Abordages de chalutiers par des cargos : fatalité ou inconscience

Jean-Pierre Beurier, Patrick Chaumette

▶ **To cite this version:**

Jean-Pierre Beurier, Patrick Chaumette. Abordages de chalutiers par des cargos : fatalité ou inconscience. Neptunus, 2003, 9 (1), pp.1-4. hal-03810349

HAL Id: hal-03810349

https://nantes-universite.hal.science/hal-03810349

Submitted on 11 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ABORDAGES DE CHALUTIERS PAR DES CARGOS : FATALITE OU INCONSCIENCE ?

Par les Professeurs Jean-Pierre BEURIER et Patrick CHAUMETTE
CDMO, Université de Nantes

« Saint –Pierre » le 31 janvier 2001, «Harricana » le 3 mai 2001, «Royale » le 8 mai 2001, « Cistude » le 26 août 2002, De Wrouw Marie, le 8 février 2003, «Pépé Roro » le 15 février 2003, « Pasiphae » le26 février 2003…

Les abordages entre chalutiers au travail et cargos se multiplient dans les atterrages français, entraînant leur lot de morts et de dommages. Ces accidents ne sont pas rares ; dès 2001 le rapport annuel du BEA-MER, Bureau Enquête Accident du ministère des Transports mettait l'accent sur cette répétition. Dans tous ces évènements de mer, ce n'est pas le droit de la sécurité qui est en cause, mais la façon dont il est appliqué : c'est l'erreur humaine qui en est à l'origine et non l'engin. Si l'on excepte le cas de l'abordeur du «Beau Rivage », le 26 février 2001, où le doute est permis, dans aucun des autres cas, on ne peut mettre en cause la qualité et le professionnalisme des équipages des cargos. Aucun doute n'est également possible sur la qualité des navires concernés. Il est difficile également d'incriminer un quelconque laxisme a priori des Etats du pavillon des navires abordeurs : la Norvège, les Pays-Bas et la Pologne ne sont pas des Etats de libre immatriculation, n'entretiennent pas de navires sous normes et ont ratifié l'ensemble des conventions internationales sur la sécurité de la navigation.

La cause de ces dramatiques accidents réside dans l'organisation du travail à la mer, la réduction des effectifs des cargos comme des navires de pêche, et surtout dans la conception « moderne » de la veille à la passerelle. La veille a toujours été la base de la sécurité maritime quelle que soit la qualité des matériels. Certes, les aides à la navigation ont largement permis de renforcer le niveau et le champ de cette veille et ont contribué à la sécuriser. Mais l'électronique ne saurait supprimer l'œil et le jugement de l'homme tout particulièrement en approche des grandes voies de communication.

C'est dans ce but que le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer institue dans la Partie B sur les règles de barre et de route, une Règle 5 sur la veille selon laquelle : « Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée en utilisant tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage ». La Règle 8 propose alors des manœuvres pour éviter les abordages et

l'ensemble de la Section II porte sur la conduite à tenir par les navires en vue les uns des autres. Encore faut-il que la veille en passerelle soit assurée. La lente mais régulière dégradation des conditions de travail à bord des navires des Marines marchandes depuis trente ans, la réduction des effectifs embarqués, le stress pesant sur les états-majors, la généralisation de pratiques dangereuses comme celle de l'homme unique de quart ou bien pire encore, celle consistant à ne pas maintenir le commandant hors quart, ou enfin les cadences éreintantes dans les parcs à poisson des chalutiers, ont généré des situations à risque, alors même que le trafic maritime augmentait. Récemment, la cour d'appel de Rennes a condamné un armateur pétrolier malouin qui, faisant l'économie d'un second lieutenant, à épuisé l'un de ses capitaines (CA Rennes, 2è ch. Com. 20 février 2002, navire Pointe du Cormoran, DMF 2002-433).

D'un autre côté, est-il nécessaire de rappeler qu'un navire en pêche, même s'il fait route privilégiée, doit maintenir la veille à la passerelle ? Ces économies financières marginales réalisées par les propriétaires de navires se révèlent aujourd'hui humainement, psychologiquement, et finalement économiquement désastreuses. La tension nerveuse, la fatigue et les tâches administratives accessoires favorisent la survenance de l'erreur d'appréciation et donc l'accident. Les conséquences de ces pratiques qui réduisent toujours un peu plus la marge de sécurité sont finalement d'un coût sans commune mesure avec les maigres économies réalisées en apparence. Ces pratiques que l'on pourrait qualifier de « syndrome de Tchernobyl », font abandonner de façon progressive et insidieuse le contenu même de la sécurité comme si la technique constituait un talisman contre les accidents. Cette situation est mortifère, illégale et irresponsable, indépendamment du renforcement du contrôle de l'application des règles en vigueur réclamée par l'Union européenne, on peut penser que la situation catastrophique des comptes de l'assurance-dommage devrait être de nature à inciter les assureurs à exprimer à l'avenir des exigences beaucoup plus grandes vis-à-vis des propriétaires de navires, ce qui pourrait constituer un début de retour à des pratiques plus saines.

Comment obtenir le respect d'un principe fondamental : la veille à la passerelle par des personnels formés et en nombre suffisants ? En cas d'abordage dans les eaux internationales, la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la compétence pénale en matière d'abordage consacre la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. Cette compétence générale fut confirmée par la Convention de Genève sur la haute mer de 1958, puis la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer de 1982 (art. 92). La Convention de 1982 ouvre la voie à la compétence de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité, par exemple l'officier de quart lors des faits (art. 97). En dépit des enquêtes ouvertes en France par les services des procureurs de la République, les poursuites relèvent de l'Etat du pavillon : la Norvège, la

Pologne, la Hollande. Les familles des pêcheurs ont le sentiment d'une dépossession de leur accès à la justice. La zone économique exclusive (ZEE), n'est pas une zone sous souveraineté, elle ne participe ni des eaux intérieures, ni de la mer territoriale française. La ZEE s'insère entre la mer territoriale et la haute mer ; l'Etat n'y exerce que des droits exclusifs finalisés pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non, et des droits de juridiction pour la mise en place d'installations, pour la recherche scientifique et pour la préservation du milieu marin.

Souhaiter d'autres compétences que celle de l'Etat du pavillon, notamment la compétence de l'Etat côtier ou de l'Etat dont les victimes sont des ressortissants, nécessite de préciser les objectifs du recours en justice : sanctionner l'armateur dont l'équipage est nettement insuffisant, l'officier de garde inattentif ou endormi, obtenir une indemnisation pour les familles des victimes, renforcer les mécanismes de prévention par la répression et l'indemnisation. Un principe général du droit veut qu'à priori le tribunal compétent soit celui du domicile du défenseur ; mais de plus, quel Etat est le mieux situé pour chacun des objectifs envisagés ? Si on peut avoir des doutes sur les Etats de libre immatriculation, rien n'indique que le juge norvégien ou néerlandais sera moins sévère que le juge français.

Le respect des obligations de l'Etat du pavillon peut être contrôlé par les Etats du port d'escale. Le contrôle de l'Etat du port, né du Mémorandum de Paris de 1982, renforcé par la directive communautaire 95/21 du 19 juin 1995 doit s'étendre du contrôle de l'état technique du navire vers le contrôle de la composition et des compétences de l'équipage à travers la convention STCW de l'OMI de 1995 (Standards of Training Certifications and Watchkeeping), puis vers le respect de la durée du travail depuis la directive CEE 99/95 du 13 décembre 1999 concernant les navires faisant escale dans les ports européens. Ce contrôle nécessite la ratification par les Etats membres de la Convention n° 180 de 1996 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ce qu'un projet de loi français a entrepris de faire en décembre 2002.

Si l'inspection révèle que le navire n'est pas conforme aux exigences de la directive 1999/95, les mesures nécessaires sont prises par l'inspecteur de sécurité des navires pour remédier à toute situation qui, à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne sont pas suffisamment reposés. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel

chargé du premier quart ou de ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'inspecteur veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés se soient suffisamment reposés. (art. 150-3.05 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, modifié par l'arrêté du 13 décembre 2002, JORF 30-1-2003 p. 1859).

Toutefois, on peut regretter que l'inspecteur de sécurité des navires puisse seulement se faire assister par l'inspecteur du travail maritime, qui pourtant dispose de plus de compétences en ce qui concerne les contrôles sociaux à bord des navires (art. 150-3.02). Enfin, il est urgent que l'Agence européenne de sécurité maritime veille à l'harmonisation des contrôles dans l'ensemble des ports de l'Union européenne.

Cet ensemble de mesures devrait contribuer à renforcer la sécurité de la navigation notamment en imposant comme minimum un retour à la procédure la plus sûre, la plus fiable et, tout compte fait la moins coûteuse : la veille à la passerelle par des personnels qualifiés et en nombre suffisants.