droits maritimes, Dalloz, Coll. Dalloz Action 2006/2007, n° 351.07 et s., Bonassies P.- Scapel Ch. , Droit maritime, LGDJ, Paris 2006, n° 284
10. La loi n° 2008-324 du 7 avril 2008 JO 8 avril 2008, a supprimé le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance.
11. P. Chaumette, in J.P. Beurier (coord), Droits maritimes, Dalloz, Coll. Dalloz Action 2006/2007, n° 413.30 à 413.37
12. Cass. Soc. 21 juin 2006, JCP 2006 - Entreprise et Affaires- 2513, p. 1801 n. S. Prieur ; C. Radé, Harcèlement moral et responsabilité au sein de l'entreprise : l'obscur éclaircissement, Dr. Social 2006, p. 826
13. P. Chaumette, Accident du travail maritime et responsabilité pénale, note sous Cass. Crim., 20 sept. 2005, navire Angélique-Emilie, DMF 2006, pp. 584-595
14. Cass. Crim., 13 mars 2007, chalutier la Normandie, obs. P. Bonassies, DMF 2007, n° 686, pp. 881-886.

Audience publique du 17 décembre 2008

Rejet

M. TEXIER, conseiller le plus ancien faisant fonction de président

Arrêt no 2244 F-D

Pourvoi n° E 06-21.533

REPUBLIQUE FRANCAISE  
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par la société Someca transport, société par actions simplifiée, dont le siège est Quai Infernet, 06300 Nice, contre l'arrêt rendu le 17 octobre 2006 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence (18e chambre civile), dans le litige l'opposant à M. Jean Couton, domicilié 8 quai des Docks, 06300 Nice,

défendeur à la cassation ;

M. Couton a formé un pourvoi incident contre le même arrêt ;

La demanderesse au pourvoi principal invoque, à l'appui de son recours, les trois moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Le demandeur au pourvoi incident invoque, à l'appui de son recours, un moyen unique de cassation annexé au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 25 novembre 2008, où étaient présents : M. Texier, conseiller le plus ancien faisant fonction de président et rapporteur, Mme Quenson, M. Gosselin, conseillers, Mme Capitaine, conseiller référendaire, M. Deby, avocat général, Mme Piquot, greffier de chambre ;

Sur le rapport de M. Texier, conseiller, les observations de Me Foussard, avocat de la société Someca transport, de la SCP Peignot et Garreau, avocat de M. Couton, les conclusions de M. Deby, avocat général, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 17 octobre 2006), que M. Couton a été embauché par la société Someca transport en qualité de second capitaine, par contrat du 1<sup>er</sup> avril 1989 ; qu'à la date de son départ en retraite, le 30 juin 2003, il était capitaine du navire Capo Rosso depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1995 ; qu'il a saisi le tribunal de commerce d'une demande en paiement d'une somme correspondant à des heures supplémentaires ;

Sur le pourvoi principal formé par la société Someca transport :

Sur le premier moyen :

Attendu que l'employeur fait grief à l'arrêt de l'avoir condamné à payer à M. Couton une somme correspondant à la solde de l'officier qu'il a été obligé de remplacer pendant 857 jours embarqués, inclus les congés payés afférents, alors, selon le moyen :

*1°/ que les résolutions adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) ne sont pas des normes juridiques et n'ont pas de force contraignante ; qu'en se fondant sur l'annexe II de la résolution A. 481 adoptée par la 12e assemblée de l'OMI en 1981, quand cette résolution était dépourvue de force contraignante, les juges du fond ont violé les articles 55 de la Constitution du 4 octobre 1958 et 12 du nouveau code de procédure civile, ensemble la Convention de Genève du 6 mars 1948 modifiée portant*

*création d'une Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, devenue Organisation maritime internationale (OMI) ;*

*2°/ que, subsidiairement, même à supposer par impossible que la résolution A. 481 adoptée par la 12e assemblée de l'OMI en 1981, prise en son annexe II, puisse lier les Etats, elle n'est en toute hypothèse pas d'application directe ; qu'en se fondant sur les dispositions de cette résolution, quand M. Couton ne pouvait les invoquer, les juges du fond ont à cet égard encore violé les articles 55 de la Constitution du 4 octobre 1958 et 12 du nouveau code de procédure civile, ensemble la résolution A. 481 adoptée par l'OMI en 1981, prise en son annexe II ;*

*3°/ que les dispositions du décret no 83-793 du 6 septembre 1983, et notamment les articles 13, alinéa 3 et 15, se réfèrent, pour l'organisation des bordées et des quarts, non pas à la notion de «service à la mer», «mais à la notion de «séjour à la mer» ; qu'après avoir retenu que les temps de traversée se situaient entre 12 heures et 18 heures, les juges du fond se sont fondés sur les temps de service à la mer en retenant qu'ils excédaient 24 heures (p.7, § 1, 2 et 3) ; qu'en statuant comme ils l'ont fait, quand seule devait être prise en compte la durée du séjour à la mer, les juges du fond ont violé les articles 13 et 15 du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 ;*

*4°/ que l'article 26 de la Convention collective nationale des officiers de la marine marchande du 30 septembre 1948 ne prévoit la répartition de la solde de l'officier manquant entre les officiers appelés à assurer son travail ou son quart que si un officier manque à l'effectif fixé conformément aux dispositions légales en vigueur ; qu'en l'absence d'une autre disposition, l'article 26 ne pouvait justifier la condamnation ; qu'à cet égard, l'arrêt attaqué a été rendu en violation de l'article 26 de la Convention collective nationale des officiers de la marine marchande ;*

Mais attendu, d'abord, que la cour d'appel, qui n'a pas fondé sa décision sur l'annexe II de la résolution A 481 de l'organisation maritime internationale (OMI) a relevé, au vu des éléments de fait et de preuve versés aux débats, que le «Capo Rosso» était un cargo d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux et qu'il effectuait plus de six nuits à la mer et six journées d'opérations commerciales en service à la mer ; qu'elle en a déduit à bon droit que le temps de service à la mer excédait 24 heures et que, par application combinée des articles 13 et 15 du décret du 6 septembre 1983, l'armateur ne pouvait organiser le service à la mer avec deux officiers incluant le capitaine pour le service du quart ;

Attendu, ensuite, que la cour d'appel, après avoir constaté que le capitaine s'était trouvé dans l'obligation d'effectuer, non seulement son propre travail, mais aussi une partie de celui de l'officier manquant, a exactement décidé qu'il devait bénéficier des dispositions de l'article 26 de la convention collective nationale des personnels navigants officiers des entreprises de transports maritimes du 29 novembre 1976 aux termes duquel, si un officier manque à l'effectif fixé conformément aux dispositions légales en vigueur, la solde de l'officier manquant sera répartie entre les officiers qui seront appelés à assurer son travail ou son quart ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

#### Sur le deuxième moyen :

Attendu que l'employeur reproche à l'arrêt de l'avoir condamné à payer à M. Couton une somme «correspondant à la solde de l'officier qu'il a été obligé de remplacer pendant 857 jours embarqués, inclus les congés payés afférents», alors, selon le moyen, *qu'en cas d'action indemnitaire, le montant de la condamnation ne peut être qu'à la mesure du préjudice effectivement éprouvé par le demandeur ; qu'en allouant à M. Couton une somme équivalente à la rémunération d'un capitaine en second, y compris ses jours de congés payés, sans constater au préalable que la somme en cause correspondait au préjudice subi par M. Couton, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1147 du code civil ;*

Mais attendu que la cour d'appel a apprécié souverainement le montant du préjudice subi par M. Couton, dont elle a justifié l'existence par l'évaluation qu'elle en a fait, sans être tenue d'en préciser les divers éléments ; que le moyen n'est pas fondé ;

#### Sur le troisième moyen :

Attendu que l'employeur fait grief à l'arrêt de l'avoir condamné à payer à M. Couton une somme au titre d'un arriéré de salaires et d'un solde d'indemnité de départ, alors, selon le moyen :

*1°/ qu'il incombe au demandeur d'établir que les prétentions qu'il formule sont fondées au regard des règles applicables ; qu'il appartenait dès lors à M. Couton d'établir qu'il pouvait prétendre à des compléments tant au titre de ses salaires qu'au titre de son indemnité de départ ; qu'en faisant droit à la demande au motif que la société Someca transport ne justifiait pas de ce qu'aucun complément de rémunération n'était dû à raison du salaire perçu par M. Couton et compte tenu du minimum conventionnel, les juges du fond, qui ont fait peser la charge de la preuve sur la société Someca transport, ont violé les articles 1315 du code civil et 9 du nouveau code de procédure civile ;*

*2°/ qu'en tout cas, les juges du fond sont tenus de trancher le litige au regard des règles de droit applicables ; que la société Someca transport soutenait qu'aucun complément de salaire ou d'indemnité de départ n'était dû dès lors que la rémunération effectivement perçue par M. Couton excédait le minimum conventionnel, et ce conformément à l'article III du protocole d'accord relatif aux salaires minima de branche ; qu'en refusant de se prononcer sur cette question pour déterminer si l'argumentation soutenue par l'employeur était ou non fondée, les juges du fond ont violé l'article 4 du code civil, ensemble l'article 12 du nouveau code de procédure civile ;*

Mais attendu que la cour d'appel a relevé, par motifs propres et adoptés, que la société n'avait pas tenu compte, dans sa rémunération à compter du 1er février 2002 et dans son indemnité de départ à la retraite, de la nouvelle classification du salarié, alors que celui-ci prouvait avoir obtenu le brevet supérieur de «capitaine 8000» lui donnant droit à la classification revendiquée ; qu'elle a ainsi, sans inverser la charge de la preuve, justifié sa décision ; que le moyen n'est pas fondé ;

#### Sur le moyen unique du pourvoi incident formé par M. Couton :

Attendu que le salarié fait grief à l'arrêt de l'avoir débouté de sa demande en paiement d'une somme au titre des repos compensateurs et du service de garde au port la nuit et pendant les week-ends, alors selon le moyen :

*1°/ qu'en relevant que M. Couton ne démontrait pas en quoi il aurait été dans l'incapacité d'organiser des services de garde de nuit avec les neuf hommes de l'effectif du «Capo Rosso», cependant qu'elle avait constaté que l'effectif du «Capo Rosso» n'était pas suffisant dès lors que M. Couton avait dû assurer en plus de son travail, les fonctions d'un officier manquant, la cour d'appel qui s'est prononcée par des motifs contradictoires, a violé l'article 455 du code de procédure civile ;*

*2°/ que dans l'exercice de leurs fonctions, les officiers ne peuvent être astreints à des tâches dont l'exécution incombe normalement à d'autres personnes de l'Etat major ou de l'équipage, sauf cas de force majeure et circonstances exceptionnelles ; que M. Couton faisait valoir que compte tenu de la politique d'embauche restrictive de la société Someca transport, il avait été contraint d'assurer lui-même le service de garde au port pour respecter les dispositions relatives à la durée légale du travail applicables aux marins et l'organisation du travail Someca transport qui précisait que l'équipage était au repos du samedi après-midi et le dimanche ; qu'en rejetant la demande de M. Couton tendant à obtenir le paiement d'une somme pour les heures de garde effectuées par lui le week-end sans prendre en considération ce moyen déterminant des écritures d'appel de M. Couton, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 24 de la convention collective nationale des personnels navigants officiers des entreprises de transports maritimes du 29 novembre 1976 ;*

Mais attendu que la cour d'appel, qui ne s'est pas contredite, a relevé à bon droit que le code du travail n'était pas applicable et décidé, dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation des éléments de fait et de preuve, que M. Couton ne démontrait pas qu'il était dans l'incapacité d'organiser des services de garde de nuit avec les neuf hommes de l'effectif du navire ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE les pourvois tant principal qu'incident ; Laisse à chaque partie la charge de ses dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre sociale, et prononcé par le président en son audience publique du dix-sept décembre deux mille huit.

Moyens produits au pourvoi principal par Me Foussard, avocat aux Conseils pour la société Someca Transport.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a condamné la Société SOMECA TRANSPORT à payer à M. Jean COUTON une somme de 107.262 € « correspondant à la solde de l'officier qu'il a été obligé de remplacer pendant 857 jours embarqués, inclus les congés payés afférents » ;

AUX MOTIFS QUE «M. COUTON soutient quand même avoir subi une surcharge de travail anormale même dans ses fonctions de capitaine au regard des textes organisant le travail à bord en ce qu'ils peuvent avoir une incidence sur cette charge de travail ; que doivent être considérés comme tels les textes suivants : - le décret 83-793 du 6 septembre 1983 dans ses dispositions concernant l'organisation du travail à bord et le service à la mer, en ce qu'elles peuvent avoir une incidence sur la charge de travail du capitaine, soit les articles 13 et 15 ; Article 13 : «Dans le service à la mer, la veille et la conduite du navire est organisée à trois bordées de navigation au moins ; toutefois, sur les cargos armés au long cours ou au cabotage international, elles peuvent, à titre temporaire et jusqu'à ce que soit intervenue une convention internationale relative à la réglementation du service à la mer, être organisées à deux bordées (...). Sur les cargos armés au cabotage, le service peut être organisé en deux bordées et deux quarts, d'une part lorsque les bâtiments, quel que soit leur tonnage, n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de 24 heures, d'autre part lorsque les bâtiments, quelle que soit la durée des séjours à la mer, sont d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux ; Article 15 : «Les paquebots qui effectuent des séjours mixtes à la mer d'une durée normale de plus de douze heures et ceux qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de douze heures mais dont les voyages comportent normalement plus de soixante heures de service à la mer par semaine, ainsi que les cargos d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale de plus de 24 heures, et les cargos de 500 tonneaux et moins qui effectuent des séjours d'une durée normale de plus de cinq jours, doivent avoir à bord pour la veille et la conduite, en sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation (...). Les autres navires doivent avoir à bord pour la veille et la conduite, y compris le capitaine, au moins un officier par bordée de navigation » ; - la résolution de la 12<sup>ème</sup> assemblée de l'OMI annexe 2 article 2.2.3 du 19 novembre 1981 : «Sauf à bord des navires de dimensions restreintes, il faudra prévoir suffisamment d'officiers pour éviter que le capitaine soit tenu d'assurer le quart » ; - la convention collective nationale des personnels navigants officiers des entreprises de transport maritime (applicable aux capitaines comme aux officiers), en ses articles 23, 24 et 26 qui énoncent que, pendant le temps de leur embarquement, les officiers accomplissent tous services de leur fonction en conformité avec les règlements en vigueur ; qu'ils ne peuvent être astreints à des tâches dont l'exécution incombe normalement à d'autres personnes, sauf cas de force majeure ou circonstances exceptionnelles, et prévoit que «si un officier manque à l'effectif conformément aux dispositions légales en vigueur, la solde de l'officier manquant sera répartie entre les officiers qui seront appelés à assurer son travail ou son quart » ; qu'il résulte clairement de ces dispositions du décret susvisé que, dans l'organisation du service à la mer, le principe est une organisation à trois bordées de navigation au moins, les cargos armés au cabotage international pouvant « temporairement » être organisés à deux bordées ; que ces cargos doivent alors avoir à bord pour la veille et la conduite, en sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation ; que l'organisation à deux bordées reste possible pour les navires de petites dimensions (moins de 500 tonneaux) effectuant des navigations courtes (moins de 24 heures) ; que la Société SOMECA TRANSPORT soutient que tel est le cas et qu'en tout état de cause, aucune disposition réglementaire précise ne permet d'exclure le capitaine des officiers devant assurer les quarts, la résolution de l'OMI n'ayant que valeur de recommandation et pas de caractère juridique obligatoire ; qu'elle ne discute pas que le «CAPO ROSSO» jaugeait plus de tonneaux (il s'agissait d'un navire de 71 mètres jaugeant 900 tonneaux) ; qu'elle soutient par contre que la durée du séjour à la mer (qui ne peut être, selon elle, que la durée de navigation effective et non celle du « service à la mer ») était en moyenne de douze heures et en tout cas inférieure à 24 heures ; que les conditions n'étaient donc pas remplies pour qu'un officier supplémentaire soit affecté sur le «CAPO ROSSO» ; que M. COUTON conteste cette argumentation en faisant valoir que, seul navire en exploitation depuis 1990, le «CAPO ROSSO» effectuait en général six nuits et six journées d'opérations commerciales en service à la mer, ce qui entraînait des séjours à la mer d'une durée supérieure à 24 heures ainsi qu'en attestent les relevés d'heures versés aux débats, et surtout un horaire de travail excessif pour lui compte tenu des 12 heures de quart auxquelles il était contraint par 24 heures en plus de l'exercice de ses autres responsabilités ; que les éléments qui sont versés aux débats, en particulier les relevés d'heures, établissent que les temps de traversée stricto sensu entre le continent et la Corse se situaient entre 12 et 18 heures, selon l'état de la mer ; que les temps de service à la mer excédaient par contre les 24 heures ; qu'il doit cependant être tenu compte de ce temps de service à la mer pour déterminer si l'organisation en deux bordées incluant le capitaine se justifiait ou non ; que l'article 13 du décret du 6 septembre 1981 s'inscrit en effet dans la section « service à la mer » et prévoit que c'est dans le cadre de ce service que l'organisation de la veille et de la conduite du navire doit être effectuée par principe à trois bordées ; que M. COUTON soutient par ailleurs sans être utilement discuté sur ce point que le «CAPO ROSSO», seul navire en exploitation depuis janvier 1990, effectuait six nuits à la mer et six journées d'opérations commerciales en service à la mer pendant lesquelles le service de quart était maintenu ; que s'agissant de la charge de travail de l'officier particulier qu'est le capitaine du navire, il ne peut être fait abstraction de la charge de travail supplémentaire que représentait sa participation aux tours de quart en plus de ses responsabilités de commandant du navire ; que cette charge de travail est prise en compte par les instances internationales représentatives de la profession (OMI), et en particulier par la résolution visée qui recommande, pour assurer un niveau de sécurité minimum, « sauf pour les navires de dimensions restreintes », une dotation en officiers suffisante pour éviter que le capitaine soit tenu d'assurer régulièrement le quart, et une organisation à trois bordées ; qu'en l'espèce, le «CAPO ROSSO» ne peut être considéré comme de dimensions restreintes, étant observé que l'armateur ne démontre pas qu'un autre critère qu'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux soit utilisé par l'administration des affaires maritimes pour déterminer la dimension restreinte ou non d'un navire ; que le problème de la prise du part par les capitaines a par ailleurs fait l'objet de nombreux courriers (justifiés depuis 1993 et jusqu'en 2002) entre l'association française des capitaines de navires et la direction des affaires maritimes qui relevaient la dangerosité de cette pratique liée au sous-effectif des navires ; qu'il est établi que M. COUTON exécutait depuis plusieurs années et au moins depuis 1999 12 heures de quart effectives par jour, de 6 h à 12 h et de 18 h à 0 h ; qu'il assurait bien évidemment en plus ses obligations dans le cadre de ses fonctions telles que définies par le code ISM, assumant en particulier, avant 6 h et avant 18 h, le contrôle de l'exécution des manoeuvres portuaires ; qu'il est établi qu'il était ainsi amené assez régulièrement à effectuer des journées de travail de plus de 14 h en contrepartie desquelles il ne percevait aucune compensation, financière ou de repos, la Société SOMECA TRANSPORT ne soutenant même pas avoir accordé à M. COUTON des repos compensateurs ; qu'il est donc manifeste que l'armateur ne pouvait, sans contrevenir aux dispositions combinées des articles 13 et 15 du décret du 6 septembre 1981 et à la résolution de l'OMI, organiser le service à la mer à bord du «CAPO ROSSO» avec deux officiers incluant le capitaine pour le service de quart ; que les dimensions du navire et les conditions de navigation et d'exploitation de celui-ci imposaient qu'un officier supplémentaire soit engagé pour éviter que le capitaine ne soit astreint d'effectuer régulièrement le quart et puisse se consacrer, dans des conditions conformes aux règlements maritimes concernant en particulier la sécurité du navire, à ses fonctions ; que M. COUTON apparaît donc fondé à obtenir le dédommagement de la contrepartie de travail qu'il a effectué ; que n'étant pas recevable à réclamer le paiement d'heures supplémentaires, il demande subsidiairement à titre de dommages et intérêts le montant de la rémunération qui aurait été versée à l'officier qui aurait dû être engagé et dont il a assuré le travail du 1er janvier 1999 au 31 août 2003, étant précisé qu'il a communiqué un décompte de salaire en prenant pour référence la moyenne de salaire entre celui d'un second capitaine (1<sup>er</sup> échelon niveau 3) et celui d'un maître d'équipage (groupe IV) ; que cette demande est recevable bien que nouvelle par application de l'article R.516-2 du Code du travail ; qu'il doit être fait droit à cette demande qui trouve sa justification par l'application de l'article 26 de la convention collective des officiers de la marine marchande qui prévoit que si un officier manque à l'effectif, la solde de l'officier manquant est répartie entre les officiers qui seront appelés à assurer son travail ou son quart (...)) (arrêt, p. 5, 6, 7 et 8, § 1, 2 et 3) ;

ALORS QUE, premièrement, les résolutions adoptées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ne sont pas des normes juridiques et n'ont pas de force contraignante ; qu'en se fondant sur l'annexe II de la résolution A. 481 adoptée par la 12<sup>e</sup> assemblée de l'OMI en 1981, quand cette résolution était dépourvue

de force contraignante, les juges du fond ont violé les articles 55 de la Constitution du 4 octobre 1958 et 12 du nouveau Code de procédure civile, ensemble la Convention de Genève du 6 mars 1948 modifiée portant création d'une Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, devenue Organisation Maritime Internationale (OMI) ;

ALORS QUE, deuxièmement et subsidiairement, même à supposer par impossible que la résolution A. 481 adoptée par la 12<sup>e</sup> assemblée de l'OMI en 1981, prise en son annexe II, puisse lier les Etats, elle n'est en toute hypothèse pas d'application directe ; qu'en se fondant sur les dispositions de cette résolution, quand M. COUTON ne pouvait les invoquer, les juges du fond ont à cet égard encore violé les articles 55 de la Constitution du 4 octobre 1958 et 12 du nouveau Code de procédure civile, ensemble la résolution A. 481 adoptée par l'OMI en 1981, prise en son annexe II ;

ALORS QUE, troisièmement, les dispositions du décret no 83-793 du 6 septembre 1983, et notamment les articles 13 alinéa 3 et 15, se réfèrent, pour l'organisation des bordées et des quarts, non pas à la notion de « service à la mer », mais à la notion de « séjour à la mer » ; qu'après avoir retenu que les temps de traversée se situaient entre 12 heures et 18 heures, les juges du fond se sont fondés sur les temps de service à la mer en retenant qu'ils excédaient 24 heures (p. 7, § 1, 2 et 3) ; qu'en statuant comme ils l'ont fait, quand seule devait être prise en compte la durée du séjour à la mer, les juges du fond ont violé les articles 13 et 15 du décret no 83-793 du 6 septembre 1983 ;

Et ALORS QUE, quatrièmement, l'article 26 de la Convention collective nationale des officiers de la marine marchande du 30 septembre 1948 ne prévoit la répartition de la solde de l'officier manquant entre les officiers appelés à assurer son travail ou son quart que si un officier manque à l'effectif fixé conformément aux dispositions légales en vigueur ; qu'en l'absence d'une autre disposition, l'article 26 ne pouvait justifier la condamnation ; qu'à cet égard, l'arrêt attaqué a été rendu en violation de l'article 26 de la Convention collective nationale des officiers de la marine marchande.

## DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a condamné la Société SOMECA TRANSPORT à payer à M. Jean COUTON une somme de 107.262 € «correspondant à la solde de l'officier qu'il a été obligé de remplacer pendant 857 jours embarqués, inclus les congés payés afférents» ;

AUX MOTIFS QUE «M. COUTON soutient quand même avoir subi une surcharge de travail anormale même dans ses fonctions de capitaine au regard des textes organisant le travail à bord en ce qu'ils peuvent avoir une incidence sur cette charge de travail ; que doivent être considérés comme tels les textes suivants : - le décret 83-793 du 6 septembre 1983 dans ses dispositions concernant l'organisation du travail à bord et le service à la mer, en ce qu'elles peuvent avoir une incidence sur la charge de travail du capitaine, soit les articles 13 et 15 ; Article 13 : «Dans le service à la mer, la veille et la conduite du navire est organisée à trois bordées de navigation au moins ; toutefois, sur les cargos armés au long cours ou au cabotage international, elles peuvent, à titre temporaire et jusqu'à ce que soit intervenue une convention internationale relative à la réglementation du service à la mer, être organisées à deux bordées (...). Sur les cargos armés au cabotage, le service peut être organisé en deux bordées et deux quarts, d'une part lorsque les bâtiments, quel que soit leur tonnage, n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de 24 heures, d'autre part lorsque les bâtiments, quelle que soit la durée des séjours à la mer, sont d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux ; Article 15 : «Les paquebots qui effectuent des séjours mixtes à la mer d'une durée normale de plus de douze heures et ceux qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de douze heures mais dont les voyages comportent normalement plus de soixante heures de service à la mer par semaine, ainsi que les cargos d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale de plus de 24 heures, et les cargos de 500 tonneaux et moins qui effectuent des séjours d'une durée normale de plus de cinq jours, doivent avoir à bord pour la veille et la conduite, en sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation (...). Les autres navires doivent avoir à bord pour la veille et la conduite, y compris le capitaine, au moins un officier par bordée de navigation » ; - la résolution de la 12<sup>ème</sup> assemblée de l'OMI annexe 2 article 2.2.3 du 19 novembre 1981 : «Sauf à bord des navires de dimensions restreintes, il faudra prévoir suffisamment d'officiers pour éviter que le capitaine soit tenu d'assurer le quart» ; - la convention collective nationale des personnels navigants officiers des entreprises de transport maritime (applicable aux capitaines comme aux officiers), en ses articles 23, 24 et 26 qui énoncent que, pendant le temps de leur embarquement, les officiers accomplissent tous services de leur fonction en conformité avec les règlements en vigueur ; qu'ils ne peuvent être astreints à des tâches dont l'exécution incombe normalement à d'autres personnes, sauf cas de force majeure ou circonstances exceptionnelles, et prévoit que «si un officier manque à l'effectif conformément aux dispositions légales en vigueur, la solde de l'officier manquant sera répartie entre les officiers qui seront appelés à assurer son travail ou son quart» ; qu'il résulte clairement de ces dispositions du décret susvisé que, dans l'organisation du service à la mer, le principe est une organisation à trois bordées de navigation au moins, les cargos armés au cabotage international pouvant «temporairement» être organisés à deux bordées ; que ces cargos doivent alors avoir à bord pour la veille et la conduite, en sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation ; que l'organisation à deux bordées reste possible pour les navires de petites dimensions (moins de 500 tonneaux) effectuant des navigations courtes (moins de 24 heures) ; que la Société SOMECA TRANSPORT soutient que tel est le cas et qu'en tout état de cause, aucune disposition réglementaire précise ne permet d'exclure le capitaine des officiers devant assurer les quarts, la résolution de l'OMI n'ayant que valeur de recommandation et pas de caractère juridique obligatoire ; qu'elle ne discute pas que le «CAPO ROSSO» jaugeait plus de tonneaux (il s'agissait d'un navire de 71 mètres jaugeant 900 tonneaux) ; qu'elle soutient par contre que la durée du séjour à la mer (qui ne peut être, selon elle, que la durée de navigation effective et non celle du «service à la mer») était en moyenne de douze heures et en tout cas inférieure à 24 heures ; que les conditions n'étaient donc pas remplies pour qu'un officier supplémentaire soit affecté sur le «CAPO ROSSO» ; que M. COUTON conteste cette argumentation en faisant valoir que, seul navire en exploitation depuis 1990, le «CAPO ROSSO» effectuait en général six nuits et six journées d'opérations commerciales en service à la mer, ce qui entraînait des séjours à la mer d'une durée supérieure à 24 heures ainsi qu'en attestent les relevés d'heures versés aux débats, et surtout un horaire de travail excessif pour lui compte tenu des 12 heures de quart auxquelles il était contraint par 24 heures en plus de l'exercice de ses autres responsabilités ; que les éléments qui sont versés aux débats, en particulier les relevés d'heures, établissent que les temps de traversée stricto sensu entre le continent et la Corse se situaient entre 12 et 18 heures, selon l'état de la mer ; que les temps de service à la mer excédaient par contre les 24 heures ; qu'il doit cependant être tenu compte de ce temps de service à la mer pour déterminer si l'organisation en deux bordées incluant le capitaine se justifiait ou non ; que l'article 13 du décret du 6 septembre 1981 s'inscrit en effet dans la section «service à la mer» et prévoit que c'est dans le cadre de ce service que l'organisation de la veille et de la conduite du navire doit être effectuée par principe à trois bordées ; que M. COUTON soutient par ailleurs sans être utilement discuté sur ce point que le «CAPO ROSSO», seul navire en exploitation depuis janvier 1990, effectuait six nuits à la mer et six journées d'opérations commerciales en service à la mer pendant lesquelles le service de quart était maintenu ; que s'agissant de la charge de travail de l'officier particulier qu'est le capitaine du navire, il ne peut être fait abstraction de la charge de travail supplémentaire que représentait sa participation aux tours de quart en plus de ses responsabilités de commandant du navire ; que cette charge de travail est prise en compte par les instances internationales représentatives de la profession (OMI), et en particulier par la résolution visée qui recommande, pour assurer un niveau de sécurité minimum, «sauf pour les navires de dimensions restreintes», une dotation en officiers suffisante pour éviter que le capitaine soit tenu d'assurer régulièrement le quart, et une organisation à trois bordées ; qu'en l'espèce, le «CAPO ROSSO» ne peut être considéré comme de dimensions restreintes, étant observé que l'armateur ne démontre pas qu'un autre critère qu'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux soit utilisé par l'administration des affaires maritimes pour déterminer la dimension restreinte ou non d'un navire ; que le problème de la prise du quart par les capitaines a par ailleurs fait l'objet de nombreux courriers (justifiés depuis 1993 et jusqu'en 2002) entre l'association française des capitaines de navires et la direction des affaires maritimes qui relevaient la dangerosité de cette pratique liée au sous-effectif des navires ; qu'il est établi que M. COUTON exécutait depuis plusieurs années et au moins depuis 1999 12 heures de quart effectives par jour, de 6 h à 12 h et de 18 h à 0 h ; qu'il assurait bien évidemment en plus ses obligations dans le cadre de ses fonctions telles que définies par le code ISM, assumant en particulier, avant 6h et avant 18 h, le contrôle de l'exécution des manoeuvres portuaires ; qu'il est établi qu'il était ainsi amené assez régulièrement à effectuer des journées de travail de plus

de 14 h en contrepartie desquelles il ne percevait aucune compensation, financière ou de repos, la Société SOMECA TRANSPORT ne soutenant même pas avoir accordé à M. COUTON des repos compensateurs ; qu'il est donc manifeste que l'armateur ne pouvait, sans contrevenir aux dispositions combinées des articles 13 et 15 du décret du 6 septembre 1981 et à la résolution de l'OMI, organiser le service à la mer à bord du «CAPO ROSSO» avec deux officiers incluant le capitaine pour le service de quart ; que les dimensions du navire et les conditions de navigation et d'exploitation de celui-ci imposaient qu'un officier supplémentaire soit engagé pour éviter que le capitaine ne soit astreint d'effectuer régulièrement le quart et puisse se consacrer, dans des conditions conformes aux règlements maritimes concernant en particulier la sécurité du navire, à ses fonctions ; que M. COUTON apparaît donc fondé à obtenir le dédommagement de la contrepartie de travail qu'il a effectué ; que n'étant pas recevable à réclamer le paiement d'heures supplémentaires, il demande subsidiairement à titre de dommages et intérêts le montant de la rémunération qui aurait été versée à l'officier qui aurait dû être engagé et dont il a assuré le travail du 1<sup>er</sup> janvier 1999 au 31 août 2003, étant précisé qu'il a communiqué un décompte de salaire en prenant pour référence la moyenne de salaire entre celui d'un second capitaine (1<sup>er</sup> échelon niveau 3) et celui d'un maître d'équipage (groupe IV) ; que cette demande est recevable bien que nouvelle par application de l'article R.516-2 du Code du travail ; qu'il doit être fait droit à cette demande qui trouve sa justification par l'application de l'article 26 de la convention collective des officiers de la marine marchande qui prévoit que si un officier manque à l'effectif, la solde de l'officier manquant est répartie entre les officiers qui seront appelés à assurer son travail ou son quart (...)» (arrêt, p. 5, 6, 7 et 8, § 1, 2 et 3) ;

ALORS QU'en cas d'action indemnitaire, le montant de la condamnation ne peut être qu'à la mesure du préjudice effectivement éprouvé par le demandeur ; qu'en allouant à M. COUTON une somme équivalente à la rémunération d'un capitaine en second, y compris ses jours de congés payés, sans constater au préalable que la somme en cause correspondait au préjudice subi par M. COUTON, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1147 du Code civil.

### TROISIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a condamné la Société SOMECA TRANSPORT à payer à M. Jean COUTON une somme de 7.739,66 € au titre d'un arriéré de salaires et d'un solde d'indemnité de départ ;

AUX MOTIFS QUE «M. COUTON soutenait qu'à son départ à la retraite le 31 août 2003, les sommes qui lui avaient été versées avaient été calculées sans tenir compte du nouveau brevet de «capitaine 8000» qu'il avait obtenu à compter du 1<sup>er</sup> février 2002 et en fonction du barème minima du C.C.A.F. de 1998, alors que, le 1<sup>er</sup> août 2002, un nouveau protocole relatif à la grille des salaires minima, incluant les niveaux de brevets normes STCW et plus précisément le «capitaine 8000» avait été signé et était entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2003 ; qu'il a été fait droit à sa demande en rappel de salaire et prime, le Tribunal relevant que la Société SOMECA TRANSPORT n'opposait pas d'argument utile à M. COUTON ; que cette disposition du jugement sera confirmée, la société se contentant de déclarer que ce dernier percevait de toute façon un salaire global supérieur aux nouveaux minima conventionnels et que sa rémunération ne pouvait être revalorisée même en présence d'une nouvelle qualification, sans justifier en particulier de ce dernier point alors qu'il est constant que M. COUTON avait obtenu le brevet supérieur de «capitaine 8000» à compter du 1<sup>er</sup> février 2000 dont il aurait dû être tenu compte (...)» (arrêt, p. 8, in fine et p. 9, § 1 et 2) ;

ALORS QUE, premièrement, il incombe au demandeur d'établir que les prétentions qu'il formule sont fondées au regard des règles applicables ; qu'il appartenait dès lors à M. COUTON d'établir qu'il pouvait prétendre à des compléments tant au titre de ses salaires qu'au titre de son indemnité de départ ; qu'en faisant droit à la demande au motif que la Société SOMECA TRANSPORT ne justifiait pas de ce qu'aucun complément de rémunération n'était dû à raison du salaire perçu par M. COUTON et compte tenu du minimum conventionnel, les juges du fond, qui ont fait peser la charge de la preuve sur la Société SOMECA TRANSPORT, ont violé les articles 1315 du Code civil et 9 du nouveau Code de procédure civile ;

Et ALORS QUE, deuxièmement et en tout cas, les juges du fond sont tenus de trancher le litige au regard des règles de droit applicables ; que la Société SOMECA TRANSPORT soutenait qu'aucun complément de salaire ou d'indemnité de départ n'était dû dès lors que la rémunération effectivement perçue par M. COUTON excédait le minimum conventionnel, et ce conformément à l'article III du protocole d'accord relatif aux salaires minima de branche ; qu'en refusant de se prononcer sur cette question pour déterminer si l'argumentation soutenue par l'employeur était ou non fondée, les juges du fond ont violé l'article 4 du Code civil, ensemble l'article 12 du nouveau Code de procédure civile.

Moyen produit au pourvoi incident par la SCP Peignot et Garreau, avocat aux Conseils pour M. Couton.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir débouté Monsieur COUTON de sa demande tendant à obtenir le paiement d'une somme de 32 353 € au titre des repos compensateurs, et du service de garde au port la nuit et pendant les week-ends ;

AUX MOTIFS QUE «Monsieur COUTON soutient également que compte tenu de la politique restrictive d'embauche de la société SOMECA. TRANSPORT, il n'avait aucune latitude, contrairement à ce que soutient celle-ci, pour organiser le service de garde au port, sauf à ne pas respecter les dispositions légales applicables aux marins relatives à la durée du travail ; qu'il était donc obligé d'assurer lui-même ce service de garde ; qu'il réclame la somme de 32 353 € correspondant aux repos compensateurs non rémunérés acquis, au titre du service de garde au port pendant les week-ends d'astreinte au lieu et place d'un service établi selon un protocole ou en remplacement d'une entreprise de gardiennage ; qu'il doit être relevé d'abord que le service de garde au port n'est pas une astreinte au sens du Code du travail mais relève de l'article 19 du décret du 6 septembre 1983 qui prévoit que le service de veille et le service de garde de nuit au port doivent être assurés sans interruption de jour et de nuit, et de l'arrêté du 22 juin 1998 du ministère de l'équipement et des transports qui prévoit qu'à bord de tout navire amarré ou au mouillage en toute sécurité dans les conditions normales au port, le capitaine doit prendre des dispositions pour qu'un service de garde adéquat et efficace soit assuré à des fins de sécurité» ; que Monsieur COUTON est donc irrecevable ainsi qu'il a déjà été dit à invoquer les dispositions du Code du travail applicables aux marins ou officiers subalternes sur les astreintes ; que force est ensuite de constater que Monsieur COUTON ne verse aucune pièce démonstrative de ce qu'il était dans l'incapacité d'organiser des services de garde de nuit avec les neuf hommes de l'effectif du CAPO ROSSO ; que sa demande à ce titre ne peut donc qu'être rejetée ;

ALORS D'UNE PART QU'en relevant que Monsieur COUTON ne démontrait pas en quoi il aurait été dans l'incapacité d'organiser des services de garde de nuit avec les neuf hommes de l'effectif du «CAPO ROSSO», cependant qu'elle avait constaté que l'effectif du «CAPO ROSSO» n'était pas suffisant dès lors que Monsieur COUTON avait dû assurer en plus de son travail, les fonctions d'un officier manquant, la Cour d'appel qui s'est prononcée par des motifs contradictoires, a violé l'article 455 du nouveau Code de procédure civile ;

ALORS D'AUTRE PART QUE dans l'exercice de leurs fonctions, les officiers ne peuvent être astreints à des tâches dont l'exécution incombe normalement à d'autres personnes de l'Etat major ou de l'équipage, sauf cas de force majeure et circonstances exceptionnelles ; que Monsieur COUTON faisait valoir que compte tenu de la politique d'embauche restrictive de la société SOMECA TRANSPORT, il avait été contraint d'assurer lui-même le service de garde au port pour respecter les dispositions relatives à la durée légale du travail applicables aux marins et l'organisation du travail SOMECA TRANSPORT qui précisait que l'équipage était au repos du samedi après-midi et le dimanche ; qu'en rejetant la demande de Monsieur COUTON tendant à obtenir le paiement d'une somme pour les heures de garde effectuées par lui le week-end sans prendre en considération ce moyen déterminant des écritures d'appel de Monsieur COUTON, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 24 de la convention collective nationale des personnels navigants officiers des entreprises de transports maritimes du 29 novembre 1976.

LE GREFFIER DE CHAMBRE

# EVALUATION FORMELLE DE SÉCURITÉ (FSA) SUR L'ALCOOLISME À BORD DES NAVIRES

*Imposition de limites obligatoires en matière de consommation d'alcool pendant le quart et lors de l'exécution d'autres tâches à bord des navires.*

## I. Introduction et portée de l'évaluation formelle.

La réglementation sur la consommation d'alcool n'est pas une règle uniforme et à portée mondiale :

- \* Une recommandation sans caractère obligatoire existe dans la partie B de la STCW.
- \* Des restrictions, interdictions sont intégrées dans la législation de certains pays.
- \* Certains membres de l'industrie pratiquent la tolérance zéro à bord des navires.

## II. Identification des dangers.

### 1. Données statistiques sur les accidents de navires marchands dus à l'alcool.

Il est difficile d'établir un lien entre les accidents de navires et l'alcool en se fondant sur des faits indiscutables d'où une absence de données statistiques valables. L'enchaînement des faits est souvent difficile à déterminer, l'alcool-test suivant les circonstances et le lieu de l'événement est souvent différé. La responsabilité des accidents est dans une large mesure imputée à l'élément humain et par assimilation avec d'autres métiers du transport et autres activités à terre, l'alcool serait cependant responsable d'un pourcentage non négligeable d'accidents du travail et de décès. L'alcoolisme pathologique est-il le plus concerné que l'alcoolisme occasionnel ?

### 2. Les expériences réalisées avec du personnel maritime dans des simulateurs de navigation.

Le nombre d'échecs d'une même personne passerait en moyenne de 1.0

(état sobre) à 2.6 (en état d'ébriété). Les plus flagrants échecs notés lors des tests seraient :

- \* l'accroissement du temps nécessaire à la résolution des problèmes de navigation.



- \* l'aptitude à fixer une cible et à suivre des objets du regard est altérée.

- \* des difficultés à communiquer avec les autorités et le personnel du bord.

- \* des difficultés à différencier les couleurs.

- \* les dysfonctionnements des appareils passent inaperçus ou il y est remédié tardivement.

- \* une fonction motrice restreinte.

- \* l'identification tardive des petits navires.

- \* des infractions à la COLREG.

- \* manœuvre d'évitement exécutée tardivement, manœuvre de dépassement risquée, distances de sécurité inadéquates, plus grande inclination à prendre des risques.

- \* moins apte à effectuer différentes tâches en même temps.

L'alcool a donc des conséquences néfastes sur le système visuel humain qui joue un rôle essentiel dans le processus cognitif d'un personnel exposé à de nombreuses indications visuelles agressives auxquelles il doit réagir. De plus le personnel testé tant au pont qu'à la machine n'a pas ressenti d'impact négatif pour son activité et peu de troubles du comportement ont été décelés par les témoins.

Les effets débilissants de l'alcool lors du travail du personnel non assujettis à des tâches de quart conduisent à des dysfonctionnements, des opérations er-

ronées et des pannes qui peuvent provoquer des accidents.

### 3. La consommation d'alcool à bord chez les gens de mer est une vieille tradition.

L'alcool était source de motivation et en tant que ration supplémentaire réglementaire était utilisé pour faire durer plus longtemps l'eau potable. Avec la consommation d'alcool s'est aussi développée l'intempérance qui lui est liée. De nos jours la consommation d'alcool est perçue comme un palliatif aux conditions de travail et de vie à bord que sont :

- \* Degré d'automatisation qui exige une attention et un contrôle permanents.

- \* Conditions de vie et de travail physiquement pénibles ou potentiellement dangereuses

- \* Éloignement de la famille et isolement social au milieu d'un équipage multi national.

- \* Longues heures de travail sans récupération suffisante.

- \* Monotonie des longs voyages en mer.

- \* Niveaux d'effectifs inférieurs aux normes

- \* Précarité des conditions d'emploi (risque du chômage)

- \* Pression exercée par les collègues (relationnel et inaptitudes morale, physique et professionnelle)

- \* Tâches monotones et administratives de plus en plus lourdes

- \* Travail par équipe et de nuit.

Le recours à l'alcool en abondance pour tenter d'atténuer ces conditions difficiles



peut créer très rapidement un cercle vicieux (abandon, fatigue, isolement, solitude, exclusion de l'équipe). La consommation d'alcool augmente en fonction du temps passé en mer, de la durée du voyage et de l'âge du marin. Cependant la consommation modérée d'alcool a une influence positive sur les conditions de vie en collectivité. A l'occasion des réunions conviviales organisées après les heures de service ou pour des conditions spéciales offrent pour les équipages multinationaux la possibilité de s'intégrer et peuvent compenser en partie l'isolement et la solitude. L'abus d'alcool ne joue un rôle plus ou moins crucial pour les gens de mer que pendant les heures de loisir.

La consommation d'alcool est plus répandue chez les gens de mer que dans le reste de la société en général. Les cas d'incapacité physique ou psychique, les atteintes au bien être, les problèmes sociaux sont proportionnellement importants chez les gens de mer.

#### 4. L'influence de la quantité consommée (étude tous métiers).

Les études sur le sujet montrent que la consommation fréquente de petites doses présente un plus grand danger que l'absorption occasionnel de doses massives. Selon les spécialistes le taux d'alcoolémie n'est détectable efficacement qu'à partir de 0.03% environ, la perte de concentration commencerait à partir de 0.05 % selon les études en simulateur pour les gens de mer.

#### 5. Une attitude culturelle selon les peuples.

La considération sur la consommation d'alcool en quantité, force des alcools et occasions de consommation varie suivant les pays.

#### 6. Politique peu homogène de l'industrie en la matière.

L'OMI recommande deux attitudes sans leur attacher un caractère obligatoire:

\* en priant les compagnies, l'administration d'établir des politiques en matière d'alcool et de drogues lors de la mise en œuvre du code ISM (possibilité de régler le problème à leurs convenances et manières).

\* en incorporant dans la partie B du code STCW : partie 5 (dédiée à la prévention de l'abus des drogues et

de l'alcool) et section B-VIII/2 (recommandation concernant l'organisation de la veille et des principes à observer).

L'OMI n'aborde pas les problèmes d'alcool dans la règle VIII/1 du chapitre VIII de l'annexe du code STCW (aptitude au service)

La réglementation n'est pas uniforme parmi les états côtiers qui disposent d'une législation et leur sécurité vis-à-vis du trafic en transit n'est pas assurée. Les états du pavillon ont ou n'ont pas une législation pertinente pour les navires arborant leur pavillon. Les Affréteurs de navires, l'industrie pétrolière, les associations d'opérateurs ont une attitude variable qui va de la tolérance zéro à pas de demande. Les compagnies de navigation doivent se conformer juridiquement aux termes du code ISM et de la norme ISO 9000. La divergence d'attitude en la matière va de la tolérance zéro à aucune consignation par écrit de la politique compagnie en la matière.

Le type de mise en œuvre, d'application effective et de contrôle varie donc énormément tant sur le degré d'alcoolémie, l'information délivrée au personnel sur les dangers de l'alcool, que sur le personnel concerné par la restriction, que sur les sanctions disciplinaires, les contrôles aléatoires durant l'embarquement, à la suite d'événements de mer, lors de l'embauche ou examen médical annuel et la présence d'alcool à bord. La tolérance zéro est fréquente dans le transport à la demande, les croisiéristes et les transbordeurs. Les petites compagnies laissent souvent le soin de gérer le problème à leurs capitaines.

### III. Evaluation des risques

#### 1. L'alcool et le problème de la fatigue.

Les causes et les conséquences imputables à l'alcool sont pratiquement identiques à ceux liées à la fatigue. La fatigue est la diminution des capacités physiques et/ou mentales à la suite d'un effort physique, mental ou affectif qui peut affaiblir la quasi-totalité des capacités physiques que sont la coordination, le délai de réaction, l'équilibre, la prise de décision, la rapidité et la résistance. Cette définition donnée par l'OMI peut s'appliquer à l'alcoolisme. Cette réaction individuelle est attribuée à la médiocrité des conditions de travail et de vie à bord. La consommation d'alcool contribue à la fatigue ce qui risque fort

de créer un cercle vicieux conduisant à affaiblir l'aptitude individuelle et à l'isolement social.

#### 2. Les effets débilants

L'alcool nuit aux performances en matière de cognition, de concentration (être attentif, évaluation des situations, mémoire défaillante, prendre les mesures appropriées pour résoudre les problèmes et réagir au bon moment). La fatigue mentale, le manque et la mauvaise qualité du sommeil, le sentiment de solitude et le stress dû à la charge de travail sont des facteurs aggravants. Jusqu'alors les prescriptions applicables aux navires étaient moins rigoureuses en raison de la faible densité du trafic et de la modeste vitesse des navires. Mais désormais on considère que les facultés cognitives nécessaires sont au moins aussi importantes en raison de l'augmentation constante de la taille des navires et des grandes distances d'arrêt nécessaires, de l'accroissement du trafic et de l'augmentation de la charge de travail.

#### 3. Le risque financier

Le risque selon la définition technique du terme est calculé en multipliant la probabilité des événements par le nombre de pertes, ce qui est difficile à appréhender en l'absence de données fiables. Chaque accident de plus se produit dans des conditions spécifiques et entraîne des pertes particulières. L'abus d'alcool et ses effets débilants sur l'exécution des tâches à bord des navires de commerce a fait l'objet d'études détaillées. Mais on possède peu de données sur le coût des accidents liés à l'alcool sinon en totalisant les demandes d'indemnité. Les experts avancent le chiffre annuel de 91 250 000 USD pour les accidents attribuables à l'alcool soit 2285 USD/an/navires de plus de 300 UMS de jauge brute.

Appliquer les résultats des études et les données statistiques concernant l'élément humain (fatigue et alcool) et les études sur l'indemnisation des accidents liés semble logique et permet d'appréhender un coût de l'abus d'alcool par navire et par an.

Coûts directs : les dégâts aux équipements portuaires, les dégâts au navire, les dépenses lors de l'intervention des sauveteurs ou des intervenants requis par les autorités (analyse, coût des sauveteurs, soins dans les hôpitaux, perte

totale d'un navire, l'indisponibilité du personnel, dépenses de maintenance imprévue, la perte d'affrètement, les réparations versées à l'ayant droit.....

Coûts indirects : l'atteinte à la réputation de la compagnie, l'effet néfaste sur la santé et l'intégrité des gens de mer, préjudices subis par l'environnement

## V. Option de maîtrise des risques



La consommation d'alcool est donc ancrée dans l'aptitude personnelle, les conditions sanitaires de travail et de vie, les milieux culturels qui sont aussi autant de moyens de lutte à envisager pour la qualité des prestations professionnelles et la préservation de l'environnement. Les diverses parties prenantes de l'industrie sont toutes qualifiées pour prévenir l'abus malgré des divergences dans l'application des textes et normes. Des mesures sont envisageables par l'adoption d'une culture institutionnelle sur les effets débilissants de l'alcool et la prise de mesures institutionnelles qui renforceraient la protection des eaux territoriales. Les assureurs devraient être associés à ce processus car ils sont directement intéressés par la prévention de l'abus d'alcool.

### 1. Fixation d'une limite du taux d'alcoolémie.

Des mesures universelles devraient fixer le taux d'alcoolémie autorisé, le personnel concerné par cette décision, les moments autorisés pour une éventuelle consommation, les éventuels contrôles par les organismes de contrôle souverain dans les eaux territoriales, les zones économiques, les eaux internationales (inspections ponctuelles en cas de soupçon).

### 2. Suppression totale de l'alcool à bord de certains navires.

La politique de tolérance zéro supprime la consommation et la détention d'alcool. Ainsi il n'est plus nécessaire de s'interroger sur le % autorisé, l'influence des consommateurs au repos sur le personnel de quart ou en service. Les navires interdits devraient l'être universellement pour une bonne compréhension. Mais

la consommation d'alcool à terre par le personnel autorisé à y descendre échappe au domaine sous contrôle. L'accès à bord du personnel en état d'ébriété devra être contrôlé pour que la reprise d'activité soit permise (% admissible et fixation du temps de récupération de l'aptitude). Ce terme est à fixer d'une manière universelle pour permettre une vérification lors d'une inspection par l'état du port ou du pavillon.

### 3. Test aléatoire et analyse d'haleine.

Vérifier que le taux d'alcoolémie fixé est bien respecté et pratique d'une forme de dissuasion efficace lors d'exercices dédiés ou lors de test aléatoires. Tests pratiqués par le personnel à terre de la compagnie ou en mer par le personnel habilité du navire. Les inspecteurs de l'état du pavillon ou du port sont autorisés dans certains cas. L'utilisation d'analyseurs d'haleine est moins invasive et plus facile à mettre en œuvre que l'analyse d'urine. Les taux d'alcoolémie compris entre 0.00 et 0.03 % peuvent dépendre de la consommation de certains médicaments.

### 4. Par la formation et l'information.

- \* Formation à bord lors des exercices et séances de formation / familiarisation.
- \* Inscrire la question de l'alcool au programme des études des écoles de formation.
- \* Information par les syndicats, les agences de recrutement, les compagnies de navigation et le personnel du niveau management à bord des navires.

### 5. Vie à bord.

Avoir du personnel qualifié et en nombre suffisant pour une organisation du travail à bord qui réduise la fatigue. Offrir une nourriture adaptée et saine dans des emménagements permettant le repos.

### 6. Coût des mesures de contrôle.

C'est le prix des équipements de dépistage : analyseurs d'haleine ou tests d'urine. Les tests d'urine se font en laboratoire par des sociétés extérieures. Les délais d'acheminement peuvent dépasser la période de détection de l'alcool (entre 24 et 30 H après consommation). Il faut compter jusqu'à 5100 USD

pour 30 tests annuels et ce sans intégrer le salaire du personnel durant le test.. L'analyseur d'haleine coûte entre 500 et 2 000 USD, il est étalonné par le fabricant et a une durée de vie d'environ 7.5 ans. Le mode d'emploi est facile, l'utilisation est possible à tout moment. Il faut compter 253 USD pour 30 tests annuels et ce sans intégrer le salaire du personnel bord qui fait et subit le test. Le coût du test effectué lors des inspections PSC ou du pavillon devrait être moindre car les contrôleurs peuvent faire partie de l'équipement des inspecteurs.

## V. Analyse coûts – avantage

Les coûts et les estimations en l'absence de données fiables ne permettent pas d'établir un rapport coût efficacité. L'analyse coût-avantage repose donc sur l'application d'un taux d'alcoolémie limitée à 0.05 % et les amendements dédiés des divers textes.

### 1. Estimation de la réduction des risques par rapport au coût des mesures de contrôle.

Le test du taux d'alcoolémie présente un effet dissuasif. L'option de l'analyseur d'haleine semble la plus efficace, la plus économique, d'un emploi facile, d'une bonne souplesse et finalement d'un coût négligeable.

### 2. Conséquence en matière de réglementation.

Révision du chapitre IX de la SOLAS «gestion de la sécurité des navires» Amendement à la règle VIII/1 «aptitude au service» de l'annexe de la convention et de la section A-VIII/1 «aptitude au service» du code STCW. Révision de la partie 5 de la section B-VIII/2 «prévention de l'abus des drogues et de l'alcool» du code STCW.

### 3. Autres mesures

L'amélioration des conditions de travail et de vie, des effectifs suffisants à bord, des périodes de navigation plus courtes et l'allègement de la charge de travail des gens de mer renforceraient les mesures prises pour limiter les abus d'alcool. Mais le budget à y consacrer devrait dépasser les 2285 USD estimés comme représentant le coût des accidents liés à l'alcool.

*Cdt Thierry ROSSIGNOL*

# LES ENJEUX SÛRETÉ D'UN TRANSPORTEUR DE PASSAGERS EN FRANCE, EN 2008

Communication au nom de l'AFEXMAR aux 7<sup>èmes</sup> journées scientifiques du CETMEF PARIS le 8 Décembre 2008

## 1. Que demande le « passager » ?

Celui qui prend passage, c'est-à-dire paye son billet, entend être transporté en toute sécurité du point de départ du navire à son point d'arrivée... que ce soit pour une traversée toute simple ou carrément une croisière. Le « passage » pour lui, commence dès qu'il a été pris en charge par le transporteur jusqu'au moment où il est « libéré » par ce même transporteur.

Les opérations portuaires : contrôle avant embarquement, embarquement ou débarquement sont donc incluses au même titre que le voyage lui-même.

## 2. Passage « en toute sécurité »

...comprend la sécurité des personnes et des biens et tout d'abord la sécurité du moyen de transport lui-même c'est-à-dire le navire. Aujourd'hui le passager est en droit d'attendre que le navire sur lequel il monte présente toutes les garanties possibles tant par sa conception que par son organisation.

Le risque zéro n'existe pas... le passager le sait, cependant il est en droit d'attendre que son intégrité physique soit assurée au maximum.

## 3. Et en « toute sûreté »

Dans ce passage en toute sécurité, une action malveillante de la part de « malfaisants » le visant lui, en tant que passager, visant d'autres passagers ou le navire lui-même, ou la compagnie, ou le pavillon... est incluse.

Il s'agit en fait de « protéger » le passager. La « protection » du navire et des terminaux est donc incluse dans le « contrat » signé entre le passager et le transporteur.

NB : par ses conséquences, la sûreté rejoint ici la sécurité.

## 4. Le code ISPS

Après les événements du 11 septembre 2001, la communauté internationale a pris encore plus conscience des conséquences liées à la malveillance. L'OMI a mis au point un code de sûreté à l'intention des navires et des installations portuaires; le fameux code ISPS (International Ship and Port facility Security Code).

Pourquoi seulement les installations portuaires ? on aurait pu directement appliquer les mesures aux ports eux-mêmes !... ceci est en réalité uniquement un problème

technique qui n'intéresse que les spécialistes peut-être mais qui a néanmoins semé un certain désordre tout autour de la planète.

## 5. Sûreté des navires

Il faut le dire, sur les navires à passagers, nous n'avions pas attendu le code ISPS pour prendre des mesures de prévention contre les actes de malveillance y compris la prise d'otage ou le terrorisme. Pendant mes 20 années de commandement, j'ai vu quand même quelques alertes à la bombe.

Aujourd'hui, c'est beaucoup plus formalisé... un plan de prévention (appelé plan de sûreté) issu d'une évaluation formelle de sûreté est mis en place en fonction des risques encourus.

NB : Les risques peuvent évoluer et donc le plan de sûreté aussi.

## 6. Mesures de sûreté du Navire

Le plan de sûreté du navire est essentiellement un ensemble de mesures de contrôle des accès au navire... en collaboration ... avec les terminaux ! Ce contrôle comprend l'accès aux zones sensibles du navire: passerelle, locaux techniques comme la machine ou... la cuisine !

Pour assurer ces contrôles, c'est évidemment l'équipage qui s'y colle ! Déjà pompier, sauveteur, parfois médecin (les capitaines) et formateur, voilà le marin devenu agent de sûreté également ! ... à quand les cours de close-combat, comme disait le Cdt ARDILLON, président de l'AFCAN !

## 7. Efficacité des mesures de prévention

La meilleure mesure de sûreté reste la vigilance de l'équipage et cela ne se fait pas tout naturellement ! Aujourd'hui pour toute activité on exige une formation préalable... l'obligation de la formation sûreté des membres d'équipage est malheureusement restée encore une fois un peu trop vague !

Après les hi-jacking avec prises d'otages du PONANT et des autres navires, je pense qu'une formation particulière de l'équipage à la gestion de ce type de crise devrait être préparée et rendue obligatoire et introduite dans STCW dès que possible !

NB. Derrière la formation : il est vrai, il y a des cours, du temps passé à bord un peu, et à terre essentiellement... donc de l'argent ! Et donc aussitôt certains armateurs sont « debout » sur les freins !

## 8. Réalité de ces mesures

La vigilance et l'intervention de l'équipage à bord peuvent influencer les événements mais d'une manière aléatoire seulement: Sur l'ACHILLE LAURO, l'objectif des malfaisants n'a peut-être pas été atteint grâce à la vigilance de l'équipage, mais... une vie humaine a quand même été perdue ! Pour les navires à passagers « vulnérables », les interventions de l'équipage sont encore plus limitées.

## 9. Plan de sûreté du navire

Chaque navire à passagers a donc son plan de sûreté où les mesures de prévention sont précisées pour les trois niveaux de sûreté. Mais ... ce sont uniquement des mesures préventives ainsi que le prévoit le code ISPS qui les a gentiment appelées « mesures pour faire face à une menace contre la sûreté y compris pour maintenir les opérations essentielles du navire ».

La protection de la vie des personnes (passagers et équipage) est certainement une « opération essentielle »... mais les mesures d'intervention en cas de menace de sûreté ne sont pas de la compétence de l'équipage ! ... à aucun moment le code ISPS n'en parle d'ailleurs !

## 10. « Mesures essentielles »

Un bon plan de sûreté prévoit dans l'ordre:

- Appel à l'aide « silencieux » si possible (GMDSS, et/ou activation du SSAS)
- Ne pas résister aux assaillants armés sauf en dernier recours !
- Ne pas répondre à une agression
- Gérer son propre stress et tenter de gérer celui des passagers comme on nous l'a appris à faire (un peu !) dans la formation STCW pertinente (Gestion de crise et comportement humain-STCW V/2 et V/3)
- Offrir une coopération raisonnable surtout dans le cas de prise d'otages
- Chercher à favoriser les contacts « malfaisants/ autorités » et chercher à informer ces dernières
- Toujours privilégier l'objectif « protection de la vie humaine » malgré tout
- Obéir finalement aux terroristes, aux pirates et aux forces d'intervention en gardant en tête ... l'objectif précédent !

## 11. LE PONANT

...c'est finalement ce qu'à fait notre collègue le Cdt Patrick MARCHESSEAU sur le PONANT en Avril 2008! Les mesures qu'il a prises étaient celles de son plan de sûreté et de sa formation, mais il a su garder son calme et son autorité... ce qu'un équipage, quel qu'il soit, sait apprécier et... même les pirates apparemment! Tout ceci a contribué au succès de l'opération c'est à dire essentiellement l'absence de perte de vie humaines!

NB : Mettre les femmes à l'abri des pirates... je ne sais pas vraiment si c'était dans son plan de sûreté... Il va falloir que je le lui demande!

## 12. SUPERFERRY 14 ou LIMBURG

Il s'agit ici d'attaques à l'explosif de terroristes visant soit à tuer un maximum de passagers soit, pour le LIMBURG, à faire sauter le navire (même si c'était pour ce dernier une cible de remplacement!)

Dans ce cas, en gros, l'équipage ne peut rien ou presque. En cas de découverte de colis suspect par exemple, une évacuation du navire peut être ordonnée lorsque le navire est à quai et, si possible, un éloignement des personnes de la zone critique lorsque le navire est en mer!... En effet, évacuer un navire en mer est une opération majeure pleine de risques!

## 13. Conclusion partielle

Les moyens du bord sont extrêmement limités. Il n'est pas question d'armer les marins. D'abord ce n'est pas leur métier et une riposte armée risquerait de se terminer par un carnage... ce qui est le contraire du contrat passé avec le passager!

Des «gadgets» sont proposés : Lances à incendie, Long Range Acoustic Device et fusils lance-filets... pour les pirates amateurs... peut-être! En effet... D'une part, les pirates Somaliens s'équipent de KALACHNIKOV toutes neuves, ils devraient aussi pouvoir se procurer des casques adéquats «anti- LRAD» pour leurs oreilles! Et d'autre part, si 3 speed-boats remplis d'hommes armés attaquent simultanément sur tribord et autant sur babord... combien me faut-il de fusils lance-filets ou canons à eau ou LRAD????

Si à bord l'équipage ne peut rien ou presque, c'est évidemment à terre que le tri des passagers doit être effectué lors des opérations portuaires.

## 14. Les opérations portuaires

Le contrôle des accès au navire est la mesure clé de la sûreté du passager. L'opérateur du terminal prend en charge ce contrôle avec l'aide des pouvoirs publics (Gendarmerie, PAF, douane, agents de sûreté). Qu'il soit lui-même le transporteur (port privé) ou un organisme public ou semi public (chambre de commerce) sa responsabilité est grande.

Issu d'une évaluation de la menace et, il faut le rappeler, approuvé par le représentant local de l'Etat, le plan de sûreté de

l'installation portuaire précise les mesures qui sont prises à chaque niveau de sûreté. Ces mesures doivent être au minimum conformes au code ISPS et ce, depuis le 1er juillet 2004!

## 15. Situation actuelle

Si les navires se sont conformés au code ISPS sans trop de problèmes, il n'en est pas de même pour les terminaux! Même aux USA certains ports n'ont toujours pas la surveillance suffisante du plan d'eau!... Eh oui! Chez nous ça avance un peu, mais toujours à titre d'essai comme au Havre? Pour les terminaux à passagers, il s'agit d'assurer le contrôle des personnes et de leurs bagages (à main) ou de leurs véhicules!

On peut dire que les aéroports s'en sortent quand même bien du point de vue du contrôle des personnes et de leurs bagages à main, notamment parce qu'ils ont investi et s'équipent assez rapidement avec les dernières évolutions du matériel. Le personnel est presque toujours suffisant et, tout au moins chez nous en Europe, suffisamment formé.

## 16. Contrôle des piétons

C'est, dirai-je, le plus facile! Nos terminaux maritimes à passagers ont mis quand même quelque temps pour s'équiper. Cela vient doucement... j'ai même vu un terminal où les emplacements sont prévus dans une gare maritime toute neuve, mais on y attend toujours aujourd'hui les tunnels rayons X et les portiques magnétiques! On se contente toujours du «fer à repasser» (détection magnétique!)... c'est déjà ça!

Une fouille aléatoire suivant un certain pourcentage est normalement prévue, ou alors on se base encore sur le flair légendaire du douanier!... Pour le petit malfaisant, je veux bien, pour des pros, si je puis m'exprimer ainsi, j'en doute! D'ailleurs quand vous prenez l'avion, il n'y a pas de pourcentage que je sache! Tout le monde a droit au contrôle sûreté! Malgré tout, la situation des piétons-passagers au niveau de sûreté 1 est acceptable compte tenu des menaces actuelles.

## 17. Contrôle des véhicules

Si le contrôle des remorques et autres ensembles routiers se fait de manière systématique en ce qui concerne les clandestins, le scan est encore très aléatoire... Rareté des moyens certainement! Le contrôle des véhicules personnels des passagers est encore trop souvent basé sur l'aléatoire ou le flair des douaniers. Pas de scan de disponible alors qu'on charge 600 voitures en 45 minutes!

## 18. Si cela est tolérable au niveau 1, cela ne l'est plus au niveau 2!

Il y a des solutions sur le marché bien sûr. On ne pouvait que faire confiance à l'industrie! Encore faut-il avoir les moyens de se les payer, me direz-vous! Croyez-

vous que le passager finalement, soit conscient du risque qu'il prend en choisissant ce port plutôt qu'un autre? La publicité des terminaux est effectivement bien discrète sur le sujet... cela ne doit pas être très commercial sûrement!

## 19. Scan des voitures

Déjà depuis quelque temps sur le marché, les scanners mobiles offrent l'avantage de pouvoir remonter une file de voitures en attente. Ils sont performants et discrets! certains terminaux parfois «oublent» même d'en informer les passagers motorisés! Ce qui est bien sûr inadmissible! Et, vous vous en doutez, leur prix est élevé, il avoisine le million d'Euros l'unité paraît-il! Comptez en plus le personnel nécessaire, l'entretien etc...!!!



Un scanner mobile qui se balade à petite vitesse le long des files de voiture en attente ...



...et au contrôle avant embarquement, le van révèle un clandestin caché dans un petit conteneur à bord du véhicule! Efficace non?

## 20. Conclusion

Les efforts demandés pour assurer la sûreté des passagers dans les opérations portuaires sont importants c'est vrai, mais dans les aéroports aussi! Les taxes aéroportuaires assurent leur financement, pourquoi pas dans les terminaux portuaires? Il est vrai aussi que le code ISPS a bien prévu que les investissements pouvaient être différés (B 16.6), mais nous sommes quand même en 2008!

Sans l'investissement que nous venons de voir, les plans de sûreté des terminaux à passagers qui sont en cours de revue (avant 1<sup>er</sup> juillet 2009) et donc de ré-approbation, risquent peut-être de se voir refusés (non bien sûr nous sommes dans du franco-français!) Attention quand même aux inspecteurs Européens. Ils sont redoutables!

La compétition est féroce d'accord, ce n'est pas une raison pour attendre, attendre encore... comme si on attendait l'accident! J'espère que non!

Cdt Bertrand APPERRY

# TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST

Traduction libre par le Cdt J.P. Dalby d'un article paru dans *Marine Engineers Review (MER)*

La Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments a été adoptée en 2004 en réponse aux questions de la communauté internationale au sujet des transferts d'espèces par les ballasts des navires. Elle entrera en vigueur 12 mois après la ratification par 30 États membres de l'OMI, représentant 35% du tonnage mondial. Fin septembre 2008, seulement 16 États représentant 14,24% du tonnage mondial avaient ratifié la convention

Fin 2007, pour les navires neufs à 5000 m<sup>3</sup> minimum de capacité de ballastage, l'OMI a reporté de 2 ans la mise en application prévue pour janvier 2009. Ceci, parce qu'aucun système de traitement de ballast n'avait encore été approuvé. Aujourd'hui seuls les systèmes de traitement suivants sont approuvés : PureBallast de Alfa Laval, Venturi Oxygen Stripping (VOS) de NEI Treatment Systems, et SEDNA de Hamann AG.

La plupart des armateurs commencent à recueillir des informations pour leur budget de constructions futures. Cependant, peu ont déjà pris leur décision sur le système à utiliser. En fait, pour le moment, seule est prévue une place plus ou moins grande dans le compartiment machine, le système à installer restant encore à définir

Le coût d'installation sur les navires existants est variable et dépend principalement de la taille et du poids du système qui sera installé lors du passage en bassin. Mais si des modifications ne sont pas possibles dans l'espace machine, d'autres espaces doivent être déterminés à bord, ce

qui peut aussi conduire à une diminution de l'espace cargaison. De plus les pompes de ballastage doivent être adaptées au système, et lorsque l'eau de ballast doit être traitée lors du ballastage et du déballastage, cela induit aussi une augmentation de la tuyauterie attenante

Par exemple, dans le cas d'un navire supply offshore, le coût d'une installation standard au chantier de construction serait de l'ordre de 600 000 usd. Pour un navire existant, ce serait beaucoup plus et il faudrait aussi trouver la place nécessaire à l'installation

Cependant, si la Convention était ratifiée, ce serait quelque 1000 nouveaux navires qui devraient être équipés avant leur lancement. A comparer avec le très faible nombre de commandes passées chez les constructeurs (moins de 100). Alfa Laval a 30 commandes pour son système PureBallast, et NEI 20 dont un contrat d'une unité de 4400 m<sup>3</sup>/h pour chacun des 6 navires de 118000 tonnes en commande au chantier chinois de Yangzhou Dayand.

## L'APPROBATION DES SYSTÈMES

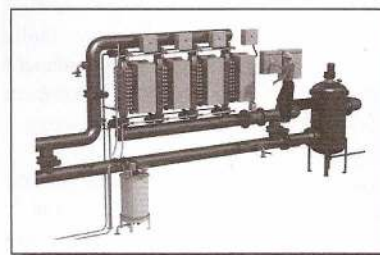
Un système doit être approuvé de deux façons :

1. D'abord l'approbation «Substance Active», ce qui signifie que le système n'a pas d'impact négatif sur l'eau traitée et/ou sur l'équipage.
2. Ensuite l'approbation «Performance Biologique», ce qui signifie que le système réduit le nombre d'organismes vivants contenus dans l'eau de ballast à un nombre maximum d'unités par m<sup>3</sup>. Cette

approbation est plus longue à obtenir car elle comporte des tests à terre mais aussi à bord, pour un débit minimum de 200m<sup>3</sup>/h.

Les tests à terre concernent plus les niveaux de salinité, de turbidité et de micro-organismes, alors que les tests à bord sont conduits en condition réelles pendant 6 mois à la mer. Les 3 systèmes cités plus haut (Alfa Laval, NEI et Hamann), bien que conception différente, ont tous reçus le certificat de conformité.

Le système PureBallast d'Alfa Laval a reçu son approbation en juin 2008 après avoir passé les tests sur un navire ro-ro ayant un débit de ballastage de 1000 m<sup>3</sup>/h : aucun ajout chimique n'a été nécessaire pour montrer l'efficacité biologique du système et aucun effluent chimique n'a été créé pendant le traitement.



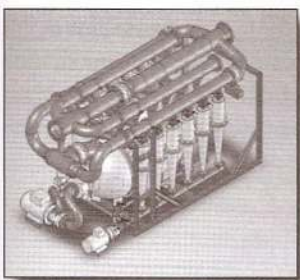
Le système développé en coopération avec Wallenius Water utilise une technologie d'oxydation avancée appelée Wallenius AOT. Le système génère à l'intérieur d'un réacteur AOT des radicaux organiques qui vont réagir immédiatement avec les micro-organismes et les autres contaminants organiques contenus dans

l'eau de ballast. Ces radicaux n'existant que quelques millisecondes, ils neutralisent les micro-organismes, et n'ont aucune chance de quitter le réacteur.

En fait, ce système utilise le procédé existant déjà pour le nettoyage automatique des vitres de gratte-ciels.

Le système VOS de NEI utilise, lui, un hydrogène chimique peroxyde afin de réduire rapidement le taux d'oxygène d'une citerne de ballast, asphyxiant ainsi les organismes aquatiques et réduisant aussi la corrosion. Au déballastage, le système est inversé et l'eau est rapidement re-oxygénée.

Le système SEDNA de Hamann utilise aussi un agent oxydant, une solution à base d'hydrogène peroxydée appelée Peraclean Ocean. Ce système a été capable de contrôler des opérations de ballastage de 250 à 1000 m<sup>3</sup>/h pour une consommation d'énergie de 13 Kw. Dans la version modulaire de ce système, la séparation physique a été faite à travers un dispositif hydraulique spécialement conçu pour cette application. Il réduit la charge sédiment de l'eau de ballast et élimine aussi des organismes. L'eau est ensuite passée à travers un filtre à organismes de 50µm.



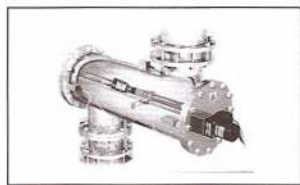
Ce procédé augmente aussi l'instabilité des organismes restants dans l'eau. L'eau de ballast sera alors trai-

tée par un oxydant biodégradable, et ne contenant pas de chlore, dosé à 150 ppm. Le système SEDNA a été testé en divers endroits pendant plusieurs dizaines de milliers d'heures à partir de deux systèmes, l'un de 200 m<sup>3</sup>/h et l'autre de 500 m<sup>3</sup>/h. Les évaluations sur des planctons et des organismes ont démontré que le système excédait le standard D2 de la convention.

Dans le système Ocean Saver, après filtration, une petite quantité de ballast, moins de 0.5% du débit nominal, est soumise à des pressions extrêmes à l'intérieur de la chambre de cavitation C3-T, avant d'être réinjectée avec de l'azote. L'efficacité de la chambre C3-T est supérieure aux autres systèmes à cavitation par la création de pression d'implosion allant à 1000 bars et de fréquences allant à 100 KHz.

Le Système VOS, fabriqué par Mitsubishi (Japon) et Samsung (Corée) ne demande ni filtration ni générateur supplémentaire. Sa partie la plus imposante, le générateur de gaz inerte, peut être placée n'importe où à l'arrière de la cloison machine. En conséquence, ce système devient un procédé plus simple d'installation pour les navires existants. Pas de produit chimique à avoir à bord, et pas de produit toxique dans les rejets à la mer.

Une autre approche est l'utilisation de la désinfection par ultra-violet. Hanovia (UK) a élaboré un système UV qui, en conjonction avec un filtre, tue ou enlève virtuellement tout micro-organisme présent dans l'eau de ballast.



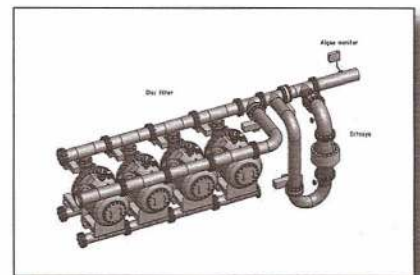
Ce système combine l'utilisation d'un désinfectant UV à forte intensité et pression moyenne avec un filtre à nettoyage automatique. Après être passée dans le filtre pour enlever les

organismes les plus gros, l'eau de ballast circule dans la chambre UV pour la destruction des organismes plus petits. Pendant le déballastage, l'eau contourne le filtre mais repasse dans la chambre UV où une nouvelle irradiation tue les organismes restants.

Ce système est peu encombrant et peut être installé même dans des espaces restreints. La chambre UV est équipée de nettoyeurs automatiques qui lui permettent de garder les lampes propres. Le seul entretien par l'équipage consiste à changer ces lampes une fois l'an.

Au Royaume-Uni, Transvac Systems va commercialiser en Europe avec MH System (USA) le système MHS Ballast Water Treatment. Ce système utilise une distribution de gaz inerte dans les ballasts au moyen de diffuseurs spéciaux. Il est actuellement en phase terminale de test et d'approbation.

Veolia avec son système RWO - CleanBallast utilise des filtres à disques pour enlever les particules, associés à un système d'électrolyse pour désinfecter l'eau de ballast pendant le ballastage.



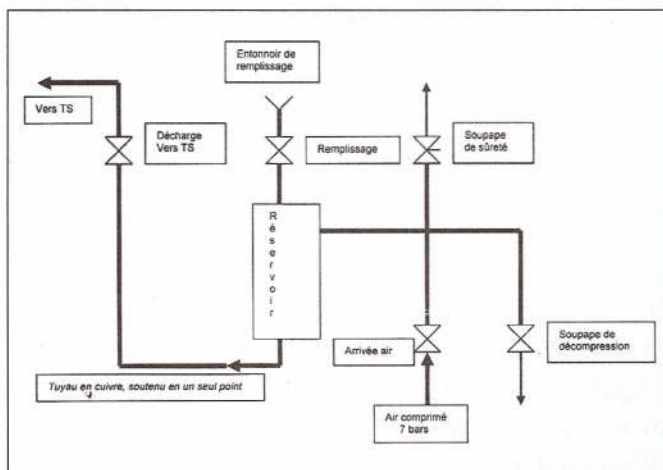
Ce système ne nécessite aucune addition de produit chimique. Il prend aussi peu de place. Il devrait être installé sur 10 navires de la société Beluga Shipping dans les deux prochaines années.

# ACCIDENT LORS DU NETTOYAGE DE TURBOSOUFFLANTES : MAUVAISE PROTECTION, RÉSULTATS EN CONSÉQUENCE

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest n°3/2008

## LES FAITS :

Pour maintenir l'efficacité des grosses turbosoufflantes, il faut un nettoyage quotidien pour enlever les dépôts de suie sur les ailettes des turbines. Dans ce cas particulier on utilisait des coquilles de noix broyées qui étaient injectées dans la turbo soufflante sous 7 bars de pression.



Le schéma montre les composants principaux du système d'injection. Il est à noter que le tuyau assurant la liaison entre la sortie du réservoir et l'entrée à la turbo soufflante n'était tenu qu'en un point à mi-longueur environ et était soumis à vibrations. Par ailleurs, bien que des équipements de protection individuelle aient été disponibles à bord (lunettes, gants, casque), il n'y en avait pas de dédiés à cette opération de nettoyage.

Juste avant l'accident l'officier mécanicien de quart avait terminé ses rondes machine. Le moteur tournait bien et il n'y avait pas de problème. Il faisait chaud dans la machine, et comme il le faisait toujours, il roula les manches de sa combinaison en se préparant à effectuer son nettoyage quotidien des 3 turbosoufflantes du moteur principal.

Le nettoyage des turbosoufflantes arrière et milieu s'effectua sans aucun problème. Le mécanicien disposa le matériel pour le nettoyage de la turbosoufflante avant, il effectua un soufflage à l'air comprimé pour s'assurer que le circuit était clair. Il referma la vanne d'arrivée d'air, celle d'entrée à la turbosoufflante ; ouvrit la purge d'air pour s'assurer qu'il n'y avait pas de pression résiduelle puis la referma. Il ouvrit le couvercle de l'entonnoir de remplissage et mis la quantité voulue de coquilles broyées dans le réservoir. Le système étant prêt, le mécanicien ouvrit l'arrivée d'air pour mettre le réservoir en pression. Il se préparait à ouvrir la vanne de décharge à la turbosoufflante quand le tuyau mal soutenu se déboîta du raccord de sortie du réservoir.

Le mécanicien leva les bras pour se protéger des coquilles broyées projetées à 7 bars par la sortie déboîtée du réservoir. Il subit des plaies sévères dues à l'abrasion avant de s'écarter en chancelant de l'appareil et de donner l'alarme. Après avoir reçu les premiers soins à bord, le mécanicien fut débarqué vers un hôpital après déroutement du navire.

## LES LECONS :

Heureusement l'officier mécanicien, après avoir passé plusieurs jours à l'hôpital, ne garda aucune séquelle. Toutefois s'il avait reçu les coquilles broyées dans la figure, il est fort probable qu'il aurait subi des blessures beaucoup plus graves et aurait pu perdre la vue

Après enquête on constata que l'écrou de serrage de l'olive s'était desserré sous l'effet des vibrations et qu'il y avait de la corrosion au niveau de l'olive permettant au tuyau de se déboîter quand il s'est trouvé sous pression

Les mesures de base de sécurité suivantes et un bon sens mécanicien auraient aisément permis d'éviter cet accident :

1. Il faut éviter les grandes longueurs de tuyaux sans support, qu'ils soient de petit ou gros diamètre. On augmente les risques qu'ils souffrent des vibrations, ce qui peut provoquer incendie ou blessure du personnel. Sur les tuyaux de cuivre, les vibrations provoquent des cassures par effet de cémentation ce qui provoque aussi des pannes. Les systèmes de tuyautages doivent être correctement soutenus par des colliers, des goussets ou des supports.
2. Les combinaisons sont destinées à assurer la sécurité personnelle et une protection cosmétique pour les travaux salissants. Souvent les manches sont coupées ou remontées pour de mauvaises raisons de confort, mais en fait cela augmente les risques de brûlures ou de blessures par abrasion comme le montre cet accident. Il faut encourager les officiers et l'équipage à utiliser toute la protection que fournissent les combinaisons.
3. Le port des équipements individuels de protection, y compris les lunettes, les gants et le casque doit être défini après estimation des risques encourus pour les tâches à effectuer. Dans ce cas, des équipements individuels de protection ont été placés à proximité des turbosoufflantes à la suite de l'accident. Des lunettes et des gants sont portés systématiquement lors des opérations de nettoyage des turbosoufflantes. Les officiers et l'équipage ne doivent pas hésiter à faire mettre en place de l'équipement individuel lorsque cela semble faire défaut.

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

**10 Janvier 2009.**

## LA MISE EN SERVICE DU NUMÉRIQUE VA AFFECTER LES EPIRBs.

La transmission de la télévision a, au cours des années passées, couvert les fréquences disponibles; le changement prévu vers la transmission numérique sera peu à peu total. Une conséquence peu connue est que les «Emergency Positioning Indicating Radio Beacon» – EPIRB seront affectés. Les anciens appareils transmettant un signal analogique (121,5 ou 243 Mhz) ne seront plus entendus par les satellites «Search and Rescue» à partir de Février 2009 (date du passage au numérique aux USA). Les utilisateurs sont invités à vérifier que leur EPIRB transmet le signal numérique sur 406 Mhz, un tel signal est reçu par les satellites COSPAS/SARSAT, l'appareil peut être équipé du positionnement GPS, comme le sont certains modèles récents, sinon quelques passages de satellites suffisent pour avoir une position par triangulation. Un enregistrement de tout EPIRB 406 Mhz est obligatoire, à renouveler tous les deux ans (cela permet, en particulier, de contacter le possesseur de l'appareil afin d'essayer d'éliminer les fausses alertes).

## LA CRISE: ARRÊT DE PORTE CONTAINERS.

Des armateurs pensent maintenant arrêter même des gros porteurs alors que les conditions du marché continuent à se détériorer, des armateurs envisagent des désarmements complets. Les derniers chiffres de AXS-Alphaliner montrent pour la dernière semaine de Décembre 08, un total d'environ 165 navires arrêtés pour une capacité de 430000 evp, dont 19 navires de 5000 à 7500 evp. Le groupe le plus important est celui des 1000 à 2000 evp, qui est le plus souvent affrété. AXS-Alphaliner calcule que cela représente 3,5 % de la capacité totale disponible, chiffre équivalent à celui de la chute de 2002, époque où la flotte était bien moindre. Tout cela alors que la flotte augmente, puisque ayant atteint 13 Mevp au cours du mois de Décembre, et est prévue à 14 Mevp vers Août 2009. Des informations postérieures indiquent un arrêt de plus de 100000 evp la première semaine de Janvier; tous ces chiffres en ne tenant compte que des navires purement cellulaires. Par ailleurs, un estuaire en Angleterre – Fal –, traditionnellement utilisé par les navires inactifs, considéré comme complet, a commencé à refuser des entrées; une ancienne base américaine aux Philippines est très encombrée, des fjords Norvégiens également.

## DEUX JUGEMENTS APRÈS MORT D'HOMMES.

La Cour suprême de British Columbia a jugé qu'il n'y avait pas lieu à sanctions punitives dans une action conduite selon le «Marine Liability Act». Le cas était l'action conduite par les familles de deux présumés morts dans le naufrage du ferry «Queen of The North», en 2006, contre le navire et l'armateur. Le tribunal a jugé que le «Marine Liability Act» était destiné à fixer des compensations pour préjudice et non pour des sanctions ou des compensations supplémentaires. Le «Bourbon Dolphin» avait chaviré au large des Shetland, au Nord de l'Écosse, en Avril 2007, au cours d'une manœuvre de repositionnement de chaîne et d'ancre d'une plateforme offshore, entraînant la mort de huit personnes dont le capitaine et son fils; le navire était âgé de six mois. La compagnie a été condamnée, en Norvège, à une amende de 725000 USD. Le procureur Norvégien a indiqué que la compagnie était fautive en n'ayant pas laissé assez de temps au nouveau capitaine pour se mettre au courant du navire et des difficultés de certaines manœuvres. Il avait eu 90 minutes de passage de relève.

## ACCORD ORBCOMM- LR-FAIRPLAY POUR LES DONNÉES SATELLITES.

A la suite d'un accord entre l'opérateur US de satellites Orbcomm et Lloyds Register-Fairplay, les données AIS satellite seront disponibles pour les gens intéressés (par accord commercial). Ces données seront combinées avec les informations AIS, déjà recueillies par des stations terrestres.

## CAS DU VYTAUTAS, DFDS FAIT APPEL DE LA CONDAMNATION FRANÇAISE.

L'armateur du Vytautas, 3097 tjb, a été condamné par un tribunal Français à 700000 Euros d'amende pour une pollution au large de la Bretagne en Juin dernier. Le navire a été depuis vendu. La compagnie indique que le navire avait déjà été condamné par un tribunal Lituanien, état du pavillon du navire, pour le même cas, et que cette juridiction est parfaitement habilitée à juger. Le navire avait eu une avarie de séparateur et avait dû rejeter de l'eau de mer mélangée à une petite quantité d'hydrocarbures. L'appel porterait sur ces deux sujets.

## LA PROFESSION CHOQUÉE PAR LE VERDICT CONTRE LE CAPITAINE MANGOURAS. Article de Justin Stares (et Richard Meade)

Les officiels de l'activité du Shipping ont été «choqués et déçus» après le verdict dans le cas du capitaine Mangouras contre l'Espagne devant la cour Européenne des droits de l'homme.

Par une décision unanime, le tribunal de Strasbourg a jugé que la caution de 3M Euros demandée au Capt Mangouras n'était pas excessive compte tenu de la gravité de la pollution de 2002. Les sept juges ont aussi dit que le temps passé par le capitaine Grec dans une prison Espagnole – 83 jours – était, également, court comparé à des cas similaires.

Des représentants de la «London Steamship Owners Mutual Insurance Association», assureurs du navire, ont déjà fait comprendre qu'ils allaient faire appel de cette décision.

Jon Whitlow, secrétaire de la section marins de l'ITF indique «Ces conclusions semblent inexplicables». «L'arrestation du capitaine Mangouras était une mauvaise réaction d'un gouvernement fautif. Son maintien en détention était une tentative, de motif politique, pour rejeter la faute suite à un désastre national. Cela semble similaire à d'autres cas? Les mêmes types d'influences sont à l'œuvre dans le cas du Hebei Spirit, et nous avons l'espoir que en luttant contre ce récent scandale en Corée, nous même et toute la profession pourrons nous exprimer pour mettre fin à l'injustice comme nous avons été capables de le faire dans le cas du Capt Laptalo».

Le Capt Mangouras avait fait valoir que le niveau de la caution était disproportionné par rapport aux accusations, qui étaient des «irrégularités» dans son comportement à la suite de l'accident, qui avait amené le rejet de 70000 t de fuel dans l'Atlantique. Bien que les juges Espagnols aient reconnu que la pollution était un accident, ils avaient fait valoir qu'il y avait eu «un manque de coopération avec les autorités terrestres quand elles avaient essayé de prendre le navire en remorque». La Cour Européenne a indiqué qu'elle «ne peut ignorer la préoccupation grandissante et légitime en Europe et dans le monde» au sujet de la pollution. Les juges indiquent qu'il y a eu «détermination unanime» pour l'identification des coupables de crimes contre l'environnement, «pour s'assurer qu'ils soient jugés et punis».

La cour a noté que la caution a été payée par l'assureur du navire, ajoutant qu'elle «tenait compte du fait que la gravité de la catastrophe naturelle avait justifié la préoccupation du tribunal Espagnol afin de déterminer les responsabilités, et que par conséquent, il était raisonnable pour eux de s'assurer d'une présence au procès pour

infliger une lourde peine». Après le paiement, le capitaine Mangouras est retourné en Grèce où il doit pointer à la police tous les quinze jours. Les poursuites criminelles contre lui sont toujours en cours.

La Cour de Strasbourg ajoute, dans un communiqué accompagnant le jugement en Français, qu'elle «a considéré qu'il devait être tenu compte des circonstances particulières du cas, en particulier la nature spéciale des fautes commises dans un contexte de «hiérarchie de responsabilités» dans le cadre des lois maritimes, ce qui est différent d'autres cas où elle a eu à examiner la longueur des temps de détention préventive», «Le montant de la caution exigée, bien qu'élevé, n'a pas été disproportionné». Les juristes des assureurs sont en train d'examiner les détails du jugement, des milieux informés font valoir que, compte tenu des graves implications de ce verdict pour les marins et, plus largement, pour la profession, un appel est probable.

La pollution du Prestige, qui avait endommagé les côtes d'au moins trois pays, avait entraîné une réaction très forte des politiciens Européens et avait accéléré le bannissement des pétroliers simple-coque des eaux Européennes. Les législateurs de Bruxelles avaient, également, durci la loi de telle sorte que les marins peuvent maintenant être mis en prison pour des pollutions accidentelles. Une large opposition à ces changements a eu lieu, venant d'origines multiples, dont des armateurs et des syndicats, faisant valoir que cela dissuaderait les jeunes d'entrer dans la profession.

La Cour Européenne des droits de l'homme est une organisation Européenne, sans aucun lien avec l'Union Européenne.

### **31 Janvier 2009.**

#### **CRISE.**

En complément des chiffres donnés dernièrement. Des articles indiquent que les car carriers neufs vont directement au désarmement. Pour les LNG, les chiffres donnés sont de 30 navires arrêtés (sur 287) alors que 48 sont prévus être livrés cette année, (50 ont été livrés en 2008).

#### **PIRATERIE.**

On annonce «l'exécution» d'un capitaine (Grec) au large du Cameroun par des pirates.

Les pirates Somaliens deviennent de plus en plus violents avec des équipements plus lourds ou précis. De nouvelles attaques ont eu lieu avec des tirs précis cherchant à tuer les gardes de sécurité ou contre le personnel passerelle (au lieu de rafales d'armes automatiques), des tirs de lances grenades ou de rockets destinés à provoquer des incendies. Certains préconisent maintenant une utilisation extensive de barbelés, indiquent qu'une tôle d'au moins 5mm est nécessaire pour éviter l'entrée de rockets par les sabords, et d'essayer d'éviter l'entrée des pirates dans les emménagements jusqu'à l'arrivée d'hélicoptères des forces navales.

On indique qu'un navire LPG a été pris alors qu'il était dans un convoi accompagné. Par ailleurs, des articles indiquent l'apparition de contentieux entre chargeurs, armateurs, affréteurs à propos des rançons payées pour libérer les navires retenus par des pirates, rançons que certains voudraient voir traiter en «avarie commune».

#### **OMI**

L'OMI annonce la mise en route le 7 Décembre 2008 du «Facilitation Committee», qui était prévu par des amendements de 1991. Un rôle de ce comité sera d'essayer d'uniformiser les procédures et formalités dans le trafic maritime international: Des papiers inutiles sont un problème dans bien des industries, mais le potentiel d'uniformisation est sans doute important dans le shipping. De façon générale, le comité «aura à considérer toute question en rapport avec la facilitation du trafic maritime», par exemple: éviter les retards inutiles, l'efficacité des interfaces entre le shipping et les ports, l'uniformisation de procédures contre les trafics illicites, les actes menaçants comme les attaques armées ou terroristes, le débarquement des personnes recueillies en mer....

#### **CANAL DE SUEZ.**

Devant le ralentissement de l'activité et la baisse du prix des soutes, plusieurs compagnies envisagent de changer l'itinéraire de leurs lignes Asie-Europe. Le prix du fuel supplémentaire dépensé pour la route par le Cap de Bonne Espérance est bien inférieur au péage du canal de Suez (on parle de 250000 USD contre 600000 USD pour un porte container de 9/10000 evp). Sans que cela soit envisagé, ni vraisemblable, à longue échéance, plusieurs voyages ont déjà eu lieu. Ce changement est indiqué comme sans rapport avec la piraterie dans le golfe d'Aden, sans danger pour de gros porte containers rapides.

#### **ÉLÉMENT HUMAIN.**

Lors d'un colloque sur la sécurité, aux USA, plusieurs intervenants ont indiqué que les procédures de sécurité avaient été trop tournées vers la technologie et ignoraient l'élément humain, et que les USCG, ou d'autres, devaient considérer les marins comme faisant «partie de la solution et non partie du problème». Des intervenants ont insisté sur la «criminalisation» et la possibilité d'aller à terre. Bien des nouvelles règles depuis le 11 Sept. ont été de nature anti terroriste, alors que la sécurité est un sujet bien plus vaste. Le recrutement et la fidélité des équipages sont des éléments clés de toute stratégie de sécurité. Des intervenants ont demandé à la profession et aux gouvernements de suivre le Commandant des USCG Thad Allen qui appelle à «honorer le marin».

#### **UN DOCUMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN CRITIQUE L'OMI.**

Après les «désaccords» anciens entre l'OMI et l'Union Européenne, particulièrement quand Bruxelles avait «ignoré» l'OMI pour une législation régionale de la sécurité, il y avait des tentatives d'harmonisation. Mais, un membre du parlement Européen a rédigé un document qui critique les faiblesses de l'OMI: «OMI qui n'a pas de pouvoir pour appliquer ses propres règles, est trop indulgent pour les signatures, et peut seulement publier des résolutions qui ne sont pas obligatoires, même sur des sujets indiqués comme essentiels». Le document donne plusieurs exemples, qui peuvent donner une mauvaise image de l'OMI chez bien des juristes, insistant sur le fait que ce ne sont que des exemples. Le document insiste sur les directives de port state control ou bien sur la lenteur des travaux sur les émissions (gaz) des navires. Un officiel de l'environnement à Bruxelles a déclaré, l'an dernier, que «attendre que l'OMI arrive à un accord est un peu comme «attendre Godot». Malgré tout, la Commission ne veut pas ignorer complètement l'OMI, mais reparle d'une représentation de l'UE, en tant que telle, à l'OMI. L'OMI ne fait aucun commentaire disant que ce document est interne au parlement Européen et ne lui a pas été communiqué officiellement.

### **14 Février 2009.**

#### **LA CRISE (suite)**

Lors de la 1ere semaine de Février, on signalait un peu plus de 300 navires porte containers arrêtés pour une capacité totale de 800000 evp. On signale également que plusieurs compagnies utilisent ces navires pour stocker leurs containers inutilisés.

#### **UN P&I CLUB ATTAQUE L'ÉTAT NORVÉGIEN. D'APRÈS UN ARTICLE DE CRAIG EASON.**

Le P&I Club Norvégien Gard entame une procédure contre l'état demandant 700M NKR (103 M USD), pour erreur sur une carte ayant entraîné la mort de 18 marins en 2004. Le Rockness, 26000 tpl, avait chaviré dans le Vatlestraumen, un passage navigable entre Bergen et la mer, après avoir heurté un rocher submergé, que Gard et d'autres disent ne pas être cartographié. - 18 morts dans les eaux glacées parmi un équipage de 29 Philippins, Hollandais, Allemands et Norvégiens.

Certains des rescapés ont été trouvés survivant dans des poches d'air restées dans le navire retourné, alors que le seul rescapé de l'équipe passerelle a été le pilote Norvégien.

Gard est une des treize parties ayant intenté une action au tribunal du district d'Oslo, soutenant que le service hydrographique avait connaissance de cet obstacle rocheux avant l'accident.

Les avocats pensent que cette action amènera à un contrôle approfondi des procédures de publication des cartes, du travail des hydrographes, de la publication des avis aux navigateurs, en même temps que la façon de naviguer du Rockness au moment de l'accident. Ils prétendent que le rocher a été découvert en 1995 et n'a pas été rapporté ni dans les avis aux navigateurs, ni aux pilotes employés par l'autorité Norvégienne.

Le gouvernement argumente que le Rockness n'aurait pas dû se trouver à cet endroit, de toute façon; en Juin 2005, Le ministère public n'avait pas retenu de fautes des hydrographes au sujet de cet accident, tout en indiquant que la «national mapping agency» et le «national coastal directorate» avaient effectivement failli dans leur communication.

L'accident du Rockness avait été le sujet d'une enquête de la «Norwegian Maritime Administration». Enquête controversée parce que le gouvernement avait demandé à la NMA de se limiter à une enquête technique sur le navire plutôt que traiter l'accident dans son ensemble, dont la navigation du navire, les marques des fonds dans le passage et la visibilité à partir de la passerelle (qui avait donné lieu à des plaintes à cause de structures importantes sur le pont).

---

#### UN NAVIRE RETENU AVEC UNE CARGAISON PÉRISSABLE MAINTENANT TOXIQUE, À ODESSA.

Le Amfitrite 1, arrivé à Odessa le 14 Septembre, a été retenu après découverte de 11 kgs de cocaïne (pour une valeur de 1 M USD) dans la machine. Sa cargaison de 3000 tonnes de bananes a mûri et pourri et le méthane dégagé empoisonne de plus en plus l'atmosphère de la ville. La quantité de gaz dégagée augmente et certains s'inquiètent disant qu'il y a risque d'explosion si la concentration arrive à 5-15%. Les autorités locales réfléchissent sur le sujet, comment éviter que cette cargaison ne pollue davantage Odessa. L'équipage (20 Philippins, Ukrainiens et Indiens) a dû rester à bord et l'armateur a fourni des «respirateurs» et des combinaisons adaptées pour essayer de les protéger de l'atmosphère toxique; cet équipage n'a qu'un seul répit lorsque le vent souffle assez fort vers la mer.

**2 Mars 2009.**

---

#### LA CRISE (suite).

A la mi-Février on signale 392 porte-containers arrêtés pour une capacité de 1,1 Million evp. Ces chiffres sont en augmentation rapide depuis le début de l'année. Par ailleurs (deuxième quinzaine de Février) on signale une trentaine de navires reefers inactifs depuis plus d'un mois (alors que c'est la pleine saison pour ces navires).

---

#### POLLUTION PAR NAVIRES MILITAIRES RUSSES.

Les Coast Guards Irlandais indiquent une pollution d'environ 1000 t, à une cinquantaine de milles de l'île de Fastnet. Cette pollution, survenue le 14 février vient de navires de guerre Russes en opération de transfert à la mer, autour du porte avions Admiral Kuznetsov; les renseignements Russes avaient d'abord parlé de 300 t. Les autorités craignent une pollution des côtes Sud de l'Irlande et du Pays de Galles.

---

#### LA CONVENTION SUR LE RECYCLAGE DES NAVIRES POURRAIT ÊTRE TOURNÉE. D'après un article de M. W. Bockmann et L. McCarthy.

Des nouveaux doutes apparaissent au sujet de l'efficacité et des délais d'application de la convention OMI pour un plan global de recyclage des navires.

Il a été dit dans un colloque sur le sujet, à Londres, que les démolisseurs principaux pouvaient facilement contourner les nouvelles règles afin d'éviter des procédures plus contraignantes pour le «scrap». R. Townsend, spécialiste de la question au Lloyds indique «Il n'y a aucun moyen de changer cet état de fait, ou alors ce sera très compliqué et difficile». Le BIT indique que d'ici au plus tôt 2014, il se pourrait que les pays qui ont décidé d'appliquer la convention le fassent réellement, laissant les navires «dans le vide». Les membres de l'OMI sont actuellement en finalisation de fixation des procédures de démolition, après un travail de plusieurs années et devant être déposé pour adoption en Mai. Le projet comprend, entre autre, plusieurs règles au sujet de l'inventaire des matières dangereuses à bord des navires, ainsi que des plans pour recyclage, des procédures de certification auxquelles les armateurs et les démolisseurs autorisés doivent se plier. Mais la convention ne peut être appliquée mondialement, puisque seuls les pavillons et pays ayant ratifié la convention seront tenus d'appliquer strictement la règle.

Il a été également dit que la convention est sans effet sur les acheteurs qui possèdent des navires dits «sans pavillon». Ils sont des intermédiaires qui achètent des navires aux armateurs et vendent aux chantiers en Inde, Pakistan, Bangladesh; ils sont impliqués dans 95% des cas de démolition de navires. Pour cela, beaucoup utilisent des pavillons comme Tuvalu pour le dernier voyage vers le chantier, ou même peuvent ne pas avoir de pavillon du tout. Les navires sans pavillon n'ont pas besoin d'être dirigés vers des chantiers autorisés ou d'avoir le certificat international «Prêt pour la démolition», que la convention demande. C. Woher, membre de l'ex-comité sur le recyclage des navires et conseiller du premier ministre Français indique «Le navire sans pavillon est hors convention, et on en a très peu parlé».

Il y a aussi quelques doutes sur le fait que les pays «démolisseurs» les plus importants – Inde, Pakistan, Bangladesh – signeront la convention.

L'OMI indique que l'on travaille toujours sur cette question des navires sans pavillon, et il y a toujours des groupes de travail en Inde et Chine avant une version définitive. Bien des membres poussent à une ratification rapide après un dépôt en Mai.

---

#### L'OMI CRITIQUÉE SUR SON TRAITEMENT DE LA FATIGUE. D'après un article de S. Speares

Le MAIB Britannique, dans son rapport au sujet de l'échouement de l'Antari, l'année dernière, a critiqué l'OMI qui traîne les pieds dans son traitement des accidents dus à la fatigue.

L'accident montre «une tendance continue et inacceptable» de l'implication de la fatigue dans les accidents survenant dans les eaux Britanniques. Le rapport précise «l'OMI n'a pas traité la chose de façon satisfaisante».

Le rapport sur l'échouement en Juin 2008, montre que l'accident est dû au fait que l'officier de quart s'est endormi, alors qu'il n'y avait pas d'homme de veille. En conséquence le MAIB «franchit le pas exceptionnel de recommander à l'Administration du Royaume Uni d'initier une action unilatérale pour assurer la sécurité du shipping dans les eaux de Grande Bretagne et pour la protection de l'environnement». Il est rappelé dans ce rapport que le MAIB avait déjà insisté sur le problème des équipages minimum entraînant un niveau de fatigue inacceptable du personnel passerelle, dans une étude sur la sécurité en 2004 et avait recommandé que le Royaume Uni demande à l'OMI de traiter la question comme une urgence.

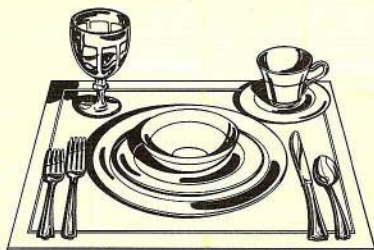
Le Royaume Uni et le Danemark avaient, cependant, été contraints d'annuler leurs demandes initiales à l'OMI pour un remplacement par une demande venant de la Commission Européenne.

Le MAIB fait remarquer que «En cinq ans, depuis ce rapport, absolument rien n'a changé dans les standards ou règlements internationaux à ce sujet, et des accidents similaires continuent à se produire». Les standards internationaux sur les heures de «mon travail» permettent aux marins de travailler 98 heures par semaine, bien que certains pays soient signataires d'un code limitant ce nombre d'heures à «seulement» 91 heures. La nuit, les navires devraient avoir un officier de quart à la passerelle avec un homme de veille, mais ce dernier n'est souvent pas là – contrairement aux règles – laissant l'officier seul pour un quart de six heures. Le rapport indique que, vu le nombre d'accidents survenus par l'endormissement de l'officier, il est possible d'extrapoler qu'il y a bien davantage de cas de navires naviguant dans les eaux Britanniques avec personne vraiment éveillé à bord. Ajoutant que «C'est simplement une question de temps avant qu'un de ces «missiles non contrôlés» soient la cause d'un accident majeur».

Le rapport insiste sur la recommandation au ministère des Transports du Royaume Uni et à la Maritime and Coast Guard Agency de demander, en urgence, une refonte des principes des décisions d'effectif à l'OMI.

La réponse de l'OMI est que, après le rapport de 2004, le Royaume Uni avait déposé une proposition au MSC 84 en 2007 «afin que, par un amendement à SOLAS V/14, une procédure d'audit soit conduite pour la fixation des décisions d'effectif des navires»; cela avait été accepté et le MSC avait ajouté au programme du sous comité STW et à l'ordre du jour du STW 40, un texte, à haute urgence, sur les «règles obligatoires pour les décisions d'effectif», avec un projet de finalisation vers 2010.

# En passant par la cambuse



## La nourriture à bord.

Voici quelques années que je tiens cette rubrique, dans laquelle je m'égare ça et là, et je m'aperçois que je n'ai pas abordé le sujet primordial de la nourriture à bord !

Sans conserves ni chambres froides, les menus étaient composés de denrées que l'on avait, avec plus ou moins de bonheur, la chance de pouvoir conserver plusieurs semaines à bord.

Tout d'abord il y avait le biscuit, pain cuit et recuit (bis), qu'il fallait ramollir dans une soupe ou seulement dans de l'eau, souvent croupie, ce qui amenait à l'améliorer avec du café ou du thé, mais surtout avec un alcool genre tafia, qui en plus de la saveur, avait l'avantage de désinfecter.

Notons aussi que ces biscuits pouvaient souvent être attaqués par des insectes, ce que les marins considéraient comme un supplément de protéines.

Comme légumes, il y avait les légumes secs, pois, haricots, lentilles... puis la choucroute.

Les viandes étaient salées, bœuf et porc, de préférence le porc qui était en fût de bois, avec un porc complet par fût. Vu la difficulté à garder de l'eau douce de qualité, le dessalage se faisait souvent à l'eau de mer.

Les poissons se limitaient à la morue et parfois l'anchois ou le hareng.

Une viande de bonne conservation à l'abri de son opercule était l'escargot, que l'on trouvait en abondance au pied des murs à l'abri des orties avant l'utilisation des pulvérisateurs à poison ; on en faisait des civets, ragoûts ou hachis.

Il semble que la pêche n'ait pas été un appoint notable aux menus, le poisson frais étant réservé aux malades.

De meilleure conservation, ont été les boissons, le tafia bien sûr, mais aussi la bière dont la ration d'un marin était d'un gallon par jour, mais le cidre était très apprécié car pouvant être coupé avec de l'eau, ce qui était déconseillé pour le vin et ses vertus.

La ration quotidienne d'un marin pouvait être 550g de biscuit de mer, 80g de lard salé, 120g de haricots secs et 70 cl de vin, pour le marin anglais c'était plutôt 500g de biscuit, 1 gallon de bière, 1 chopine de pois ou gruau et 2 fois par semaine 1 livre de porc..

D'excellente conservation c'était bien sûr la viande sur pied, dont la vache et les volailles qui avant leur viande donnaient lait et œufs, qui fournissaient la table des officiers.

Un vaisseau de la Compagnie des Indes cite à bord : 500 poulets, 8 bœufs, 2 vaches à lait, 4 truies, 1 verrat, 12 cochons, 24 dindes, 48 canards, 24 moutons, 12 oies, 6 veaux, 36 pigeons, qui profiteraient aux malades, tout comme les 24 barriques de vin. En France on reste discret sur le tafia !

Notons que l'eau était dans des jarres fermées et cadenassées pour que les matelots n'en abusent pas, ce qui n'empêche pas le narrateur d'ajouter que «un bon coup d'eau de vie les rafraîchit et les fortifie plus que toute l'eau du monde ne pourrait le faire.» !

On embarquait aussi des cornichons, oseille confite dans le vinaigre, achards, moutarde, poivre et autres épices, huile, vinaigre, piments.

Puis vinrent les conserves et chambres froides, en même temps que la durée des traversées diminuait, ce qui rendait possible d'avoir à bord la même cuisine qu'à terre, de la pire à la meilleure, la pire en général sur les cargos, la meilleure sur les paquebots, mais ce n'est pas une règle.

La cuisine des paquebots a souvent été une cuisine de prestige, tout comme le paquebot lui-même, jusqu'à ce que l'avion ne prenne les passagers de la finance, la politique ou le show-biz.

Pour exemple ce voyage sur New York du paquebot «LE DE FRANCE» en 1955, nous avions à bord Mr Pinay, Président du Conseil, le Prince Albert, actuel Roi des Belges, JF Kennedy alors sénateur, Maurice Chevalier et d'autres, ce qui ne permettait pas au Commandant de recevoir tous les passagers qui devaient recevoir une attention particulière. Il nous avait donc demandé d'inviter cet artiste au Carré Officiers. Voici le menu classique qui nous était alors servi :

- Huîtres fines de Prat-ar-Coum
- Cantaloup charentais
- Langouste du Diben
- Filet de Charolais
- Les noisettes au beurre blond
- Salade d'endive
- Le plateau des fromages
- La surprise sibérienne

Maintenant les paquebots n'accueillent guère que des touristes, et tout le monde est à la même enseigne, selon la classe figurant sur le billet. Et dans toutes les classes, mais principalement dans la plus élevée un soin particulier est apporté à la diététique, publicité basée sur des mets sans lactose, glucose, gluten, sel, cholestérol, calories etc... et depuis 3 ans l'élimination vers zéro des gras trans .

Le Ruban Bleu n'étant plus objet de compétition entre les paquebots, va-t-on le remplacer par la compétition de leurs diététiciens ?

Cdt Yves CHARLOT