



PREMIÈRE
MINISTRE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MISSION GOUVERNEMENTALE

*Relative à la réévaluation
du dispositif de*

Flotte stratégique

17 juillet 2023

PAR

YANNICK CHENEVARD
DEPUTE

Thierry DUSART
Jules de JERPHANION
François LAMBERT
Valery ROCHAS
Fabien SCHAEFFER

Elise BLONDEAU
Etienne BOYER
Sophie PEREZ



Il n'y a point de Peuples, de Rois ni de Princes Souverains, qui n'ayent regardé la navigation et le commerce maritime comme une des principales sources de la richesse et de la félicité de leurs États, et comme un moyen également prompt et sûr pour s'agrandir et pour le défendre de leurs ennemis. Aussi la navigation et le commerce de la mer ont-ils dans tous les temps mérité l'attention des législateurs."

JEAN-BAPTISTE COLBERT,
préface de l'ordonnance de la Marine
août 1681

AVANT-PROPOS

Depuis le XV^{ème} siècle, les puissances qui dominèrent le monde furent celles qui eurent une politique maritime. Politique maritime commerciale, militaire, souvent les deux, plus précisément en totale harmonie. Notre siècle n'échappe pas à cette règle. Échanges commerciaux (fret de toutes natures sensibles, stratégiques tel que pétrole, gaz, métaux rares...) fonds marins, ressources halieutiques, câbles de communication, renseignements, pas un secteur n'échappe à cette règle fondamentale. L'oublier c'est prendre le risque de s'exposer, de se fragiliser, d'y perdre même son indépendance.



Yannick CHENEVARD
Député du Var

La mer permet le transport de 90% des marchandises qui s'échangent dans le monde, espace de liberté en général elle peut rapidement perdre ce statut par la force, entraînant ainsi dans les zones concernées de possibles conflits entre puissances navales pour s'assurer la liberté de passage de navires militaires ou de commerces.

La Fondation Méditerranéenne d'Etudes Stratégique (FMES) dans l'analyse qui ouvre ce rapport rappelle « que la mondialisation de l'économie est en fait une maritimisation...la France hexagonale et les DROM-COM ne dérogent pas à la règle avec 18 000 kilomètres de côtes » Elle pointe également une dépendance totale des Outre-mer aux hydrocarbures.

Faisons un peu d'histoire. Le 2 avril 1982, les militaires argentins débarquent dans les îles britanniques des Malouines. Ceci, après que le gouvernement du Royaume-Uni ait envoyé des signes de désintérêt pour ces lointains territoires. Non remplacement programmé du *HMS Endurance*, seule unité navale présente, retrait de nationalité complète* aux résidents, garnison militaire réduite. Par ailleurs, depuis quelques années la Royal Navy devait faire face à une réduction massive de ses capacités, signal supplémentaire d'affaiblissement. Ajoutons la tyrannie des distances entre l'Angleterre et les Malouines, le tableau n'était pas en faveur du Royaume Uni.

Dans la victoire finale, l'importance de la flotte de combat naturellement, mais également de la « flotte auxiliaire », des marins, des ouvriers des arsenaux, de la capacité à mobiliser un pays blessé apparaîtront comme décisifs.

Plus près de nous, dans la nuit du 23 au 24 mars 2020 un porte-conteneurs battant pavillon panaméen de 219 000 tonnes l'Ever-Given s'échoue dans le canal de Suez faisant immédiatement monter le cours du pétrole et de multiples marchandises. Le canal représente 12% du trafic mondial. En quelques jours, 423 navires étaient en attente de passage, nous rappelant la nécessité de « tenir » les canaux et détroits ou de trouver des routes alternatives.

Le 24 février 2022 la fédération de Russie par la voix de son président informe le monde de sa décision de procéder à « une opération militaire spéciale » en Ukraine. En un temps extrêmement rapide la mer noire est verrouillée, la Turquie tient le Bosphore. En mer Baltique, un gazoduc est saboté, elle se transforme en « un lac OTANIEN ». Les prix de l'énergie augmentent, celui du gaz s'envole, révélant ainsi les fragilités de certains pays aux choix énergétiques oubliés des notions stratégiques élémentaires. L'inflation atteint des sommets. Des routes maritimes sont modifiées pour s'adapter aux changements d'approvisionnements.

Cette guerre, perçue comme un affrontement terrestre, s'avère éminemment maritime. Elle nous ramène là aussi aux fondamentaux, ceux de la maîtrise de la haute mer, des détroits, des canaux, des bandes côtières, ceux d'assurer le transport maritime de ce qui est nécessaire à la vie du pays, à sa souveraineté (énergie, métaux rares, pièces, armements...). Elle nous rappelle l'importance de ceux qui vont en mer, de ceux qui assurent le fonctionnement des ports sans lesquels un navire serait sans objet.

Elle nous rappelle également l'indispensable nécessité de langages, pratiques et entraînements opérationnels communs entre Marine nationale et Marine marchande.

La distribution des « dividendes de la paix » laisse un vide qu'il convient de rapidement combler en retrouvant des usages tellement pratiqués que nous les pensions naturels. Certains sont oubliés, ils nécessitent d'y revenir ou de les concevoir en tenant compte des grands changements intervenus durant les trente dernières années intégrant ce qui est désormais stratégique.

S'adapter à un monde qui retrouve sa vraie nature dans lequel les empires sont de retour est un devoir. **Cela impose une stratégie de flotte pour permettre à la France de disposer pleinement d'une flotte stratégique.** Il en va de notre souveraineté.

C'est pour cela que j'ai souhaité ouvrir très largement nos réflexions afin d'entendre chacun et que la mission puisse se nourrir de l'ensemble de ces visions. Ce sont ainsi près de quarante auditions qui ont été conduites durant ces 4 mois. Doivent s'y ajouter les différentes contributions écrites qui ont bien voulu m'être adressées. Que chacun en soit remercié.

“ Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée ”

ARMAND JEAN DU PLESSIS
Cardinal de Richelieu

Paris, le **17 MARS 2023**

Monsieur le Député,

La loi économie bleue a posé, le 20 juin 2016, dans son article 58, le principe d'une « flotte stratégique ». L'article L. 2213-9 du code de la défense prévoit que la flotte stratégique est constituée « des navires battant pavillon français permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communication, les services et travaux maritimes indispensables et de compléter les moyens des forces armées ». Un décret du 9 mai 2017 est venu en préciser les contours.

Toutefois, le dispositif n'a jamais abouti. Il n'a notamment jamais défini les droits et devoirs des armateurs des navires de la flotte stratégique, ni ceux de l'Etat vis-à-vis d'eux, ni, a fortiori, ciblé les types de navires entrant dans l'assiette du dispositif.

En ces temps de crises multidimensionnelles qui se succèdent avec un niveau de conflictualité plus marqué qu'auparavant, des axes d'orientation majeurs apparaissent incontournables. C'est autour d'eux que je vous missionne pour réévaluer les besoins et le dispositif nécessaire afin de le faire aboutir.

Je souhaite que vous me fassiez des propositions concrètes et chiffrées qui portent, d'une part, sur les dispositifs actuels ou à créer pour sécuriser l'existence d'une flotte stratégique et, d'autre part, sur les scénarios et les modalités de mobilisation des navires composant la flotte stratégique. Compte tenu de nos intérêts, la sécurité des approvisionnements stratégiques de la métropole et de nos outre-mer, en particulier dans le domaine énergétique, ainsi que les infrastructures sensibles sous-marines, ressortent comme les priorités les plus évidentes, bien que non nécessairement exclusives.

Votre étude pourra bien entendu faire des propositions complémentaires pour renforcer au profit des intérêts nationaux l'atout que constitue la flotte stratégique. Vous porterez ainsi une attention particulière aux besoins opérationnels et logistiques de nos administrations, qu'elles soient civiles ou militaires, et à la façon dont la flotte stratégique pourrait y contribuer.

Par ailleurs, le marin français occupe une place centrale dans le concept de flotte stratégique si l'on souhaite qu'elle demeure en capacité d'être opérée en temps de crise. Je vous demande d'approfondir ce point dans un contexte où nous devons faire face à un défi démographique majeur concernant les emplois de marins. Le rôle de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) sous cet angle nouveau est à considérer. Cela pourrait passer, par exemple, par une réflexion autour d'un système de contrat et de durée d'engagement des officiers élèves dans le cadre de la flotte stratégique.

.../...

Monsieur Yannick CHENEVARD
Député
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75007 PARIS

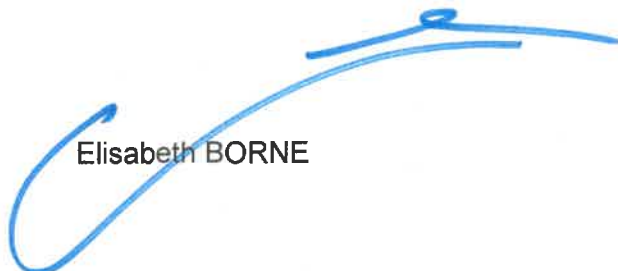
De manière transversale, j'attends que vous expertisiez de manière précise la compatibilité du dispositif et de vos propositions avec le droit national et européen, mais aussi la soutenabilité de toute proposition pour nos finances publiques.

Vous pourrez vous appuyer dans votre mission sur l'inspection générale des affaires maritimes, la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), du commissariat aux transports et aux travaux publics et de bâtiment (COMITTPB) et, plus largement, sur l'ensemble des administrations de l'Etat, dont le ministère des armées, qui vous aideraient à proposer des modèles alternatifs ou complémentaires à ce qui avait été défini par le législateur en 2016.

Je vous saurais gré de bien vouloir me remettre votre rapport dans un délai de quatre mois à compter de la transmission de la présente lettre. Je vous souhaite plein succès dans votre mission.

Un décret vous nommera parlementaire en mission, en application de l'article LO. 144 du code électoral.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'assurance de mes salutations les meilleures.



Elisabeth BORNE

REMERCIEMENTS

Outre l'honneur que me firent madame la Première ministre et monsieur le Secrétaire d'État à la mer en me confiant cette mission gouvernementale d'une durée exceptionnellement resserrée de quatre mois, je voudrais tout particulièrement remercier mon cabinet parlementaire. Monsieur Fabien Schaeffer, chef de cabinet, messieurs Jules de Jerphanion et Valéry Rochas, attachés parlementaires, madame Élise Blondeau, stagiaire dans l'équipe parlementaire. Totalement mobilisés dans tous les secteurs de ce travail jusqu'à sa rédaction, sa mise en page finale en passant par les très nombreuses audits à préparer, à retranscrire à mener à mes côtés. Sans eux ce rapport n'aurait pas vu le jour.

Je voudrais également remercier monsieur François Lambert directeur de l'École Nationale Supérieure Maritime pour sa participation à la rédaction, ses propositions dans le chapitre relatif à la formation des marins. Monsieur Thierry Dusart, Administrateur général des affaires maritimes (2S) pour son appui et son expertise.

Monsieur Pierre-Etienne Boyer, stagiaire à la mission flotte de commerce de la direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture pour son investissement.

Enfin, madame Sophie Perez, maître de conférences habilitée à diriger des recherches à la faculté de droit de Toulon pour son expertise sur les sujets européens qui nous fut précieuse et compensa avantageusement l'absence d'audition du Secrétariat général aux affaires européennes malgré plusieurs relances.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
PARTIE I ASSURER LA SOUVERAINETÉ DE LA FRANCE	12
CHAPITRE 1 D'UNE LOGIQUE DE NAVIRES À UNE LOGIQUE D'ADAPTATION AU CONTEXTE STRATÉGIQUE	13
A) Reconnaître les secteurs stratégiques actuels et leurs défis	
B) Adapter une liste vivante aux changements stratégiques	
CHAPITRE 2 MAINTENIR, AUGMENTER ET ACCOMPAGNER LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE CIVILE	18
A) Renforcer l'équilibre entre droits et devoirs pour les projets stratégiques	
B) Accompagner la reconstruction navale	
CHAPITRE 3 EPROUVER L'ACTIVATION STRATÉGIQUE DE LA FLOTTE	25
A) Les actions de veilles permanentes	
B) Une voie contractuelle satisfaisante pour répondre aux besoins réguliers de l'État	
C) La réquisition comme voie d'exception en cours de rénovation	
PARTIE II RECREER DU LIEN ENTRE TOUTES LES MARINES	30
CHAPITRE 1 TROIS DEGRÉS DE FORMATION PROPOSÉS AUX OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE	31
A) Un socle et une culture commune à recréer	
B) Une formation opérationnelle pour agir ensemble à la mer	
C) Sensibiliser aux grands enjeux stratégiques	
CHAPITRE 2 L'EMPLOI A LA MER DE COMPETENCES STRATEGIQUES	34
A) Des navigants formés qui s'engagent à naviguer dans la flotte civile	
B) Le recours à ces compétences par l'État	
C) La nécessité d'un suivi des compétences dans le temps	
PARTIE III ETABLIR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DU DISPOSITIF DE FLOTTE STRATEGIQUE	41
CHAPITRE 1 LE BESOIN D'UNE DOCTRINE PRAGMATIQUE PARTAGÉE ENTRE TOUS LES ACTEURS	43
A) Faire prévaloir une logique d'animation entre acteurs publics et privés	
B) Le préalable d'une harmonisation interministérielle de l'État	
CHAPITRE 2 RECHERCHER UNE ARTICULATION DU DISPOSITIF AVEC LES MÉCANISMES EUROPÉENS	46
A) Développer des lignes directrices maritimes sur des compétences partagées	
B) Ajuster notre position sur les mécanismes de sécurité et de sûreté maritime	

INTRODUCTION

La France est un pays océanique fort de 18 000 kilomètres¹ de côtes. Ainsi, elle favorise légitimement des importations maritimes dans une mondialisation où l'économie est maritimisée. 350 millions de tonnes sont importées chaque année, notamment dans les Outre-mer et la Corse où l'écrasante majorité du commerce extérieur se fait par voie maritime. Ces importations représentaient en 2020 plus de 442 milliards d'euros.

Ce commerce concentre à la fois les ressources énergétiques ou hydrocarbures à vocation de production d'énergie, des matières premières nécessaires aux différents secteurs industriels, et des produits agroalimentaires, ce qui est éminemment stratégique. Assurer ce commerce, c'est assurer la subsistance du pays.

Concernant les hydrocarbures, 99% sont importés par voie maritime. A noter que la décarbonation impulsée fait baisser chaque année cette dépendance et la croissance des véhicules électriques devrait accélérer ce phénomène. Notre capacité de stockage stratégique de pétrole brut a été portée à 52,5 millions de tonnes en 2022 suite à la réforme de 2016.

Le gaz, quant à lui, est importé à hauteur de 30% de la consommation du pays. Utilisé comme source de chauffage (60%), et pour la production d'électricité (10%), le reste de la consommation étant dédiée au domaine industriel. S'agissant des minéraux indispensables à l'économie nationale, ils sont exclusivement importés par la mer. Le fer, par exemple, représente 10 millions de tonnes par an en provenance du Brésil ou du Canada. Le cuivre, le manganèse, l'alumine et l'uranium sont aussi intégralement importés, et essentiels à la souveraineté d'une nation.

Tous les territoires d'Outre-mer ont en commun leur insularité, à l'exception de la Guyane, qui reste dans une situation d'enclavement complexe pour ses approvisionnements. Ils dépendent donc tous de la mer pour leurs ravitaillements, et ne sont pas tous bien intégrés dans leurs bassins économiques régionaux respectifs. Seuls les liens avec la métropole permettent la fourniture de la presque totalité des besoins de ces territoires (conteneurs, véhicules, produits industriels, BTP...).

Pauvres en ressources stratégiques, les Outre-mer sont aussi limités dans leurs capacités de production alimentaire et extrêmement dépendant d'une connectivité aux câbles sous-marins pour leurs accès respectifs à la communication mondiale.

Concernant la distribution électrique, aucun de ces territoires ne dispose d'infrastructures capables de produire sur place l'ensemble des besoins énergétiques. Ils sont donc tous dépendants du fioul, du gaz ou du charbon pour leurs productions respectives. Les dépendances varient de 100% pour Saint Pierre et Miquelon, à 40% pour la Polynésie française.

¹ Selon le SHOM.

En Europe, les budgets militaires des différents États sont en augmentation. La France a adopté une LPM en hausse de 40%, l'Allemagne procède à une forte montée en puissance. On observe cette même tendance tout autour du globe. Aux États-Unis, les ventes d'armes ont doublé en 2022. En 2000, la dépense militaire mondiale dépassait légèrement les 1000 milliards de dollars. En 20 ans, elle a elle également doublé.³

“Le XXIème siècle sera maritime” avait déclaré le Président de la République lors des Assises de l'économie de la mer de 2019.

De fait, l'importance des flux maritimes, la multiplication des usages illicites des espaces marins et l'exploitation de ressources poussent l'ensemble des États à s'assurer un contrôle des espaces maritimes, pour des raisons de souveraineté et d'ordre économique. Toutes les dimensions de cet espace, des fonds marins à l'espace extra-atmosphérique jusqu'à l'espace cybernétique, sont de nouveau devenues des lieux de compétition.

« Les Empires sont de retour »²

En mer, cette tendance au réarmement naval s'observe depuis plusieurs années. Sur une projection 2030, le tonnage des marines européennes, britannique, japonaise, indienne, turque, ainsi que toutes celles des puissances de l'indopacifique sont en augmentation⁴. Cette montée en puissance s'est traduite par un renforcement des groupes aéronavals américains dans cette zone.

Il est à noter que parmi les 10 plus grands ports mondiaux en 2021 en volume d'expédition, 9 sont en Asie dont 6 en Chine : Shanghai, Singapour, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Canton, Qingdao, Busan, Tianjin et Hongkong. Le seul port européen figurant dans ce classement est le port de Rotterdam aux Pays-Bas⁵.

La France, considérant ces bouleversements géopolitiques et géostratégiques, se prépare et en tire tous les enseignements. L'intensification des conflits en Europe a entraîné une réaction majeure, dès la présidence française de l'Union Européenne. Consécutivement, le Président de la République a présenté à Toulon le 9 novembre 2022 une nouvelle revue nationale stratégique (RNS) se traduisant par une nouvelle loi de programmation militaire 2024-2030. Cette nouvelle loi de programmation militaire s'appuie notamment sur des retours d'expérience, dont l'expérience Orion et propose une réévaluation des dispositifs de réquisition et des stocks stratégiques.

Le Président de la République, lors de son discours sur l'économie de guerre prononcé le 13 juin 2022, soulignait qu'il faudra “*aller plus vite, plus fort, au moindre coût*”. C'est désormais à la mise en œuvre de cette économie de guerre qu'il faut penser et c'est dans ce cadre que le député Christophe Plassard a préconisé une série de

² Avis de la commission de la défense nationale et des forces armées sur le projet de loi de finances pour 2023, Tome V Défense, préparation et emploi des forces : Marine, 19 octobre 2022

³ Rapport du CESM - Le réarmement naval

⁴ Rapport du CESM - Le réarmement naval

⁵ <https://fr.statista.com/infographie/27344/classement-plus-grands-ports-commerciaux-dans-le-monde-selon-le-volume-de-fret/>

recommandations afin de pouvoir la concrétiser⁶. Il y soulignait notamment la nécessité de disposer de davantage de stocks de consommables initiaux, de reconstituer les stocks de matière première ainsi que de composants essentiels à la production d'équipements. Une de ses propositions visant à favoriser la réalisation par les entreprises de la base industrielle et technologique de défense de stocks stratégiques consistait ainsi à défiscaliser tout ou partie des actifs immobilisés par les entreprises et, ce alternativement à des logiques plus coercitives. Le rapporteur mettait également en exergue la possibilité de mutualisations entre les filières stratégiques ainsi qu'au niveau de l'Union européenne. Ces propositions sont très intéressantes et une fois appliquées auront bien sûr des conséquences favorables pour l'opérationnalisation de la flotte stratégique.

De même, l'exercice de très grande échelle ORION, tenu au printemps 2023, inédit pour nos forces armées, interministériel et international, ayant pour vocation de solliciter l'ensemble des compétences de la nation, mérite que l'on prenne en compte son retour d'expérience. Ceci permettra de favoriser la montée en puissance des capacités nationales notamment au travers de la réquisition de capacités civiles. Il sera nécessaire de lire le présent rapport à l'aune de ces différentes conclusions que nous ne reprendrons pas ici.

En articulation avec l'ensemble de ces stratégies il nous revient d'aborder celle de la flotte stratégique c'est-à-dire la stratégie de la flotte.

La flotte de commerce sous pavillon français compte, au 1er janvier 2022, 425 navires d'une jauge brute de plus de 100 (en UMS). Cette flotte est répartie entre les différents registres d'immatriculation du pavillon national⁷ (Métropole DOM, RIF, Polynésie française, Nouvelle Calédonie, Wallis et Futuna, TAAF). Les 192 navires dédiés au transport totalisent plus de 7,4 millions de jauge brute (en UMS) et leur capacité d'emport est de plus de 7,8 millions de tonnes de port en lourd (tpl). Les 233 navires dédiés aux services de plus de 100 UMS totalisent 378 522 UMS.

La flotte de commerce française est composée de navires très divers :

- pétroliers (brut, produits raffinés)
- gaziers (GNL, GPL)
- porte-conteneurs, cargos, rouliers et transbordeurs (Roro, Ropax)
- paquebots
- vedettes à passagers
- câbliers
- navires océanographiques
- navires offshore (A, navires d'assistance et de transport de personnel...)
- dragues
- remorqueurs (portuaires et de haute mer)
- bateaux-pilotes.

Cette diversité repose sur des armateurs nationaux très actifs qui peuvent être de véritables leaders mondiaux sur leurs segments respectifs (CMA-CGM pour le transport de conteneurs, Bourbon dans l'offshore) ou des groupes aux activités multiples (Groupe Louis Dreyfus Armateurs dans la pose de câbles sous-marins, le transport d'Airbus, les

⁶ Rapport d'information de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur l'économie de guerre, Assemblée nationale, 29 mars 2023, p. 17

⁷ La flotte de commerce française - Rapport du SGMer 2023

parcs éoliens). Ce sont également des armateurs très spécialisés (Maritime Nantaise, Jifmar Offshore...) ou plus traditionnels (Brittany Ferries dans le transport de passagers...) voire novateurs sur un créneau ancien (Ponant et des croisières de l'extrême...).

La flotte française se situe au 1er janvier 2021 au 27ème rang des flottes mondiales en termes de taille du pavillon⁸. La France est classée par le même organisme au 22ème rang mondial pour sa flotte contrôlée au sens large (pavillon France et tiers).

L'âge moyen de la flotte de transport française est de 8,6 ans au 1er janvier 2022. Par comparaison, l'âge de la flotte mondiale de transport est estimé à 15,5 ans. Les mêmes calculs pour la flotte de services maritimes donnent un âge moyen de 17,5 ans.

Ainsi, la problématique de la constitution de la flotte stratégique française est intimement liée à la question de la flotte de commerce sous pavillon français dans sa globalité et dans l'ensemble des segments qui la composent. La flotte stratégique ne pouvant pas se limiter à n'être qu'une duplication inanimée de la flotte de commerce sous pavillon français, elle devra nécessairement en être issue et l'application d'une stratégie déterminée par l'État. Il est clair que des choix devront être effectués quant aux segments et aux types de navires qui seront amenés à la constituer. Le contexte international évoluant de manière extrêmement rapide, il impose que les décisions concernant la composition et les contours de la flotte stratégique soient réévaluées régulièrement.

Une flotte stratégique véritablement opérationnelle devra être le résultat d'une stratégie de flotte efficiente permettant de garantir la souveraineté française (Partie I). La liste fixe de navires prévue par l'article 4 du décret de 2017⁹ devrait être remplacée par une liste de capacités considérées comme stratégiques au regard des menaces et de leurs évolutions. Ces capacités seront sélectionnées parmi l'ensemble de la flotte civile française existante. C'est la raison pour laquelle il convient de poursuivre les nombreux efforts réalisés ces dernières années pour renforcer l'attractivité et le dynamisme du pavillon français retrouvé. Cela constitue en effet un préalable pour pouvoir être en capacité de mobiliser, parmi la flotte de commerce française, les bâtiments idoines pour faire face aux crises auxquelles notre pays pourrait être amené à être confronté. De plus, il conviendra d'accompagner spécifiquement les capacités amenées à composer la flotte stratégique et de rétablir notre outil industriel naval pour garantir notre autonomie française. Ces initiatives iront également de pair et en complément de mesures prises en lien avec nos partenaires de l'Union européenne afin d'agir en Européens sur ces questions. Enfin, la flotte à caractère stratégique devant assurer, au-delà d'une effectivité juridique, une efficacité opérationnelle, il conviendra de veiller à ce qu'elle soit activable dans l'exercice de différents volets.

Afin de garantir la pleine efficacité de la flotte stratégique, il sera indispensable de régénérer du lien entre toutes les marines (Partie II). Alors qu'il existait par le passé un lien entre les différentes marines, notamment du fait du service national, il convient désormais de réactiver tout au long de la carrière des membres d'équipage des socles culturels, des formations initiales et continues entre officiers de la Marine marchande et

⁸ Selon l'Institut of Shipping, Economics and Logistics (ISL)

⁹ Décret n°2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en oeuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense

de la Marine nationale, en mer et à terre. Il apparaît ainsi nécessaire de permettre aux officiers de la Marine marchande, dont la formation est reconnue à l'international, de servir à la fois sur des navires de la flotte civile mais aussi de servir, en cas de crise, les besoins de l'État.

Pour pallier l'actuelle absence d'opérationnalisation de la flotte stratégique, il sera indispensable d'établir une nouvelle gouvernance de ce dispositif (Partie III). Il conviendra ainsi de mettre en place au niveau national les conditions et les structures permettant d'impulser et d'entretenir une animation de l'ensemble des acteurs privés et publics pour établir une stratégie de flotte française. Cela devra nécessairement être précédé d'une harmonisation interministérielle de l'État afin d'identifier les lacunes et les risques et qu'une organisation puisse piloter et prendre les décisions nécessaires quant aux contours de la flotte stratégique sur le fondement des concertations effectuées. En complément des initiatives préconisées au niveau national, il sera pertinent que ce dispositif s'inscrive dans un cadre européen lui permettant de s'épanouir et d'amplifier son action.

PARTIE I

ASSURER LA SOUVERAINETÉ DE LA FRANCE

Le concept de la “marine aux mille navires” implique un usage hybride de la Marine marchande. La définition de la flotte stratégique doit en faciliter l’emploi. L’enjeu étant d’assurer la souveraineté de la France, le dispositif s’inscrit donc dans un cadre pluriforme nécessitant l’anticipation et l’adaptation. Aussi, l’idée d’établir une liste fixe de navires composant la flotte stratégique n’apparaît pas pertinente. Nous proposons d’y substituer une liste de capacités considérées comme stratégiques au regard des menaces et de leur évolution (Chapitre 1). Reposant donc sur la flotte civile, la flotte stratégique nécessite d’être considérablement dotée et nous ne pouvons que saluer la dynamique retrouvée dans la composition et le volume des navires battant pavillon français. Les capacités stratégiques qu’il faut identifier doivent donc être assurées d’être maintenues voire augmentées en fonction du besoin capacitaire (Chapitre 2). Cet aspect interrogera la question centrale de notre outil industriel. Enfin, cette flotte doit assurer au-delà d’une effectivité juridique, une efficacité opérationnelle. Elle doit être activable dans l’exercice de différents volets (Chapitre 3)

CHAPITRE 1 D'UNE LOGIQUE DE NAVIRES À UNE LOGIQUE D'ADAPTATION AU CONTEXTE STRATÉGIQUE

Le dispositif préparé par le décret relatif à la flotte stratégique prévoit l'instauration d'une liste des navires y appartenant. Cette disposition a un intérêt car elle pose les bases du concept de flotte à caractère stratégique, et permet de geler le pavillon national. Elle représente cependant une approche qui n'est pas adaptée à l'évolution tout à la fois du marché de la navigation maritime et des nouvelles crises auxquelles la France pourrait être confrontée. Aussi, il nous apparaît important d'y ajouter sinon d'y substituer une logique de liste capacitaire en relation avec nos secteurs stratégiques au-delà des seuls approvisionnements énergétiques ou des travaux publics (A). L'exigence de cette liste doit être son adaptabilité comme son indexation aux différentes programmations liées à la sécurité et à la sûreté de la France en mer, comme à terre (B).

A) Reconnaître les secteurs stratégiques actuels et leurs défis

Concourir à la souveraineté française est l'essence de la flotte stratégique. En 2020, le volume d'importation représentait 88% du trafic maritime français¹⁰, ce qui indique une forte dépendance du pays à ces flux commerciaux issus du monde entier. Parmi les importations, on compte des marchandises diverses (Conteneurisées, fret armée et spatial), du vrac liquide (hydrocarbures, méthanol), des vracs solides (clinker, gypse) et des unités roulantes (fret roulier) pour un tonnage global brut de 838 325 tonnes. Ainsi, il convient avant toute chose de pouvoir désigner les secteurs stratégiques qui deviendraient essentiels à la survie ou la continuité de la Nation dans le cadre d'une crise.

C'est dans cet esprit que le concept de flotte stratégique fut inscrit dans la loi économie bleue de 2016. Cependant, ce principe, bien que précisant sa vocation à compléter les moyens des forces armées et d'assurer la sécurité des approvisionnements de toutes natures, se montre trop large pour être concrètement mis en place. L'ensemble des parties auditionnées s'accordent à préciser leur volonté de surmonter cette difficulté via une spécification des différents secteurs qui pourraient être considérés comme stratégiques.

Recommandation n°1.1: Changer de paradigme en établissant une approche capacitaire plutôt que nominative de la flotte stratégique.

La flotte française disposant d'une large palette de navires, aucun secteur d'activité n'est a priori exclu de notre réflexion. Au cours des différentes auditions, nous avons cependant pu constater que plusieurs secteurs étaient régulièrement évoqués par l'ensemble des personnes consultées. La désignation de ces secteurs peut présenter un intérêt sur des capacités très spécifiques et rares, mais aussi sur des capacités d'usage et très étendues. **Quoi qu'il en soit, il s'agit de pouvoir cibler des métiers, des missions, des compétences, des secteurs, et non une liste de navires.** Pendant nos travaux, nous avons été attentifs à ce que cette définition ne soit pas exclusive, qu'elle ne retourne en aucun cas l'essor actuel du pavillon français. Au contraire, la flotte, les opérateurs et les marins doivent pouvoir se doter d'une résilience encore plus forte, et les trois éléments de

¹⁰ INSEE - Bilan économique du transport maritime 2020

ce triptyque ne peuvent pas être dissociés. L'objectif est de pouvoir disposer d'un ciblage affiné des segments de flotte qui pourraient se voir reconnaître le caractère stratégique.

a) La flotte de transport

Dans le cadre d'une analyse des approvisionnements non spécifiques et non spécialisés de la nation, la question des énergies se pose. Les flottes pétrolières et gazières, ainsi que les transports de minerais sont indispensables au fonctionnement du pays.

Pour rappel, nos Outre-mer sont fortement dépendant des livraisons d'hydrocarbures, puisque leurs productions d'énergie respectives ne suffisent pas pour garantir le fonctionnement de ces territoires. Seule la Martinique dispose à ce jour d'un outil de raffinage pétrolier. Il convient d'en faire un diagnostic pour l'ensemble des territoires ultramarins que le conseiller du ministre chargé des Outre-mer, au moment où nous écrivons ces lignes n'a pas été en mesure de nous transmettre.

Les approvisionnements énergétiques sont aussi essentiels au fonctionnement du commerce maritime lui-même. De fait, les hydrocarbures et le gaz naturel liquéfié sont les carburants majeurs de notre flotte de commerce et notre flotte de défense nationale. Ainsi, il apparaît que le domaine des approvisionnements énergétiques est le premier secteur stratégique du pays. Cependant, il faut être attentif aux changements structurels qui se dessinent concernant ces sujets. Les zones ECA et les nouvelles technologies incitent les armateurs à réformer leurs motorisations et leurs carburants, se dirigeant notamment vers des navires fonctionnant au GNL, à l'électrique, et même parfois à Voile (exemple fusée Ariane), nonobstant le fait que cela ne représente qu'une part subsidiaire des transports maritimes d'aujourd'hui.

Enfin, et concernant les minerais rares, ils sont la base de nos industries, notamment les industries reconnues comme stratégiques comme l'aéronautique, l'industrie militaire et bien sûr, l'industrie maritime. A noter qu'un travail a été conduit par Philippe Varin sur le sujet des minerais rares à l'occasion de son rapport sur la sécurisation de l'approvisionnement de l'industrie en matières premières minérales remis au gouvernement le lundi 10 janvier 2022. De plus, le lancement d'un appel à projets national a contribué aux objectifs de renforcer la résilience du tissu industriel sur les chaînes d'approvisionnement en métaux et développer les initiatives territoriales.

L'Europe, quant à elle, est une grande puissance maritime qui s'ignore. Elle dispose des trois plus grandes compagnies maritimes du monde sur son territoire. De fait, MSC, Maersk et CMA-CGM occupent une place largement prépondérante dans le commerce mondial. Parmi les navires de charge dont elles disposent, les portes conteneurs, rouliers, et cargos approvisionnent des entreprises et des particuliers de l'ensemble du territoire. Soumises à la forte concurrence du secteur, ces trois compagnies sont suivies de près par des compagnies asiatiques.

Ces navires ne sont pas spécifiquement segmentés dans un secteur en particulier, et sont bien entendu utiles au fonctionnement de l'économie nationale en temps de paix. Cependant, en temps de crise, il est très probable que les échanges commerciaux maritimes soient fortement perturbés, surtout en présence d'un engagement majeur. L'offre et la demande pouvant connaître de fortes fluctuations liées à la crise, il s'agira de définir des volumes essentiels plutôt que des navires en particulier.

b) La flotte de service maritime

Les câbles sous-marins sont un sujet très souvent abordé durant les différentes auditions. La France dispose de la plus grande flotte de navires câbliers du monde, ce qui à l'ère de la numérisation représente un avantage géopolitique et stratégique certain. En effet, 98% du transport de données transitent par des câbles sous-marins, qui relient l'ensemble des continents, et représentent 1,2 millions de kilomètres tout autour du globe.

En plus de l'opérateur de réseau international (Orange), la France dispose d'un industriel qui fabrique les câbles, Alcatel Submarine Network (ASN) et du contrôle de la plus grande flotte de navires câbliers au monde avec les navires d'Orange Marine et d'ASN. Ces sociétés sont des héritières d'une longue tradition car la France est active dans ce domaine depuis le XIXème siècle. A l'origine, l'activité d'Orange Marine était rattachée au ministère en charge des postes et télécommunications puis ce fut France Télécom qui est devenu Orange, et les navires ont été gardés.¹¹

Cette technologie est absolument indispensable pour une puissance océanique comme la France, pour assurer les communications au sein même de son territoire, entre la métropole et les Outre-mer. Ces câbles sont fragiles et représentent un véritable enjeu de souveraineté. L'actualité nous a prouvé que les sabotages en mer étaient possibles, que ce soit pour des câbles sous-marins ou des gazoducs.

Concernant nos Outre-mer, hormis Wallis et Futuna, une redondance d'au moins deux câbles est systématiquement respectée pour assurer une résilience aux intempéries ou pour faire face à un sabotage. Les communications seraient altérées mais non coupées. Il est donc vital d'assurer le maintien et l'entretien de notre flotte de câbliers afin de pouvoir rétablir très rapidement les fonctionnements de nos communications en cas de conflits, à défaut de pouvoir les surveiller.

c) Flotte de Soutien aux armées

Il est essentiel de considérer la question du besoin opérationnel et de la logistique des armées en parallèle de la notion d'approvisionnement. De fait, les fortes mobilisations de nos armées peuvent être soutenues par différentes voies, la contractualisation et plus rarement la réquisition (voir le document TRAMIN en annexe). Ces mobilisations ont pour but de faciliter les mouvements de troupes, de véhicules, ou bien servir la chaîne logistique. C'est l'État-Major des Armées via le Centre du Soutien des Opérations et des Acheminements (CSOA) qui mobilise les navires dont il a besoin en fonction des différentes opérations, de leur localisation et de leur volume. Ces navires, des RO-RO (navires spécialisés dans le transport de véhicules) ROPAX, (navires spécialisés dans le transport de passagers et marchandises) sont donc éminemment stratégiques, sans pour autant servir un secteur spécifique. Nous y reviendrons.

Recommandation n°1.2: Établir dans le cadre de la programmation triennale de la flotte stratégique, une analyse de vulnérabilité de ces différents secteurs industriels. Une analyse spécifique de nos départements territoires d'Outre-mer devra y être annexée.

¹¹ Audition - Orange Marine

d) Les défis de la flotte stratégique

Tous ces secteurs stratégiques sont donc dépendants de flux maritimes, ou bien de services maritimes. La flotte stratégique devra faire face à l'intégration de ces différents défis. La nationalité de l'équipage est une question s'est plusieurs fois posée au cours des auditions, au regard de la nature des missions qui seront exercées par la flotte stratégique. Au regard de l'influence, ou des tentatives d'ingérence de certaines nations dans différentes régions du monde, l'origine de l'équipage peut s'avérer être une difficulté dans l'exécution loyale d'une mission.

Les armateurs français peuvent, dans le cadre du registre international français (RIF), disposer d'équipages internationaux. Cependant, à titre ponctuel, certains se disent capables d'envisager la reconstitution d'un équipage intégralement français si la nature des missions l'exigeait.

Pour les compagnies câblières, il est difficile d'envisager, même dans des circonstances exceptionnelles, un équipage uniquement français, car il s'agit de tâches requérant des compétences très spécifiques. Certains savoir-faire ne sont quasiment plus exercés par des marins français pour des raisons de compétitivité, mais existent chez les marins d'autres nationalités.

Recommandation n°1.3: Prendre en compte dans l'analyse des vulnérabilités, la nationalité de l'équipage au regard de la nature des missions qui pourraient être confiées dans le cadre de la flotte stratégique.

Il est préférable pour la sécurité du dispositif que les bateaux battent pavillon français, seule garantie pour l'État de pouvoir les réquisitionner. Dans une économie mondialisée, il est possible d'avoir recours à des navires battant pavillon d'États alliés pour remplir des missions stratégiques, sans faire naturellement partie de la flotte stratégique française. La France est notamment capable de travailler avec des nations européennes comme avec d'autres nationalités alliées. La flotte stratégique ne doit pas être un dispositif contraignant mais doit tout mettre en œuvre pour que la souveraineté du pays soit assurée, y compris, s'il le faut, en partenariat avec des pays alliés.¹²

Cette vision pragmatique au regard de l'incapacité d'assurer seul l'intégralité des besoins doit cependant souffrir deux modules. Le premier étant naturellement la préférence nationale lorsque deux pays sont affectés par la même crise. Nous l'avons vu notamment lors de la crise covid bien que la solidarité européenne ait permis aux États membres de résister. Le second tient à l'équipage et à la difficulté humaine de tenir un ensemble beaucoup trop disparate de nationalité dans le cadre de l'exécution d'une mission sensible ou essentielle pour un État.

Recommandation n°1.4: Maintenir la capacité à garantir le pavillon national dans le cadre d'une flotte stratégique.

Recommandation n°1.5: Recueillir pour l'État auprès des armateurs français ou des sociétés sous contrôle capitalistique français, la liste de la flotte contrôlée quel qu'en soit le pavillon.

¹² Audition - Amiral Opérations

Les enjeux portuaires sont déterminants dans la mesure où un navire marchand ne sert que s'il bénéficie d'un port de départ et un port d'arrivée. Ainsi, ces infrastructures sont indispensables au fonctionnement de la chaîne logistique du commerce international. Leur rôle central nous a amené à cerner les nouveaux défis qu'ils auront à relever lors de nos auditions et notamment pour assurer les approvisionnements stratégiques énergétiques comme alimentaires. La capacité de transport en lourd, garantie sous pavillon français, est ainsi de l'ordre de 2,9 millions de tonnes dont un minimum de 10% pour les produits pétroliers. A ce propos, notons que les ports du Havre, de Saint Nazaire et de Fos Marseille sont les seuls à pouvoir accueillir des grands pétroliers de 300.000 t. Les autres ports permettent seulement le déchargement de navires de 100.000 t.

Également, quatre terminaux méthaniers sont actuellement en service, à Dunkerque, Fos-sur-Mer et Montoir-de-Bretagne. Un projet d'installation d'un terminal méthanier flottant dans le port du Havre est par ailleurs en cours de développement, dans l'objectif d'une mise en service avant le 15 septembre 2023. Notons que différents projets, identifiés comme pouvant être mis rapidement en service, ont été lancés dans ces trois terminaux. Le terminal méthanier de Dunkerque, l'a été grâce à une utilisation opérationnelle de certains équipements qui étaient jusqu'alors conservés en réserve ; celui de Fos Cavaou, grâce à une optimisation de l'utilisation des échanges de chaleur, et celui de Montoir, grâce à une optimisation des flux de gaz naturel en sortie du terminal. Ces terminaux sont des infrastructures éminemment stratégiques, assurant le traitement et la transformation du GNL importé pour sa diffusion dans le pays.

Les sujets sociaux sont aussi identifiés comme des points d'attention, les ressources humaines devant être suffisamment nombreuses, toujours mobilisables en temps de crise.

Recommandation n°1.6: Mobiliser nos infrastructures portuaires pour retrouver des marges de flexibilité nécessaires au bon fonctionnement du marché et des autres approvisionnements stratégiques. En matière d'acheminement des produits pétroliers, être attentif aux capacités de cabotage entre les grands ports maritimes et les autres ports.

B) Adapter une liste vivante aux changements stratégiques

Dès lors que l'ensemble des secteurs considérés comme stratégiques sont identifiés, il est possible de pouvoir aborder une liste capacitaire de la flotte stratégique. Néanmoins, cette liste ne peut être une liste de navires. De fait, elle doit définir la nature des moyens capacitaires, des missions, donc du type de navire, en fonction d'un contexte international qui évolue en permanence. Cette liste doit donc être vivante, et régulièrement mise à jour.

Pour le Commissariat aux transports et aux travaux publics et de bâtiments (COMITTPB) actuellement en charge de l'animation du dispositif, l'option de la liste de missions évolutives plutôt qu'une liste de navires donnés est à favoriser.¹³ Ces listes pourraient être non réglementaires avec des actualisations régulières et souples, au lieu de listes figées, en utilisant des outils juridiques trop stricts.

¹³ Audition - COMITTPB

Votre rapporteur se dénie le droit de fixer les capacités qu'il jugerait stratégiques et renvoie à la concertation le soin de le définir. Il reste confiant au regard de la qualité de la convergence des auditions dans leur capacité à faire émerger un consensus dont le Gouvernement pourra arbitrer la composition retenue.

Recommandation n°1.7: Il appartiendra au ministre chargé de la mer de fixer par arrêté pris sur proposition du Secrétaire général de la mer et après avis du Conseil Supérieur de la Marine marchande (CSMM) la liste des types de navires composant la flotte stratégique.

CHAPITRE 2 MAINTENIR, AUGMENTER ET ACCOMPAGNER LE RENOUELEMENT DE LA FLOTTE CIVILE

Disposer d'une flotte stratégique nécessite au préalable de bénéficier d'une flotte de commerce française conséquente pour que certains de ses éléments puissent ensuite être mobilisés¹⁴. De surcroît, elle ne se résume pas uniquement à ses vecteurs. Pour maintenir, augmenter et accompagner le renouvellement de la flotte, doivent être pris en compte l'ensemble des éléments sous-jacents : infrastructures de construction, compétences et savoir-faire, matières premières, équipements électroniques, chaînes de sous-traitance, structures de formation ... Dès lors, les actions prises et développées en ce sens devront se structurer autour de deux principaux axes. Elles devront d'abord venir constituer et renforcer un équilibre entre les droits et les devoirs pour les projets stratégiques (A). Elles viseront en parallèle à reconstruire une industrie navale française (B).

A) Renforcer l'équilibre entre droits et devoirs pour les projets stratégiques

Il est naturel de mettre en place des dispositifs de soutien ou de compensation en faveur des armateurs contribuant à la constitution de la flotte stratégique. Il est toutefois important que ces mesures soient à la fois de nature à permettre aux armateurs d'être compétitifs sur le marché mondial en temps normal et qu'elles soient également assorties de certaines obligations en vue de situations de mobilisation par l'autorité publique.

Il convient en premier lieu de garantir une flotte civile française dynamique en permettant aux acteurs d'être parfaitement intégrés dans la compétition internationale. Il est nécessaire qu'en temps normal, hors situation de crise et donc de mobilisation, ces navires soient parfaitement opérationnels, disposent de clients et de contrats. D'une part, l'impact sur les finances publiques sera ainsi minimisé. D'autre part, ce n'est en effet qu'avec un vivier important de navires français et relevant de secteurs diversifiés que la flotte stratégique française sera conséquente et efficiente.

En ce sens, depuis plusieurs années déjà, les autorités françaises se sont lancées dans un travail efficace visant à rendre le pavillon français attractif pour renforcer la flotte civile française. Cela s'est traduit par un certain nombre d'initiatives législatives visant à assurer une flotte de commerce dynamique : mise en place du registre international français (RIF) et exonérations de charges sur le personnel marin, le principe d'exonération

¹⁴ Audition - Louis Dreyfus Armateurs

de cotisations sociales patronales (*netwage*), la taxe au tonnage ou encore le système du crédit-bail. Il s'agit là d'éléments importants à maintenir et à amplifier pour favoriser la compétitivité de la flotte de commerce française¹⁵.

Comme cela a été confirmé au cours des entretiens, une des principales difficultés auxquelles sont confrontés les armateurs réside dans la problématique du renouvellement de leur flotte en raison des lourds investissements que cela nécessite, couplés à un manque de visibilité inhérent à cette activité. Il est donc nécessaire de poursuivre le soutien en faveur de la construction de navires¹⁶. Le dispositif du crédit-bail fiscal est un élément particulièrement intéressant que les armateurs considèrent essentiel pour l'attractivité du pavillon français. Pour encourager la construction de navires pouvant figurer au sein de la flotte stratégique française, il pourrait être pertinent de s'interroger, dans le cas où la garantie d'État ne serait pas suffisante pour construire le navire, sur la possibilité d'augmenter le ratio de crédit-bail (de l'ordre de 10-15% actuellement¹⁷).

En outre, la possibilité, existante depuis 2021, de cumuler la garantie de projet stratégique avec le crédit-bail fiscal, sous condition (immatriculation sous pavillon français) paraît éminemment pertinente. La période de couverture allant jusqu'à 12 ans permet à l'État d'avoir un levier d'action pour maintenir le pavillon pendant toute cette durée. A la question de savoir si des contraintes supplémentaires nouvelles doivent pouvoir être appliquées après ces 12 années, il convient d'être vigilant à un certain équilibre afin de ne pas dissuader les armateurs et susciter un effet contreproductif. Un axe d'amélioration du dispositif actuel consisterait toutefois à ce que la participation d'un navire à la flotte stratégique puisse constituer un critère déterminant pour l'examen de la candidature à la garantie de projet stratégique. Il est d'autant plus intéressant d'approfondir l'utilisation de ce dispositif qu'il est conforme aux obligations du droit européen.

Ces dispositifs sont de nature à apporter une incitation décisive au développement de segments de la flotte stratégique où l'offre des opérateurs est difficile à régénérer (par exemple le renouvellement des câblers) ou lacunaire (par exemple les navires de pose des éoliennes en mer).

Recommandation n°2.1: Réduire le temps d'instruction des projets soumis au titre de la flotte stratégique pour l'obtention de la garantie des projets stratégiques de l'État. Ces projets seront préalablement validés par la *Commission Permanente d'Adaptation des Navires de la flotte de Commerce aux besoins de la Défense Nationale (COPAND)* réactivée.

Recommandation n°2.2: Accompagner selon d'autres modalités le renouvellement de la flotte océanographique, le statut juridique d'établissement public de l'opérateur ne lui permettant pas de bénéficier de ces régimes d'incitations fiscales.

¹⁵ Audition - Orange Marine

¹⁶ *Ibidem*

¹⁷ Audition Louis Dreyfus Armateurs

Par ailleurs, il convient également de veiller à ce que la participation à la flotte stratégique pour certains navires spécialisés puisse s'accompagner d'adaptations notamment du droit du travail applicable aux personnels embarqués non marins. Il a en effet été porté à l'attention de votre rapporteur que certains armateurs, employant des ingénieurs ou des techniciens à bord de navires, éprouvent des difficultés à faire travailler en équipe, selon le même rythme de travail, des marins et des non marins, du fait qu'ils relèvent de deux législations différentes du travail. Aussi, une interrogation doit exister quant à la possibilité d'appliquer à l'ensemble des personnels embarqués, le temps de leur embarquement, les aménagements du code du travail applicables aux marins ainsi que les exonérations de charges salariales applicables aux marins navigants sous le pavillon RIF¹⁸. A cet égard, il apparaît également particulièrement important de garantir, via des inspections à bord, le respect des normes sociales et environnementales applicables pour empêcher toute concurrence déloyale dont pourraient souffrir nos armateurs et nos personnels embarqués. Il convient en outre que l'engagement des navires et de leurs équipages pour la nation du fait de leur participation à la flotte stratégique soit reconnu par l'État. Il est donc proposé de créer une marque d'État valorisant l'inscription des armateurs dans la flotte stratégique.

Recommandation n°2.3: Renforcer les contrôles contre les atteintes au pavillon français et lutter contre la concurrence déloyale.

Recommandation n°2.4: Créer une marque d'État (label) valorisant le dispositif de flotte stratégique.

Ces différentes mesures de soutien doivent avoir pour corollaire différentes contreparties en prévision et en cas de situations de crises au premier rang desquelles figure une impossibilité de s'extraire du pavillon français ou de céder le navire sans accord de l'État a minima pendant toute la période de sa garantie octroyée pour la construction d'un navire. Une opération de dépavillonnement peut en effet être menée très rapidement. Le cas où des navires civils ont quitté la flotte française a déjà eu cours par le passé en France. Cela signifie également une perte de compétences humaines pour le pays pourtant cruciales pour assurer notre souveraineté. Comme pour la construction de nouveaux bateaux, acquérir à nouveau ces compétences perdues ne peut pas s'exécuter immédiatement. Au contraire, cela suppose des investissements et un temps long. D'où l'importance d'entretenir les capacités et les compétences pour les avoir à disposition le moment venu. Cela constitue donc un exemple d'expérience passée à ne pas laisser se reproduire. Nous devons avoir les moyens à la hauteur de nos besoins.

Par ailleurs, en cas de crise et d'opération sensible à mener par des navires civils appartenant à la flotte stratégique, il semble important d'avoir la faculté d'imaginer pouvoir remplacer les marins étrangers par des marins de nationalité française. Certains interlocuteurs interrogés à ce sujet par votre rapporteur en ont confirmé l'intérêt et la faisabilité en cas de nécessité de cette option pour des raisons de sécurité nationale¹⁹.

¹⁸ Audition - Orange Marine

¹⁹ *Ibidem*

Il conviendra également que les armateurs bénéficiaires de ces mesures de soutien préalablement à la construction de leurs navires, continuent de partager avec les autorités les plans de conception de leurs bateaux. Grâce à cette pratique qui existe aujourd’hui pour tous les navires au titre de la convention SOLAS jointe en annexe (sécurité des navires et sauvegarde de la vie humaine en mer) et qui sera appliquée pour les navires amenés à composer de la flotte stratégique, les autorités publiques seront ainsi également en mesure de suggérer aux armateurs l’insertion d’éléments permettant de faciliter l’installation ultérieure de modules en vue d’une utilisation hybride de leur navire en cas de crise (i.e. épaisseur des tôles, ajout des bras ou de ponts d’envol, mise en place de « shelters », etc.). En ce sens, la réactivation de la *Commission Permanente d’Adaptation des Navires de la flotte de Commerce aux besoins de la Défense Nationale* (COPAND) dont l’utilisation serait tant militaire que civile semble particulièrement pertinente. Cela garantirait ainsi une phase de qualification préalable à la possible saisine dans le cadre d’une mobilisation en cas de crise. A titre d’exemple, le service de santé des armées pourrait ainsi s’assurer la possibilité d’installer plusieurs « shelters » pour la tenue d’opérations médicales en faveur des militaires ou de civils en cas de crise. Il conviendrait également que les pouvoirs publics puissent disposer en permanence et en temps réel des plans des navires qui composeraient la flotte stratégique. Cela serait d’un intérêt certain par exemple pour la planification par une ambassade ou le ministère des Affaires étrangères et de l’Europe d’une opération d’évacuation de ressortissants en urgence. Dans le cas où l’adaptation présenterait un surcoût important pour l’armateur, il sera essentiel de prévoir une contractualisation avec indemnisation des coûts additionnels moyennant contrepartie si elle n’est pas déjà constituée par la garantie de projets stratégiques de l’État.

Recommandation n°2.5: Réactiver la Commission Permanente d’Adaptation des Navires de la flotte de Commerce aux besoins de la Défense Nationale (COPAND) afin de garantir l’hybridation de la flotte civile pour répondre aux standards militaires en cas de crise.

Il semble enfin pertinent que, pour garantir la meilleure préparation opérationnelle possible, les armateurs et les navires amenés à figurer au sein du dispositif de flotte stratégique française puissent être en mesure de participer à des exercices en lien avec les autorités publiques et notamment militaires. De cette manière, la gestion de la crise pourrait être sensiblement facilitée le moment venu.

B) Accompagner la reconstruction navale

L’industrie de la construction navale est une “industrie de grands brûlés”²⁰. En France, à l’heure actuelle, nous serions dans l’incapacité de renouveler une flotte si jamais nous n’avions plus d’armateurs partenaires pour nos approvisionnements. Nous avons en effet à la fois un manque de compétences en particulier de compétences manuelles (soudeurs) et un manque d’infrastructures et de formes disponibles. Cela est particulièrement vrai pour la construction de bateaux intermédiaires de 100 à 200 mètres entre les navires fabriqués dans des chantiers du type des chantiers Piriou à Concarneau et les immenses paquebots construits par Les Chantiers de l’Atlantique à Saint-Nazaire. Nous avons perdu de nombreuses capacités ces dernières décennies.

²⁰ Audition - GTT

Or, il y a un fort risque à être dépendants des chantiers navals asiatiques dont nous ne pouvons maîtriser les cadences, les calendriers ni même être certains que l'accès ne devienne pas un jour impossible. En effet, la plupart des grands navires sont aujourd'hui construits en Asie où la concurrence se joue entre la Corée et la Chine avec un avantage croissant pour cette dernière qui pourrait à terme devenir le seul pays en situation de monopole. Si dans le futur nous n'avons plus accès, pour une raison ou une autre, à ces capacités de construction, nous devons être en mesure d'anticiper une construction navale en France sur l'ensemble des segments de la flotte. En effet, la France, Nation dotée, membre permanent du conseil de sécurité des Nations Unies, Nation cadre au sein de l'OTAN, doit pouvoir assurer son autonomie pour garantir l'exercice de ses responsabilités. Un tel mouvement de réappropriation ira de pair avec un mouvement similaire mené en lien avec nos partenaires de l'Union européenne.

En cas de construction ou d'adaptation nécessairement rapides de navires, il est important de pouvoir disposer d'un outil industriel et des infrastructures- notamment des formes - adéquats et en état de fonctionnement le moment venu. Cela suppose donc d'investir et de disposer d'une industrie navale compétitive pour garantir que ces infrastructures ainsi utilisées en temps normal par les industriels, soient prêtes le moment venu. Il faut également disposer des compétences humaines disponibles, et des personnels qualifiés. Les exemples montrent en ce qui concerne les ressources humaines, que ce qui est perdu l'est définitivement. Il est donc crucial de redynamiser notamment la filière de compétences qualifiées.

En effet, comme cela nous a été signifié, en cas de pic d'intensité, il y aurait par exemple une main d'œuvre insuffisante pour transformer l'acier. Dès lors, pour anticiper la gestion de crise, il convient de ne pas s'en remettre à une logique libérale pure : laisser faire complètement le marché pourrait conduire la construction navale française à l'anéantissement. Il y a donc à définir un seuil de criticité en termes de capacités de construction au-dessous duquel des mesures de protection s'imposeraient. Il importe donc de maintenir une capacité à faire en France.

Cela suppose également que soit mené en parallèle un travail d'inventaire des infrastructures et notamment des formes, actuellement inutilisables, à travers le pays pouvant à nouveau servir et d'encourager le développement de capacités de construction navale intermédiaires. Il nous paraît en ce sens primordial d'encourager et d'amplifier le projet AGORA. Ce projet, installé dans la zone portuaire de Saint-Nazaire, a pour objectif de mutualiser des ateliers et outillages afin de construire à nouveau des navires civils de taille intermédiaire (entre 100 et 200 mètres). A l'heure actuelle, la France manque en effet de telles capacités pourtant indispensables notamment dans le cadre de la transition environnementale et face à la nécessité de développer la construction de navires "verts". Le retour d'une réappropriation d'une capacité de construction navale française sur l'ensemble des segments ira de pair avec les initiatives menées conjointement avec nos partenaires de l'Union européenne pour retrouver une capacité navale en Européens. Ces deux mouvements complémentaires l'un de l'autre permettront de s'extraire d'une dépendance aux chantiers extra-européens. Il semble également primordial, aux yeux de votre rapporteur, que les infrastructures portuaires des DROM/COM puissent monter en capacité. Elles devront ainsi pouvoir à la fois accueillir d'importants navires civils ou militaires ou de service tels que des remorqueurs. La recherche d'une capacité d'intervention serait souhaitable en raison de la tyrannie des distances précédemment évoquée.

Une intervention État - Régions - fonds européens permettrait de développer de telles infrastructures dans l'hexagone et dans les départements d'Outre-mer, sur le plan foncier et financier. A ce titre la présidence de la commission des investissements par les présidents des conseils régionaux (article L. 5312-11 du code des transports) pourrait être utilement sollicitée afin d'établir un panorama national des équipements industriels existants et des projets qui pourraient être déployés. Ces initiatives s'inscriraient ainsi pleinement dans le cadre de la compétence de promotion du développement économique dont disposent les conseils régionaux et qui leur a été consacrée par la loi NOTRe²¹ et d'autorité de gestion des fonds européens.

Recommandation n°2.6: Appeler les commissions des investissements au sein des conseils de développement des grands ports maritimes à donner un avis au conseil de surveillance de ces grands ports sur les projets stratégiques d'infrastructures d'intérêt général à réaliser dans la zone portuaire.

Il convient également de prêter une attention particulière à la question des stocks de matières premières. En effet, à titre d'exemple, 95% de l'acier acheté par les Chantiers de l'Atlantique est acheté en France. Mais, la production de cet acier nécessite du minerai et du charbon dont il faut être capable d'assurer les approvisionnements par navire. Aujourd'hui, du fait du marché automobile, nous avons une capacité importante de production d'acier. Si cette industrie faiblissait, il faudrait se poser la question de notre capacité à poursuivre cette production. Toutefois, nous avons perdu la capacité à faire des tôles épaisses. Il s'agit donc là d'une question qui doit nous interpeller notamment en vue de la construction de navires capables de porter des charges lourdes. Il existe également des tensions s'agissant tant de l'approvisionnement en cuivre et en aluminium. La question des stocks stratégiques est donc primordiale. En outre, il convient de faire attention aux pénuries possibles de microprocesseurs. En cas de problème survenant autour de Taïwan, nous ferions face à des difficultés concernant l'électronique embarquée, la capacité à fonctionner en mode dégradé ne doit donc pas être perdue de vue.

Ces points d'attention valent a fortiori en cas de crise et devront se conjuguer avec des mesures visant à protéger les infrastructures de construction navale qui deviendraient alors des cibles de choix. Doit également s'ajouter à ces points d'attention la mise en place d'une doctrine de priorisation des constructions et des adaptations de certains navires dans les chantiers navals ainsi qu'une capacité à pouvoir mobiliser des ouvriers, des ingénieurs et des techniciens. **En ce sens, il apparaît naturel que les navires de la flotte stratégique ayant bénéficié d'une garantie d'État pour leur construction puissent bénéficier, grâce à l'effectivité du droit à la garantie d'usage, d'une priorité d'accès aux chantiers navals pour leur entretien ou leur adaptation à de nouveaux enjeux.**

Recommandation n°2.7: Réaliser en France un inventaire des formes (bassins) existantes permettant la construction de navires de 100 à 200 mètres et non utilisés.

²¹ Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Recommandation n°2.8: Accompagner l'installation de chantiers de construction et de réparation navale sur les sites identifiés, permettant la construction de 100 à 200 mètres, dans la perspective d'un monopole chinois possible de construction de ces navires dans les années à venir. La mise en place par l'État au profit de la flotte stratégique d'une garantie d'usage de ces infrastructures permettra de soutenir le modèle d'une construction navale adossée à un service d'intérêt économique général (SIEG).

S'agissant de l'entretien et de l'investissement en faveur des capacités de construction navale française, il ne pourra être fait l'impasse sur ce nécessaire effort de préparation à l'économie de guerre et de gestion de crise dans la mesure où les impératifs climatiques et les nouvelles réglementations qui y sont liées exigent la déjà la production de nouvelles capacités navales. Dans cet effort en faveur de la transition environnementale, il est évident que les armateurs devront être accompagnés. L'enjeu de l'adaptation aux nouvelles sources d'énergies telles que le GNL²², les carburants de synthèse ou encore la propulsion vélique vont nécessiter d'importants efforts financiers et de production auxquels nous devons être prêts à répondre si nous voulons rester en position de pointe sur la scène internationale.

Ces efforts seront précédés d'un soutien significatif en faveur de la recherche scientifique²³ de pointe et notamment de la formation d'ingénieurs pour être en capacité de répondre aux besoins des chantiers navals et les anticiper. Il faudra ainsi garantir des investissements dans des domaines de recherche tels que la décarbonation mais aussi la propulsion, le design, l'intelligence artificielle, numérique et la cybersécurité ou encore les fonds marins. La recherche est primordiale car la science permet de préparer l'opérationnel. Il est à souligner que ces efforts sont d'autant plus à réaliser que d'importants retards ont été observés tant sur les investissements que sur leurs aboutissements.

Finalement, afin d'accompagner financièrement cet important effort en faveur de l'industrie navale, plusieurs leviers pourront être utilisés. L'utilisation et l'application du concept de base industrielle et technologique de défense au maritime civil (base industrielle et technologique maritime - BITM) est une ambition à réaliser. Elle constituera un soutien à certaines capacités de production en établissant des choix clairs permettant à toute la filière d'être entraînée et permettra de piloter cet effort. D'un point de vue financier, la création d'outils tels qu'un "livret d'épargne souveraineté" envisagé par le Parlement dans le cadre des travaux de la loi de programmation militaire 2024-2030, la création d'un fonds de souveraineté, les mécanismes de soutien à l'innovation pour les PME innovantes ou en croissance, ou encore la création d'un label "entreprises de souveraineté"²⁴ sont des pistes particulièrement intéressantes pour faciliter l'accompagnement financier de la reconstruction.

Recommandation n°2.9: Créer une BITM, un fonds de souveraineté, un livret d'épargne souveraineté, un label entreprise de souveraineté.

²² Audition GTT

²³ Audition ENSTA

²⁴ Rapport d'information de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur l'économie de guerre, Assemblée nationale, 29 mars 2023, p. 7

CHAPITRE 3 EPROUVER L'ACTIVATION STRATÉGIQUE DE LA FLOTTE

La flotte française exerce d'ores et déjà un certain nombre de missions d'intérêt national qui relèvent donc d'une activation permanente (A). Au-delà, et pour des missions plus spécifiques, il est nécessaire d'assurer l'expression des besoins réguliers de l'État tels qu'ils sont déjà en partie posés et négociés avec les armateurs (B) mais également par voie unilatérale dans le cadre de dispositifs rénovés de réquisition (C).

A) Les actions de veilles permanentes

La force de la France à l'échelle maritime est liée au fait qu'elle est une nation océanique. Son territoire, qui s'étend au sein de la deuxième ZEE mondiale en termes de superficie, implique une présence de navires français sur toutes les mers du globe. Ainsi, les yeux des équipages sont des vecteurs qui méritent d'être utilisés pour assurer la souveraineté et la sûreté maritime du pays.

Coopération navale volontaire

Un mécanisme coopératif entre la Marine nationale et la Marine marchande existe déjà en France, et le pays est un précurseur européen sur ces sujets. Bien qu'initialement créé contre la piraterie au large de la Somalie, le MICA CENTER est désormais une institution à vocation européenne et même internationale, basée à Brest, qui encadre le concept de coopération navale volontaire (CNV). Cela consiste en un partage systématique et en temps réel des informations en mer, dans le but de sécuriser les navires participants à cette coopération.

Au cours des années, le MICA Center s'est ouvert à l'industrie maritime internationale, aux problématiques migratoires, aux trafics illicites en tout genre, mais aussi à celles des mines et dans le cadre de l'incident Nord Stream par exemple. Ce dispositif a su s'approprier la Coopération Navale Volontaire comme outil d'information au profit de la chaîne militaire.²⁵

Le concept de CNV existe depuis 2002, anciennement sous la forme du Centre de Coopération Navale (CENTCOOPNAV) entrepris par le commandement en chef pour l'Atlantique (CECLANT). C'est en 2016 que la cellule d'alerte franco-britannique a impulsé une nouvelle étape dans la CNV, très appréciée des navires marchands et des navires de plaisance. Cette coopération maritime internationale est pensée selon les standards OTAN, ce qui lui permet une inter-opérabilité qui renforce son efficacité. Cette cellule est composée par une quinzaine de réservistes et quelques anciens marins de la Marine nationale, mais aussi de cadres issus du monde civil ayant de bonnes connaissances du milieu maritime. Elle a désormais, et via le regroupement des différentes cellules²⁶, la vocation à traiter les sujets de sûreté maritime et de coopération navale dans le monde entier. Bien qu'il existe un équivalent Otanien, nous n'avons trouvé aucune trace d'un pareil dispositif en Europe.

²⁵ Audition - MICA Center

²⁶ CCNV, MDAT-GoG, MSCHoA et NCAGS

Ainsi, en coopération avec la marine britannique, le MICA Center a établi un réseau étatique composé de l'ensemble des États-majors de commandement de zone maritimes, mais aussi avec les services de renseignements.

Du côté Marine marchande, un réseau d'armateurs adhérents au dispositif a été tissé, et c'est à ce jour près de 60 compagnies maritimes françaises et étrangères qui sont signataires de la convention de coopération navale volontaire. En échange des informations transmises par la Marine nationale leur est demandé des comptes rendus de toute information jugée pertinente en lien avec la sûreté maritime. Ce réseau représente déjà plus de 550 navires, symbole du succès et du développement de ce concept en France, et à l'international. Il faudra néanmoins veiller à ce que la hausse du nombre de navires suivis soit accompagnée d'une hausse des moyens humains et technologiques pour le MICA Center.

Les armateurs eux-mêmes ainsi que l'ensemble des acteurs concernés par l'activité du MICA Center encouragent à l'élargissement des compétences de ce dernier. L'IHEDN²⁷ assure qu'il contribue grandement à l'amélioration des connaissances de situations en temps réel par l'identification immédiate des navires sur zone maritime.²⁸ Du côté de la Marine nationale, les États-majors confirment vouloir poursuivre les efforts à travers une augmentation des moyens alloués, qui pourraient rendre l'outil plus pratique.²⁹

Ce dispositif a donc prouvé ses utilités chez l'ensemble des parties : assurer la sécurité d'un navire marchand, ou bien celle de plaisanciers ressortissants d'un pays. Aujourd'hui ciblé et réduit aux zones touchées par la piraterie, il serait intéressant d'étendre sa capacité d'action autour de nos Outre-mer.

La résilience cyber

Concernant la cyber-sécurité des navires, sujet qui prend en importance au vu des différentes attaques sur les grandes entreprises françaises notamment maritimes, l'association France Cyber Maritime (FCM) a elle aussi été auditionnée. Jeune mais néanmoins proactive et prometteuse, elle a été initiée sur les inquiétudes du SGMer. Créée en 2019 et soutenue par les institutions, son implantation est centralisée en Région Bretagne, mais la structure entretient des relations étroites avec toutes les façades maritimes, et même les territoires ultramarins.

L'objectif principal de la FCM est de fédérer l'écosystème cyber maritime français, ils sont une sorte de « CROSS cybersécurité » : ils assurent la veille et la diffusion des alertes. Leur gouvernance est établie autour de trois collèges : des utilisateurs (compagnies maritimes), des fournisseurs de solutions et des acteurs publics de soutien à l'écosystème (collectivités).³⁰

²⁷ IHEDN Majeure Maritime

²⁸ Audition - IHEDN

²⁹ Audition - ALOPS

³⁰ Audition - France Cyber Maritime

Cette association permet la rencontre du milieu portuaire et maritime, qui a des besoins spécifiques, avec le secteur de la cybersécurité qui peut apporter des solutions. Encouragée par l'ANSSI, et en étroite collaboration avec l'Ecole Navale, l'ENSM, les écoles d'ingénieurs cyber et l'institut FMES, France Cyber Maritime prouve le lien entre le secteur de la cybersécurité et celui de la sûreté maritime, au même titre que la lutte contre la piraterie et les activités illégales. Il serait utile de pouvoir, par exemple, vérifier la résilience cyber de nos drones de surface ou bien sous-marins.

La création de France Cyber Maritime fait d'ailleurs suite à une cyberattaque majeure ayant touché une grande compagnie maritime (MAERSK) en 2017, qui avait entre autres conduit au blocage de plusieurs ports, faute de pouvoir embarquer ou débarquer les conteneurs. Récemment (juillet 2021), ce sont tous les ports d'Afrique du Sud qui ont été bloqués, ce qui a créé une situation de crise nationale. Dans les ports, un outil collaboratif, le Port Community System, permet le dialogue entre tous les acteurs portuaires. Si l'attaque de l'outil est réussie, les ports se retrouvent bloqués.

B) Une voie contractuelle satisfaisante pour répondre aux besoins réguliers de l'État

L'utilisation de la flotte civile en soutien aux opérations militaires n'est pas nouvelle. En France, il existe déjà des dispositifs, et la Marine nationale affrète régulièrement des navires privés notamment dans le cadre de l'action de l'État en mer (AEM). Pour la sécurisation des côtes notamment, la Marine nationale affrète 8 navires de façon permanente, en plus de 4 remorqueurs et 2 bâtiments de soutien auxiliaire (BSA). Cela évite la réquisition systématique, l'usage étant particulièrement régulier.

Le service de l'État-Major des Armées dédié pour la gestion des affrètements et réquisitions (CSOA) comprend 190 personnes et regroupe tous les corps d'armées, des commissaires et des civils. Il est chargé des acheminements stratégiques et aux ordres de l'État-major de armées, chef stratégique de cet opérateur. Besoins patrimoniaux, transports d'engins, de charges, ou même de troupes, le CSOA organise des acheminements par la mer, mais aussi par la terre et les airs. Aujourd'hui, le service dispose de deux navires RO-RO de la société SOGESTRAN à plein temps, et bientôt un troisième, ce qui ne comblera toujours pas les besoins opérationnels en temps de crise, justifiant de nouveau le besoin d'une flotte stratégique.

Les acheminements militaires peuvent prendre trois formes très différentes : Terre, Air ou Mer. La sélection parmi les solutions est prise par le CSOA, qui analyse les besoins opérationnels, leurs quantités, la durée de la livraison, la quantité de matériel ou encore sa fragilité. Aujourd'hui, la part du transport effectué par voie maritime est limitée. Elle est privilégiée lorsque les délais permettent une certaine lenteur et que les masses sont importantes à déployer, l'avion étant très onéreux et le train plus complexe. A noter que tous les types de transport sont opérés par affrètement dans le cadre de marchés publics. Il faut pouvoir prendre en compte l'ensemble des contraintes opérationnelles liées à ces affrètements, du côté militaire et armateur. La majorité des auditionnés est satisfaite du dispositif déjà existant, en temps de paix. Ces moyens sont adaptés pour le transport de véhicules militaires, les mouvements de troupes, les entraînements, mais ne suffiront pas en période de crise majeure.

Pour le Service de Santé des armées par exemple, les acheminements sont très spécifiques et soumis à des protocoles clairs. La part du transport effectué par voie maritime est résiduelle. En cas d'urgence, le recours à la voie aérienne est privilégié. En cas de conflit, il est important de diversifier les modes d'acheminement. Pour l'instant, le recours à la voie maritime est surtout envisagé pour des raisons de coûts, pour des produits qui n'ont pas une sensibilité particulière et dont l'acheminement aurait un coût important par voie aérienne. Il n'est pas un mode privilégié de transport de produits de santé.³¹

Depuis la baisse des budgets de la Défense stoppée en 2018, les capacités ont été contraintes, notamment au niveau du soutien logistique. Ainsi, les Armées ont dû avoir recours à l'externalisation. En 2022 par exemple, les bataillons à envoyer en Roumanie, ou à rapatrier du Mali ont été très consommateurs en termes de logistique. En cas d'engagement majeur, la chaîne logistique ne suffirait pas à pouvoir opérer l'ensemble des forces. **Il faut doter le CSOA de nouvelles options. La flotte stratégique pourrait être un apport significatif.**

C) La réquisition comme voie d'exception en cours de rénovation

L'exercice ORION fut l'occasion de challenger les services de l'État afin de vérifier ses capacités à se doter de moyens en période de crise de grande ampleur. De nombreux textes ont été travaillés et des dispositifs parfois assez anciens ont été appliqués. Ils pourraient potentiellement suffire à la réquisition exceptionnelle en cas de crise, bien que la compatibilité de TRAMIN à la législation du RIF soit actuellement en cours de vérification. Le groupe de travail sur l'aspect juridique lors de l'exercice Orion 3 s'est penché sur cet enjeu.

Si l'État est en capacité de pouvoir réquisitionner en cas d'urgence, il convient tout de même de pouvoir clarifier le concept de flotte stratégique afin que tous les acteurs puissent être prêts le cas échéant. Durant les exercices, les États-Majors ont pu apprécier le recours à des navires de la Marine marchande dans des situations particulières et vérifier des capacités spécifiques à agir, comme le ravitaillement en mer par exemple.

De fait, pendant la guerre du Golfe, c'est 95% du ravitaillement qui fut assuré par des navires marchands affrétés lors de l'opération Daguet. Cependant, ces dispositions ne concernent que les problématiques de transport, excluant donc les navires comme les câbliers et autres spécialistes.

Du côté des armateurs, on ressent non seulement un fort sentiment patriotique, mais aussi une volonté de pouvoir faciliter les dispositifs, les clarifier, les anticiper. Cela permettrait aussi de donner une visibilité nécessaire au bon fonctionnement de l'industrie.

De plus, il faut dorénavant prendre en compte de nouvelles contraintes. Sur le plan juridique, la question se pose de savoir comment faire travailler un équipage qui n'est pas sous pavillon français avec des nationalités différentes. Cela pose aujourd'hui des problèmes potentiels en termes de droit au travail et de sécurité au travail.³²

³¹ Audition - Service de Santé des Armées

³² Audition - SGDSN

Il semble donc important de rénover l'arsenal juridique de la réquisition, qui soit plus concret et pratique, et qui parte d'un besoin clair : celui de l'État, en cohérence avec les objectifs de souveraineté du pays. L'instruction d'application du dispositif TRAMIN³³ permet donc la réquisition. Il s'agirait cependant de s'extraire d'un outil uniquement transport, pour ouvrir des capacités, tout en étant conforme à la loi de 2016 et aux dispositions navales.

Le COMITTPB conduit actuellement des réflexions pour étendre son champ d'application à des problématiques plus connexes que le seul transport maritime, notamment pour la mobilisation des navires câbliers. On pourrait parler de "Capacités Maritimes d'Intérêt National" (CAPAMIN). Dans ce cadre, il travaille sur la façon dont la loi sur le registre international français (RIF) pourrait rejaillir sur le texte qui institue TRAMIN, ou du moins certaines de ses dispositions³⁴.

Recommandation n°3.1: Valoriser l'évolution d'un dispositif de transport en un dispositif capacitaire, transformation de TRAMIN en CAPAMIN.

³³L'encadrement juridique du modèle de réquisition devient désuet. La loi TRAMIN, et les articles L2213-1 à L2213-8 du code de la Défense ne permettent pas une mobilisation rapide et en grande quantité de l'ensemble des navires à vocation stratégiques précités.

³⁴ Audition - COMITTPB

PARTIE II

RECREER DU LIEN ENTRE TOUTES LES MARINES

Notre flotte de commerce ne vaut que par celles et ceux qui la servent, l'équipage est essentiel et nous réaffirmons d'ailleurs qu'il s'agit de l'ensemble des éléments composants l'équipage, matelots, maistrance, et officiers. Jusqu'à la fin de la conscription, il existait un lien, qui leur permettait d'exercer en période de crise des responsabilités de niveau militaire, notamment pendant les périodes de services militaires. Il est nécessaire aujourd'hui de réactiver tout au long de la carrière des socles de culture commune, des formations initiales et continues entre officiers de la Marine marchande et Marine nationale, en mer et à terre (I). Ces compétences, tout comme la flotte à laquelle elles sont intimement liées notamment pour l'attribution du pavillon de navigation, deviennent dès lors également stratégiques. Il est ainsi nécessaire de permettre aux officiers de Marine marchande, dont la formation est reconnue à l'international, de pouvoir servir à la mer et embarquer à la fois sur des bateaux de la flotte civile, ce qui est leur vocation, mais également pour servir dans la crise les besoins de l'État. (II)

CHAPITRE 1 TROIS DEGRÉS DE FORMATION PROPOSÉS AUX OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

Tous les marins partagent la mer, mais n'en n'ont pas le même usage. S'ils ne disposent pas des mêmes missions, il est regrettable de constater au fil des visites et des auditions que les origines professionnelles éloignent les Hommes qui les composent. Le service de la nation dans la crise pouvant être demain l'exigence commune de leurs missions, il semble nécessaire d'agir sur l'ensemble du spectre du socle, du partage d'une culture commune (A) en passant par la formation opérationnelle en mer (B) jusqu'aux grands enjeux stratégiques (C). Ces trois degrés de formation que nous proposons s'inspirent des formations auxquelles sont soumis les officiers de la Marine nationale et doivent permettre de comprendre, en plus de la manœuvre, la tactique opérationnelle.

A) Un socle et une culture commune à recréer

Depuis la fin du service national, les deux marines ont peu à peu perdu le socle commun qui les liait à la mer. De fait, les équipages de Marine marchande et ceux de la Marine nationale pouvaient travailler ensemble à bord des mêmes navires, et faire perdurer des liens, des pratiques communes. Cette acculturation naturelle, progressivement perdue, il convient désormais de pouvoir recréer un socle, une culture commune à travers un certain nombre de dispositifs.

Une Préparation Militaire Marine et Préparation Militaire Supérieure dédiées à la Marine marchande

L'École navale ayant mis en place des dispositifs qui tendent à renforcer ce socle commun, il est intéressant de se poser la question de l'extension de ces temps de formation. De fait, les PMM et PMS organisées chaque année à destination des marins de la Marine marchande sont des vecteurs de partage. Ils permettent d'accentuer la cohésion, l'interopérabilité, une meilleure compréhension des deux institutions pour les participants. Cependant, ces dispositifs ayant dans le passé souffert d'une baisse de moyens alloués, il faut les relancer, travailler à élargir ces opportunités. L'objectif du doublement des réserves inscrit dans loi de programmation militaire 2024-2030 doit pouvoir permettre de servir cette perspective.

Les armateurs quant à eux, considèrent comme fondamental le renforcement des coopérations entre marine militaire et marchande, dont la connaissance mutuelle se perd. Ils ont à cœur de pouvoir profiter d'un dispositif de "flotte stratégique" afin d'améliorer ces relations.³⁵

Recommandation n°4.1: Dupliquer sur chaque façade maritime, en cohérence avec l'implantation des lycées maritimes et des sites de l'ENSM, des PMM-PMS dédiées à la Marine marchande.

³⁵ Audition - CMA-CGM

Développer des temps de formation entre l'École navale et l'ENSM

La mise en place d'un dispositif d'acculturation entre la Marine marchande et la Marine nationale doit pouvoir être travaillée sous réserve de l'intérêt manifeste des deux parties. Le suivi du travail de validation des acquis d'expérience et des passerelles dans le lien avec la Marine nationale pourrait également se faire dans le but de renforcer le nombre d'enseignants au sein de l'ENSM.

Le croisement des formations peut ainsi a priori être une bonne idée entre la Marine nationale et la Marine marchande, pour que le réflexe de la souveraineté ressorte au mieux. Il existe d'ores et déjà entre les deux structures que sont l'ENSM et l'École navale au regard de quelques actions concrètes :

- Participation croisée des directeurs des établissements aux conseils d'administration
- Activités de recherche communes : risque, transition énergétique
- Enseignements : Mastère Spécialisé Cybersécurité des systèmes maritimes et portuaires

Devant cette réalité, l'idée d'une année commune a été écartée par le conseil d'administration de l'ENSM pour des difficultés pratiques liées à des parcours non concordants et à des objets non parfaitement homogènes. Cela ne doit pas empêcher le développement d'une connaissance des enjeux de souveraineté par le contact avec les élèves officiers de la Marine nationale. En revanche, afin d'atteindre l'objectif de pratiques opérationnelles communes, certains étudiants pourraient se voir offrir une année de césure en fin de troisième année pour effectuer un emploi de Volontaire Officier Aspirant dans la Marine.

Recommandations n°4.2: Favoriser le développement de temps de formations communs. Une année de césure en tant que Volontaire Officier Aspirant (VOA) embarqué pourrait être proposée.

Cet objectif se retrouve dans le document de pilotage intitulé les douze travaux de l'ENSM, adopté en fin d'année 2022, et dans lequel sont proposés des échanges réguliers avec la direction du personnel de la Marine nationale (DPMM), l'École navale (directeur de la formation) et la mission reconversion des officiers (MRO) de Défense mobilité.

Tout cela pourrait se concrétiser par la signature d'un accord de partenariat et d'une **reconnaissance STCW de certains brevets spécifiques délivrés par la Marine nationale**. Par ailleurs, la norme civile internationale impacte aussi les formations militaires. Afin de permettre des reconnaissances, il apparaît donc important pour la France de revenir à la stricte suffisance des prescriptions internationales. A fortiori, **notre capacité à peser en européens au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) devrait nous permettre d'y être mieux entendus que si nous étions seuls**.

D'autres modules sont imaginables, comme par exemple des stages sur le leadership ou la maritimisation. Côté opérationnel, de nombreuses options sont aussi envisageables, comme la communication militaire standard OTAN, la navigation en

convois, le fonctionnement d'une chaîne de commandement ... L'École navale est en capacité de proposer ces formations, dans la mesure de ses capacités d'accueil. Au cours des différentes auditions, les armateurs ont indiqué la disponibilité de nombreux officiers qui seraient volontaires pour les suivre.

Recommandations n°4.3: Permettre la reconnaissance croisée STCW de certaines formations civiles et militaires, afin d'encourager les passerelles. En ce sens, une position à l'initiative de la France pourrait être prise par les États membres de l'UE au sein de l'OMI.

B) Une formation opérationnelle pour agir ensemble à la mer

L'exécution d'une manœuvre et son idée doivent être maîtrisées. Aussi, il serait judicieux de proposer aux officiers de Marine marchande qui le désirent un second degré de formation. Ce second degré d'enseignement pourrait être assuré à la fois par l'école de guerre ou les écoles spécialisées du Pôle Écoles Méditerranée qui dispensent aux officiers de la Marine nationale des formations intermédiaires au cours de leurs carrières. Les officiers de Marine marchande arrivés à l'étape du commandement à la mer pourraient également recevoir cette formation à cette étape de leur carrière.

Sur les capacités à communiquer par exemple, il est indispensable que les passerelles des différentes marines disposent de pratiques communes. En effet, l'usage de communications opérationnelles, sécurisées nécessite un entraînement, une formation adaptés. Les enseignements dispensés à l'École de guerre peuvent également intéresser des auditeurs civils et accueillir à ce titre des officiers de Marine marchande confirmés.

Il est aussi indispensable de pouvoir favoriser les exercices entre les bâtiments de la Marine nationale et ceux de la flotte stratégique, afin de sensibiliser les équipages à des situations à risque et développer des connaissances mutuelles et des réflexes communs entre les flottes.

Recommandation n°4.4: Ouvrir une formation opérationnelle de niveau intermédiaire afin de permettre aux officiers des deux marines d'agir de concert en mer.

C) Sensibiliser aux grands enjeux stratégiques

Puisque doit suivre à la maîtrise et à la compréhension de l'idée de manœuvre, l'initiative de cette dernière pourrait être enseignée dans un troisième degré de formation, pour des officiers de Marine marchande expérimentés, dans un environnement de haut niveau.

La compréhension des grands enjeux de souveraineté, de la géopolitique et géostratégie mondiale serait une grande plus-value pour d'anciens commandants qui serviraient à terre auprès des armateurs. Cela permettrait à ces derniers de mieux appréhender des crises, et de mieux cadrer les collaborations futures qui pourraient avoir lieu entre leurs navires de la flotte stratégique et notre Marine nationale.

Ces échanges, entre responsables de tous les univers pourraient fluidifier les liens dans les sphères décisionnelles à terre et favoriser un socle de culture commune stratégique en temps de crise. Il nous a été révélé lors des différentes auditions, le lien plus fluide qui pouvait être constaté par les autorités militaires avec les responsables qui sont d’anciens auditeurs de l’IHEDN. C’est une plus-value qu’il faut ouvrir aux armateurs.

La “majeure maritime” des sessions de l’IHEDN est un creuset qu’il nous faut saluer. Par ailleurs, une session régionale dédiée aux grands enjeux maritimes pourrait aussi être constituée afin d’en élargir le nombre des bénéficiaires. A ce titre, notons les initiatives territoriales de grande qualité qui se développent, et notamment la session méditerranéenne des hautes études stratégiques, portée par la FMES. Les temps de formation ou les manifestations du Centre d’études stratégique de la Marine sont autant de ressources dont les responsables du transport et de la navigation maritime doivent se saisir.

Recommandation n°4.5: Favoriser la présence dans les promotions de l’IHEDN « majeure maritime » ou dans des sessions régionales dédiées, de membres des comités exécutifs des armateurs ou d’anciens navigants exerçant des fonctions de coordination des opérations à terre.

CHAPITRE 2 L’EMPLOI A LA MER DE COMPETENCES STRATEGIQUES

La France conditionne son Pavillon à un volume de personnels ressortissant de l’Union européenne et à un capitaine français. Toutefois, afin de permettre aux armateurs de disposer de la ressource humaine prête à naviguer, il est essentiel que les élèves officiers de Marine marchande persévèrent dans la voie qu’ils ont choisie. Vis-à-vis de l’État³⁶, cette contrepartie se retrouve dans la notion d’engagement à servir (B). Vis-à-vis du pavillon, une contrepartie doit se retrouver auprès des armateurs (A). Dans tous les cas, le suivi fin des compétences dans l’espace et dans le temps doit pouvoir être assuré afin d’en garantir la mobilisation le cas échéant (C).

A) Des navigants formés qui s’engagent à naviguer dans la flotte civile

Depuis la Loi pour se choisir un avenir professionnel de 2018³⁷, l’objectif de l’État est d’augmenter considérablement le volume d’apprentis en France. C’est notamment le cas dans les niveaux supérieurs que se situent les principales capacités de développement d’une voie d’excellence qui permet aux entreprises d’inclure les spécificités de leur contexte professionnel dans la formation des apprenants et de les attirer vers leurs métiers en contrepartie d’une participation au coût de la formation.

³⁶ Les places à l’ENSM font l’objet de quotas annuels fixés par arrêté du ministre chargé de la mer.

³⁷ LOI n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel

Cette voie professionnalisante de haut niveau permet notamment à ceux qui en sont issus de bénéficier d'un très important taux d'entrée dans l'emploi à l'issue de leur formation. Pour les compétences rares ou les métiers en tension, il est fréquent qu'un emploi soit proposé avant la fin de la formation. Cette tension peut également entraîner une rupture du contrat d'apprentissage et un arrêt de la formation pour une embauche immédiate, ce qu'il convient d'éviter.

Les filières maritimes n'échappent pas à cette réalité. L'apprentissage, promu par les opérateurs de compétences, se développe dans tous les secteurs. A titre d'exemple, Constructys, Atlas sont autant d'opérateurs de branches professionnelles concourant à la formation des personnels indispensables à terre comme en mer. L'ENSM n'est pas restée inactive en ce domaine et l'apprentissage a déjà été ouvert pour certains métiers. Les formations destinées au personnel navigant ne sont toutefois pas encore concernées. C'est vers elle qu'un effort doit être porté dans le cadre de la flotte stratégique.

Armateurs de France en tant que première organisation professionnelle revendiquant une couverture complète des entreprises de son secteur professionnel et les partenaires sociaux, occupe une responsabilité de premier rang dans cette action. C'est en effet à la branche des personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes de mobiliser l'OPCO Mobilités. Aussi il nous apparaît indispensable de permettre au dialogue social de s'exprimer pleinement sur cet objectif stratégique afin d'accompagner l'ENSM dans son effort du doublement des élèves officiers de Marine marchande, en fixant un niveau de prise en charge du coût-contrat à la hauteur de cette priorité et en réservant des volumes d'amorçage pour investir dans l'École. L'État, dans sa planification pluriannuelle d'investissements, y a déjà programmé sa part de façon significative. Par ailleurs, cela permettrait à l'ENSM de percevoir des fonds d'investissement pour la rénovation d'infrastructures ou d'ateliers.

Recommandation n°5.1: Encourager par un engagement de la branche le développement de l'apprentissage à l'École nationale supérieure maritime, spécialement pour la filière navigante. Cet engagement commun avec l'État pourrait notamment prendre la forme d'un Engagement développement de l'emploi et des compétences (EDEC) pluriannuel.

L'engagement du monde économique envers ces élèves-officiers doit à la fois se retrouver dans la mobilisation financière de la branche au niveau national, mais également dans celle des armateurs qui, individuellement et en fonction de leurs capacités, s'engagent dans le recrutement d'apprentis issus de la filière embarquée. Dès lors, ils participeront à leur formation et à son coût. Afin de permettre à un lien contractuel privé de traduire cet engagement moral pouvant conditionner la nationalité du navire, nous proposons par voie d'expérimentation la modification de la partie réglementaire du code du travail afin de permettre d'insérer dans le contrat d'apprentissage d'élève-officier de la filière navigant une clause de dédit-formation. Librement négociée et dans les limites régissant cette clause dans le temps, ce dispositif doit permettre aux armements de sécuriser l'engagement de leurs jeunes élèves à naviguer chez eux, sinon pour ceux-ci à devoir en rembourser le prix.

Recommandation n°5.2: Ouvrir par décret l'autorisation d'inclure une clause de dédit-formation dans les contrats d'apprentissage conclus entre un armateur et un élève-officier de la filière navigante.

B) Le recours à ces compétences par l'État

L'engagement à servir dans la réserve militaire.

Les annonces du Président de la République dans son discours de vœux aux armées du 20 janvier 2023 sont claires : l'objectif du doublement de la réserve nationale. Cet objectif est parfaitement concordant avec la volonté de recréer un socle militaire commun, et aidera à refonder celui qui perdurait autrefois entre Marine nationale et Marine marchande. Ainsi, il serait opportun de pouvoir profiter de cette forte augmentation pour réhabiliter un système de réserve issu des équipages de la Marine marchande.

Toujours dans le cadre du rapprochement de la Marine marchande et de la Marine nationale, il serait certainement utile d'inciter les officiers de la première à rejoindre les rangs de la réserve opérationnelle de la seconde, ce qui serait pleinement cohérent avec la montée en puissance de la réserve opérationnelle exposée dans le projet de LPM 2014-2020.³⁸

Durant nos nombreux entretiens, les armateurs et les syndicats ont été unanimes sur la réserve : de très nombreux navigants seraient volontaires pour intégrer la réserve Marine nationale, lorsque cela n'est pas déjà effectif. Cet engouement notoire pour le service de la Nation incite à réfléchir à la forme que pourrait prendre cet engagement. Cependant, il faut veiller à ce qu'il soit personnalisé, afin de valoriser de manière optimale le potentiel d'un réserviste de Marine marchande.

Cet engagement pourrait prendre la forme d'une réserve dans les rangs du MICA Center, par exemple, où un officier de Marine marchande pourrait nourrir le service de son expérience en mer. Les besoins sont présents, comme l'indique le Capitaine de Frégate Jaslin. Toutefois, les réservistes du MICA Center ont des ESR de 20 à 60 jours. La sensibilisation du personnel d'active à la coopération navale volontaire est donc nécessaire, la limite étant actuellement une capacité de ressources humaines taillée au plus juste, sans réservoir en cas de défaillance ou de besoin supplémentaire.

Le nombre de postulants est à ce jour tout aussi limité. Il est clair que le profil de réserviste avec un parcours "Marine Marchande" est très intéressant pour le MICA Center car tous les prérequis pour être rapidement opérationnel sont déjà intégrés.

L'engagement pourrait aussi prendre la forme d'un embarquement dans des flottilles de réserves, bien que les équipages de Marine marchande ne soient pas formés aux usages d'une marine de combat. C'est un véritable défi à relever, qui pourrait être également une force non négligeable pour la Marine militaire.

³⁸ Audition - Ecole de Guerre

La question de la réserve s'est posée lors de l'exercice Orion 3 sur le soutien du secteur des transports. Une réflexion visant justement à faire une analyse globale élargie sur la façon dont les citoyens peuvent faire partie de la défense nationale, sur la base du volontariat, a été menée. La difficulté est de s'assurer que la même personne ne soit pas sollicitée sur deux activités différentes, en tant que réserviste³⁹.

Il conviendrait, dans ces conditions, que les armateurs puissent s'engager à libérer des équipages pour des jours de réserves prédéfinis lorsque ce n'est pas déjà effectif.

L'État doit disposer des moyens d'animer la flotte stratégique ; cette mission repose pour une large part sur le corps des administrateurs des affaires maritimes, corps d'officiers de la Marine nationale administré par le ministère chargé de la mer qui, selon son statut, participe "à l'organisation générale de la défense et des transports maritimes de défense"⁴⁰. A l'articulation des sphères civile et militaire, exerçant au quotidien son autorité sur les gens de mer, les activités et les espaces maritimes, pilier de l'action de l'État en mer, le corps interministériel de direction des affaires maritimes est en effet particulièrement bien placé pour remplir cette mission.

Son effectif actuel ne permet pas, même hors crise, de répondre à l'ensemble des sollicitations émanant de l'État et de ses établissements publics. Il est vivement souhaité que la faculté de recruter des officiers de réserve puisse être mise en œuvre, ainsi qu'une réserve opérationnelle qui permette de renforcer les ressources d'expertise de ce corps et d'accompagner une montée en puissance en gestion de crise.

Recommandation n°5.3: Encourager le recrutement d'officiers de la Marine marchande dans les réserves de la Marine nationale afin que les marins apportent leurs expériences au sein des États-majors ou dans des fonctions embarquées.

Recommandation n°5.4: Mettre en œuvre une réserve spécifique des administrateurs des affaires maritimes.

Le contrat d'engagement de service public.

Dès lors que l'on évoque l'obligation de servir, on pense à d'autres systèmes visant à former des fonctionnaires. L'Institut national du service public (INSP) en est un exemple, de même que l'École normale supérieure (ENS).

Dès leur admission à l'INSP, les élèves deviennent fonctionnaires stagiaires ou sont placés en détachement s'ils étaient déjà fonctionnaires. A ce titre, ils sont rémunérés par l'État et disposent de différents avantages. En contrepartie de l'effort couvert par l'État pour financer leur scolarité, les élèves s'engagent cependant à la fin de leur cursus, à servir l'État pendant une durée minimum de 10 ans.

³⁹ Audition - SGDSN

⁴⁰ Article 1 du décret n° 2012-1546 du 28 décembre 2012 modifié portant statut particulier du corps des administrateurs des affaires maritimes.

Les élèves normaliens sont également soumis à un engagement décennal : en contrepartie de leur traitement, ils doivent exercer une activité professionnelle dans la fonction publique, au sens large, pendant dix ans, comptés à partir de l'entrée à l'École. En cas de rupture de l'engagement décennal, le montant de la somme à rembourser est égal au total des traitements nets perçus par l'ancien élève pendant toute la durée de sa scolarité.

Toutefois, de l'analyse des modèles existants, nous pouvons conclure que le plus proche est bien celui de la santé, aux termes de la loi portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires, loi dite « HPST »⁴¹. Le principe d'un tel contrat est simple, en contrepartie de l'allocation mensuelle qui leur est versée, les signataires s'engagent à exercer leurs fonctions, à compter de la fin de leur formation dans des zones caractérisées par une offre de soins insuffisante ou par des difficultés dans l'accès aux soins. Une fois sa formation achevée, le signataire doit exercer ses fonctions dans les lieux d'exercice situés dans une zone caractérisée par une offre de soins insuffisante ou des difficultés dans l'accès aux soins pour une durée égale à celle pendant laquelle lui aura été versée l'allocation mensuelle et ne pouvant être inférieure à deux ans. Les signataires d'un CESP qui souhaitent bénéficier, à la fin de leur formation d'un report de l'installation ou de la prise de fonctions en font la demande au directeur général de l'ARS. Tout report accordé proroge le CESP d'une durée équivalente à celle de ce report. Chaque année, un arrêté détermine le nombre d'étudiants qui peuvent signer un CESP.

La transposition du dispositif d'engagement de service public proposé dans le secteur médical depuis plus de 10 ans doit donc pouvoir s'envisager en donnant un rôle nouveau à quelques acteurs déjà existants dans l'administration maritime. Il s'avère précisément que ces acteurs doivent aujourd'hui mieux connaître le secteur et promouvoir la Marine marchande pour faire aboutir le dessein d'une grande politique maritime qui vienne assumer sa flotte de commerce dans toutes ses composantes, y compris humaines.

Le contrat ouvrirait donc bien droit à une allocation mensuelle versée par l'autorité à partir de la signature. Le versement de l'allocation cesse à la date à laquelle le signataire obtient son diplôme de l'ENSM. En cas d'allongement de la durée d'études ou en cas de report de l'installation ou de la prise de fonctions, la durée du versement de l'allocation s'allongerait d'autant.

A la manière de l'article 46 de la loi de 2009, un texte de loi pourrait s'envisager afin de reconnaître cet engagement à servir spécifique. Un décret devrait en assurer l'exécution. A cet effet, une annexe complète est jointe au présent rapport.

Deux grandes possibilités ressortent ici pour donner des suites réglementaires à ce projet d'engagement de service public maritime créé par une disposition législative. La notion précitée d'« autorité à identifier » vise donc à reprendre une de ces propositions pour donner un rôle à la toute jeune fondation ENSM ou à un groupement d'intérêt public. L'une ou l'autre des solutions viendrait prendre la place, dans la loi, du Centre national de gestion des praticiens hospitaliers et des personnels de direction de la fonction publique hospitalière, dans des modalités précisées dans un texte réglementaire à prévoir.

⁴¹ Article 46 de la loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires

Répondre aux ambitions des marins et de leurs employeurs mais aussi de l'État, en lien avec l'esprit de la loi de 2016 tout en replaçant le marin au cœur de cet enjeu est bien l'ambition à garder dans la future création de normes. Cela supposerait une cotisation publique et privée à destination de cette nouvelle structure qui jouerait un rôle fondamental dans notre souveraineté économique par la compétence maritime de nos gens de mer. Le montant de cette cotisation serait à évaluer en fonction de la quantité de postes offerts et la criticité avancée, là aussi à définir par voie réglementaire.

La création récente d'une fondation au sein de l'ENSM pourrait trouver dans ce projet une manière de renforcer son action. La fondation pourrait en effet jouer ce rôle majeur dans la carrière des officiers de la Marine marchande, un rôle qui avait été suggéré durant le Fontenoy du maritime avec l'idée d'un « bureau de placement ».

Rappelons ici cependant que le rôle de cette structure n'est pas exactement celui-ci, les statuts validés par le conseil d'administration de l'ENSM du 3 février 2023 étant les suivants :

- Inspirer et soutenir les jeunes lycéens pour embrasser une carrière de marin, ingénieur.
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs entre les étudiants
- S'intégrer dans la politique de développement et de promotion du pavillon français
- Favoriser la promotion sociale des métiers de l'économie maritime
- Encourager la diversité sociale et l'équité homme-femme
- Soutenir les étudiants de l'ENSM en confiant à la fondation le versement de bourses d'études
- Soutenir les projets innovants permettant de réduire l'impact environnemental des activités de l'économie maritime
- Développer la créativité et l'entrepreneuriat en favorisant la décarbonation, la réduction des gaz à effets de serre à terre et en mer
- Accompagner les projets de recherche et valoriser les expertises des enseignants chercheurs
- Déployer le savoir-faire français à l'international et notamment au sein de l'espace francophone,
- Attirer les talents étrangers au service de l'économie maritime.

Le souhait du conseil d'administration de l'ENSM est de pouvoir répondre au développement de ses ressources propres ; des discussions sont en cours pour permettre la meilleure utilisation de ces fonds pour financer ces dépenses d'investissement et générer, ainsi, de nouvelles ressources.

La voie d'un Groupement d'intérêt public (GIP) flotte et marins stratégiques donnerait sans doute plus de latitude à la fondation pour exister selon les motivations exprimées originellement. L'ENSM siègerait dans ce GIP, de même que sa tutelle, et les organismes privés, tous devant cotiser pour favoriser le fonctionnement de la structure et du dispositif.

Recommandation n°5.5: Établir, par un dispositif législatif, un engagement de service maritime accessible aux officiers de Marine marchande.

Recommandation n°5.6: Mettre en place une structure (Fondation ou GIP) pour favoriser la mise en œuvre du dispositif d'engagement de service maritime au sein de l'ENSM.

C) La nécessité d'un suivi des compétences dans le temps

L'intérêt pour l'État tient aussi dans la capacité à prévoir plus et mieux le nombre d'officiers formés en France et qui continueront à évoluer sous pavillon français.

La question de la gestion de ces personnes qui s'engagent est également essentielle, comme cela se fait, pour le personnel de santé, par le centre national de gestion des praticiens hospitaliers et des personnels de direction de la fonction publique hospitalière. L'ENSM doit pouvoir jouer un rôle dans ce suivi post-études de ses anciens élèves. Son lien avec les armateurs donnerait l'occasion, dans le cadre des comités de suivi, de mettre à jour ces ambitions croisées.

Une Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) pourrait donc se mettre en place grâce au système de contrat d'engagement de service public maritime rémunérant des officiers élèves à compter de la troisième année des filières monovalentes et de la filière polyvalente au profit de la structure juridique retenue, apportant aussi un outil de prévisibilité nouveau à destination de l'écosystème maritime.

Recommandation n°5.7: Mieux suivre dans le temps les compétences stratégiques des marins en confiant cette mission à l'ENSM ou en créant une structure ad hoc.

PARTIE III

ETABLIR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DU DISPOSITIF DE FLOTTE STRATEGIQUE

Un avis unanime existe sur le fait que le dispositif de flotte stratégique existe mais n'entre pas dans le cadre structurant fixé par la loi de 2016 et son décret d'application. Ce concept a en effet été introduit dans le Code de la défense, dans son article L. 2213-9, à la faveur de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue initiée par le député Arnaud Leroy. La promulgation de cette loi a été suivie par un décret visant à opérationnaliser le concept de flotte stratégique. Ce décret n°2017-850 du 9 mai 2017 *relatif à la composition et à la mise en oeuvre de la flotte caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L.2213-9 du code de la défense* a ainsi fait suite à plusieurs réunions et au rapport du Conseil supérieur de la Marine marchande du 2 mars 2017⁴².

Il s'avère toutefois que peu d'évolution ont eu lieu depuis ce décret de mai 2017. Celui-ci est resté sans suite. En particulier son article 4 n'a pas été mis en œuvre : l'arrêté prévu par le ministre chargé de la Marine marchande sur proposition du Commissariat aux transports, aux travaux publics et de bâtiment pour fixer la liste des navires de la flotte à caractère stratégique ne l'a jamais été. Dès lors, si le nom de flotte stratégique existe, son contenu et ses contours restent à préciser.

Plusieurs raisons ont été avancées pour expliquer le fait que le processus soit resté lettre morte jusqu'à aujourd'hui. Parmi celles-ci a été évoqué le fait que le décret de 2017, trop large, englobait potentiellement toute la flotte de commerce française. Les députées Sophie Panonacle et Sophie Auconie notaient déjà en 2017 que ce décret "manquait lui-même quelque peu de clarté"⁴³. Elles rapportaient notamment que l'article 1 du décret, définissant la flotte à caractère stratégique constituait "une définition très ouverte". Elles soulignaient en outre que les autres articles du décret n'apportaient "guère plus de précisions" et que "le décret n'imposait aucune obligation aux armateurs et marins de ces navires". En outre, ont été pointés des intérêts et positions divergentes entre les différentes parties prenantes, notamment des armateurs ou des syndicats, concernant les obligations auxquelles seraient assujettie la flotte stratégique et les contreparties apportées par l'État. Ces éléments, couplés à un manque de volonté politique, auraient empêché de prendre les décisions pourtant nécessaires pour donner corps à ce concept.

Il est donc clair que face à des outils largement existants, le chaînon manquant consiste à conférer un caractère opérationnel à la flotte stratégique. Cela suppose d'avoir les processus et structures adéquats au niveau national pour être en capacité d'opérer les choix qui devront être faits, et ce de manière régulière (Chapitre 1). Cela suppose également que ce dispositif s'inscrive dans un cadre européen permettant à cette flotte stratégique de s'épanouir ainsi que d'amplifier et démultiplier son action (Chapitre 2).

⁴² Conseil supérieur de la Marine marchande, BANEL, Eric, AUGIER, Patrick, Rapport pour une flotte stratégique, 2 mars 2017

⁴³ Rapport d'information de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la mise en application de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Assemblée nationale, 20 décembre 2017, p. 96

CHAPITRE 1 LE BESOIN D'UNE DOCTRINE PRAGMATIQUE PARTAGÉE ENTRE TOUS LES ACTEURS

Le Gouvernement a témoigné d'une ferme volonté politique de relancer le processus de flotte stratégique en confiant cette mission gouvernementale à un membre du Parlement mais aussi en profitant de la loi de programmation militaire 2024-2030 pour renforcer la présence du concept de flotte stratégique. Les dispositions prévues venant en effet moderniser et adapter le régime des réquisitions du code de la défense.

Ce mouvement doit être accompagné et permis par l'établissement d'une nouvelle doctrine pragmatique partagée entre tous les acteurs privés et publics permettant à la fois aux autorités publiques d'exprimer des besoins en fonction d'analyses préalables et de les confronter aux capacités opérationnelles existantes (A) afin de pouvoir prendre régulièrement et efficacement les décisions relatives à la composition et aux contours de ce que devra être la flotte stratégique (B).

A) Faire prévaloir une logique d'animation entre acteurs publics et privés

Il apparaît clairement, suite à l'ensemble des auditions menées dans le cadre de la mission gouvernementale relative à la réévaluation du dispositif de flotte stratégique, que les acteurs privés, qu'ils soient armateurs ou bien constructeurs navals, attendent de l'État qu'il soit *in fine* la partie du dispositif à qui revient la décision de nommer ce qui doit être considéré comme stratégique ou non. C'est à l'autorité publique de définir les segments qui devront figurer au sein de la flotte stratégique, et à l'intérieur de ces segments les navires concernés.

La flotte stratégique française ne pouvant pas être composée de l'ensemble des segments de la flotte et des navires sous pavillon français, il est certain que l'État devra faire discriminer les possibilités existantes. Il sera amené à opérer une sélection parmi les capacités stratégiques. Il appartient donc à l'État de devoir exprimer un besoin face à différentes hypothèses et de quantifier ce besoin. L'expression du besoin et sa quantification doivent ensuite être confrontés à la réalité des capacités des acteurs du monde maritime français, en particulier des armateurs et des constructeurs navals.

Il semble donc particulièrement opportun d'encourager et amplifier une approche concertée et coopérative entre l'ensemble des sphères de l'État et les acteurs privés, en premier lieu les armateurs et les responsables des chantiers navals français. C'est par ailleurs déjà ce que préconisaient Sophie Panonacle et Sophie Auconie en 2017 lorsqu'elles notaient qu'il manquait "une véritable vision d'ensemble, programmée, réunissant tous les acteurs."⁴⁴

Il est tout à fait intéressant de poursuivre et d'amplifier les nombreux échanges qui existent déjà entre les armées et les acteurs privés. Il en va ainsi du Centre du soutien des

⁴⁴ Rapport d'information de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la mise en application de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Assemblée nationale, 20 décembre 2017, p. 98

opérations et des acheminements (CSOA) qui nourrit aujourd’hui de forts liens avec des armateurs tels que la Compagnie Maritime Nantaise⁴⁵. N’ayant pas de moyens maritimes patrimoniaux en interne, il est en effet dépendant des armateurs pour assurer ses missions de transport d’effectifs ou de matériels. Il est donc clair qu’une collaboration fructueuse entre ces segments de la sphère étatique et les armateurs est un préalable pour identifier les composantes pertinentes d’une flotte stratégique en fonction des besoins anticipés par l’État. Le Service de santé des armées constitue un autre exemple de coopération opportune entre les armateurs et la sphère militaire. Ce service chargé de l’approvisionnement en produits de santé pourrait être amené à utiliser des navires civils de manière accrue en cas de crise, notamment pour la prise en charge de blessés. En cas de recours à des moyens maritimes privés, des échanges préalables avec les armateurs permettront de faire face à des scénarios de crise.

En outre, dans le domaine du renseignement la coopération entre les armées et les acteurs privés est particulièrement pertinente. Elle existe bien sûr déjà avec la notion de coopération navale volontaire qui pourrait être étendue à d’autres types d’armements (yachts, pêches).

De manière plus large, cet esprit de coordination avec les acteurs privés doit être amplifié s’agissant de la sphère étatique dans sa globalité. Les contraintes techniques de conception ou de fabrication, le nombre de bâtiments possédés ou encore la quantité et la qualité de personnel dont on dispose sont autant de critères dont ont connaissance les acteurs privés et qui peuvent guider l’État dans son travail de détermination de ce qui constitue à ses yeux un élément pertinent pour sa stratégie de flotte. Il apparaît à cet égard particulièrement opportun que la coopération entre les acteurs publics et privés s’incarne, pour les navires étant amenés à contribuer à la flotte stratégique, par une vue de l’État sur les plans de conception des navires. Cela peut s’avérer extrêmement utile par exemple pour la planification d’une opération d’évacuation de ressortissants à l’étranger ou même pour suggérer la prise en compte, au moment de la conception du navire, de modules pouvant s’installer ultérieurement afin qu’il puisse être en capacité rapidement de répondre à de nouvelles missions.

Ainsi, face aux besoins exprimés par l’autorité publique, les armateurs et constructeurs navals pourront lui présenter et lui proposer des solutions. C’est ainsi le résultat de ces concertations, suite aux possibilités identifiées, qui permettra à l’État d’opérer ses choix et d’agir sur le fondement d’options les plus efficaces. Cette coopération permettra également aux acteurs privés et notamment aux industriels d’avoir une visibilité suffisante et indispensable pour l’organisation de leurs activités⁴⁶.

Face à l’évolution extrêmement rapide du contexte international et à son instabilité croissante, il est plus qu’essentiel que la coordination et la coopération entre acteurs publics et privés soit menée de manière régulière. En effet, le pays peut avoir un besoin essentiel très fort envers certains navires durant certaines périodes puis moins durant d’autres périodes⁴⁷. En ce sens, le dispositif ne doit pas être figé, les échanges entre l’État pris dans sa composante générale et les acteurs privés doivent être réguliers afin de pouvoir rapidement et efficacement faire face aux potentielles situations de crise.

⁴⁵ Audition - Centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA)

⁴⁶ *Ibidem*

⁴⁷ Audition - Louis Dreyfus Armateurs

Recommandation n°6.1: Prévoir une animation régulière de la flotte stratégique en réunissant fréquemment, et au moins annuellement, acteurs privés et publics autour de la table afin de faire vivre une stratégie de flotte.

B) Le préalable d'une harmonisation interministérielle de l'État

Le préalable de cette approche coordonnée et régulière entre l'État et les acteurs privés réside indéniablement dans la désignation d'une organisation interministérielle à même de garantir une vision et une animation transversale au sein des différentes sphères de l'État.

Le concept de flotte stratégique relève en effet, dans les déclinaisons qu'il pourrait avoir, d'un nombre conséquent de dirigeants ministériels (Armées, Intérieur, Transports, Outre-mer, Mer, Transition écologique, Santé, Affaires étrangères, Économie et Finances, Recherche). Son pilotage, tel qu'il est prévu actuellement par le décret n°2017-850 du 9 mai 2017, relève du Commissaire aux transports et aux travaux publics et de bâtiments (COMITTPB), fonction exercée par le secrétaire général du pôle ministériel réunissant actuellement le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, ainsi que le secrétariat d'État chargé de la Mer. Pour remplir cette mission, le COMITTPB est notamment assisté de la Mission de la flotte de commerce (Mission flotte de commerce de la DGAMPA, relevant du secrétariat d'État chargé de la Mer) et du COMIGETRA (organisme implanté au sein du COMITTPB et relevant du chef d'état-major des armées). Force est de constater que ce concept comporte une très forte dimension interministérielle avec un certain nombre de domaines différents à intégrer. **De son propre constat, le Commissaire aux transports et aux travaux publics et de bâtiments actait une perfectibilité de la gouvernance prévue à ce jour⁴⁸.** Cet organisme ayant pour principal objectif la question des transports, une acception de la flotte stratégique ne se limitant pas à cette question implique *de facto* un changement de gouvernance. Ainsi, une gouvernance plus adaptée impliquerait une impulsion interministérielle et l'intervention d'autres institutions.

Cette impulsion interministérielle est nécessaire pour conduire un travail d'analyse large des vulnérabilités et des risques auxquels pourrait être confronté notre pays, ainsi qu'un recensement des lacunes capacitaires, mission stratégique relevant de l'État. Ce travail comporte une dimension politique d'évaluation et de hiérarchisation des risques ainsi qu'une approche technique de la mise en œuvre des moyens, de leur complémentarité et de leurs limites. Ce processus est à conduire d'abord au sein de chaque ministère, puis au niveau interministériel, afin de hiérarchiser les priorités, arbitrer les principales options et mobiliser les moyens nécessaires (notamment budgétaires) pour faire appel au concours de la Marine marchande. L'impulsion et l'animation interministérielle devront permettre non seulement le lancement du processus mais aussi sa poursuite sur la durée, les lacunes et les vulnérabilités étant amenées à évoluer en fonction du contexte international.

⁴⁸ Audition - Commissaire aux transports et aux travaux publics et de bâtiments

Ainsi, face aux vulnérabilités et aux principaux besoins identifiés, il semble vital de bénéficier d'une unicité de commandement capable⁴⁹ de prendre en charge tant l'animation interministérielle transversale que la préparation à la prise de décision. En effet, la flotte stratégique ne pourra pas équivaloir à l'ensemble de la flotte de commerce française. Des choix discriminants seront donc à opérer afin de cibler et définir les segments de la flotte pouvant être vus comme prioritaires et cela suppose que les pouvoirs publics soient capables de faire ces choix⁵⁰. C'est pourquoi il apparaît nécessaire, en évitant de créer une nouvelle structure, de désigner une autorité unique responsable du pilotage de la flotte stratégique.

Recommandation n°6.2: Prévoir une animation de la flotte stratégique par la Conférence nationale maritime (comprenant le Chef d'État-major de la Marine ou son représentant; le Secrétaire général de la défense et de la sécurité nationale ou son représentant; le Secrétaire général du comité interministériel pour les questions de coopération économique européenne, ou son représentant; le Commissaire général à la stratégie et à la prospective ou son représentant; le délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale ou son représentant; un représentant du ministre chargé de l'Outre-mer; les directeurs d'administration centrale ou les dirigeants d'établissements publics, notamment ceux compétents en matière de recherche, intéressés ou leurs représentants) et mentionner la DGAMPA dans le décret.

Recommandation n°6.3: Modifier l'article 4 du décret n°95-1232 du 22 novembre 1995 pour y inclure le pilotage de la flotte stratégique.

CHAPITRE 2 RECHERCHER UNE ARTICULATION DU DISPOSITIF AVEC LES MÉCANISMES EUROPÉENS

L'Union européenne avec ses États membres constitue une puissance maritime qui n'en a pas toujours assez conscience et qui pourrait maximiser son influence dans les instances internationales telles que l'OMI. Elle constitue en effet la première zone économique exclusive au monde, notamment en raison de l'importance des régions ultrapériphériques, avec près de 24 millions km². En outre, son économie dépend très fortement de routes maritimes sûres où le respect du droit international est garanti puisque 75% du commerce extérieur de l'Union européenne s'effectue par voie maritime et que 99 % des flux de données mondiaux s'effectue par câbles sous-marins⁵¹. Développer des lignes directrices sur des compétences partagées dans le domaine maritime semble ainsi particulièrement pertinent pour permettre à un dispositif de flotte stratégique français de s'épanouir et de contribuer à la solidarité européenne (A).

⁴⁹ Audition - le capitaine de frégate Benoît Renié et le capitaine de corvette Tanguy Pelletier-Doisy

⁵⁰ Audition - DGAMPA

⁵¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, "Maritime Safety: at the hearth of clean and modern shipping", 1st June 2023, Brussels, 10.3.2023, JOIN (2023) 8 final, p. 1.

Ajuster notre position sur les mécanismes de sécurité et de sûreté maritime à l'échelle européenne permettra en outre d'amplifier les effets d'une flotte stratégique nationale opérationnelle et ainsi de renforcer notre autonomie stratégique européenne (B).

A) Développer des lignes directrices maritimes sur des compétences partagées

Au cœur de l'action de l'Union européenne réside le principe de subsidiarité selon lequel les États membres, au moyen des traités, ont confié à l'Union européenne certaines compétences pour lesquelles les résultats attendus sont plus efficaces lorsqu'ils sont appréhendés et traités par l'échelon supranational que par l'échelon national. Ainsi, dans le domaine des transports où les compétences sont partagées entre l'Union et ses États membres, celle-ci est amenée à intervenir si les objectifs visés ne sont pas atteints de manière suffisante au niveau national et peuvent l'être mieux à cette échelle. Le cas de la flotte civile, et par extension celui de la flotte stratégique, entre dans cette logique où des résultats pourraient être amplifiés et plus efficaces si certaines actions étaient menées au niveau européen. Les flottes européennes coopèrent déjà et la seule flotte française ne saurait couvrir tous les secteurs et se confronter dans le même temps à la compétition mondiale. C'est pourquoi, en parallèle des efforts nationaux en faveur d'une opérationnalisation de la flotte stratégique au niveau français, des actions doivent être encouragées au niveau européen pour favoriser, même en l'absence de consensus sur un pavillon européen, l'émergence d'une flotte européenne.

En premier lieu, une flotte européenne devrait pouvoir s'appuyer sur une flotte française efficace et forte. Si aujourd'hui les trois grandes compagnies de porte-conteneurs sont européennes, elles font toutefois face à une concurrence particulièrement rude et féroce. Si elles venaient à tomber dans les mains de compétiteurs internationaux cela s'avérerait extrêmement dommageable pour son autonomie. C'est la raison pour laquelle il apparaît indispensable d'approfondir l'action de l'Union européenne en faveur de la compétitivité de la flotte des États membres, de leurs infrastructures portuaires et de leurs chantiers navals, en poursuivant certains mécanismes de soutien économique tels que la taxe au tonnage ou la directive révisée sur les entités critiques⁵². Il convient donc que les institutions européennes soient particulièrement vigilantes à la situation de ces entreprises. Votre rapporteur préconise que dans le cadre du travail de consultation actuellement en cours relatif à l'application du règlement sur les investissements directs étrangers⁵³ la France puisse faire valoir cette nécessaire vigilance quant à l'industrie navale européenne.

Recommandation n°7.1: Poursuivre et approfondir les mécanismes européens de soutien en faveur des flottes civiles des États membres et de contrôle des investissements étrangers.

⁵² Directive (UE) [2022/2557](#) du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil, JOUE L 333 du 27.12.2022, p. 164-198.

⁵³ Règlement (UE) 2019/425 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union, JOUE L 79I, 21.3.2019, p. 1-14.

En deuxième lieu, il semble indispensable d'agir sur le plan de la construction navale afin de pouvoir garantir notre autonomie stratégique européenne. Aujourd'hui la capacité de construction navale serait tout à fait insuffisante pour renouveler toute une flotte si nous n'avions plus d'armateurs⁵⁴ pour nous approvisionner. Or, la plupart des grands navires sont construits en Asie où la concurrence se joue entre la Corée et la Chine avec un avantage croissant pour cette dernière qui pourrait à terme devenir le seul pays en situation de monopole. Si dans le futur nous n'avions plus accès, pour une raison ou une autre, à ces capacités de construction, nous devrions pouvoir anticiper une construction navale au niveau européen. Se posent ici des questions cruciales, à savoir la disponibilité d'un savoir-faire, lequel ne peut apparaître en un jour et nécessite une formation, un maintien des compétences sur le temps long ainsi que des infrastructures disponibles. Se donner les moyens de construire des grands navires en Europe nécessite la mise en place d'une réflexion et d'un travail d'inventaire tant sur les compétences disponibles que sur les infrastructures existantes au niveau européen afin d'anticiper de probables changements de paradigmes. A cet égard, des actions sur plusieurs volets sont possibles.

Tout d'abord, il serait souhaitable d'appeler, en coopération avec nos partenaires, à un plan européen de soutien favorable à la construction navale s'agissant notamment du régime d'exemption des aides d'État⁵⁵. Ce plan européen prendrait en considération les atouts et spécialisations de chaque État membre afin de réduire progressivement la dépendance aux chantiers navals asiatiques. Sur ce sujet, une alerte sensible est à porter sur la taxonomie européenne et le risque qu'elle comporterait s'agissant de la construction des paquebots. En effet, la diminution voire l'arrêt de la construction navale de paquebots en Europe signifierait à la fois une perte de savoir-faire et un arrêt de l'entretien des moyens de production, deux éléments particulièrement handicapants en cas de crise dans la mesure où ils ne pourront pas être générés à nouveau dans de courts délais⁵⁶.

Ensuite, il conviendra d'être particulièrement vigilant sur les risques d'espionnage ou les menaces hybrides pouvant peser sur notre industrie maritime européenne. Enfin, il apparaît nécessaire de renforcer le volet maritime dans le plan d'action 2.0 de la mobilité militaire de l'Union européenne lancé initialement en 2018 et révisé à l'automne 2022 mais aussi de s'appuyer sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe qui permet le financement de projets d'infrastructures de transport à double usage à hauteur de 1,7 milliard €, mais auquel il manque une dimension maritime. Il serait pertinent qu'il puisse inclure des financements en faveur des flottes civiles des États membres pouvant être amenées à concourir à des opérations de gestion de crise. Il pourrait également permettre d'encourager des investissements en faveur des infrastructures portuaires dont celles nécessaires à la construction et à l'entretien de la flotte au sein de l'Union, en particulier les formes. L'ensemble de ces initiatives pourraient intervenir en soutien et en complément de stratégies nationales.

⁵⁴ Audition - Les Chantiers de l'Atlantique

⁵⁵ Le règlement n° 994/98 du Conseil du 7 mai 1998, modifié par le règlement n° 733/2013 du Conseil du 22 juillet 2013 (JOUE L 204, 31.07.2014), permet à la Commission d'adopter des règlements dits d'exemption par catégorie pour les aides d'État. Grâce à ces règlements, la Commission peut déclarer des catégories spécifiques d'aides d'État compatibles avec le traité si elles remplissent certaines conditions, les exemptant ainsi de l'obligation de notification préalable et d'approbation par la Commission. Il fait régulièrement l'objet de révision. En 2023, il a par exemple été révisé pour faciliter et accélérer la transition verte et numérique ("Green Deal GBER amendment").

⁵⁶ *Ibidem*

Recommandation n°7.2: Appeler à un plan global européen de soutien favorable à la construction navale pour garantir une autonomie stratégique (BITM).

A l'instar des mesures prises au niveau européen pendant la crise de la covid-19 avec des achats groupés de matériel médical, il convient de poursuivre les initiatives prises à cette période en engageant avec nos partenaires une réflexion pour garantir le maintien d'approvisionnements stratégiques du marché intérieur en cas de crise. En complément d'initiatives prises au niveau national, il est utile de prévoir à nouveau et planifier des approvisionnements en commun de ressources sur lesquelles nous pourrions autrement être amenés à nous concurrencer nous-même. Il s'agit par exemple de ressources énergétiques, de terres rares ou de matières premières telles que l'acier pouvant avoir une utilisation duale en cas de crise.

Il convient dès lors d'anticiper et de préparer à 27 le vecteur de transport en cas de crise civile ou militaire. A cet effet, il serait possible d'employer une force commune issue des flottes civiles européennes et construite en s'inspirant d'exemples de mutualisations de capacités militaires⁵⁷, ainsi que de celles réalisées dans le cadre du mécanisme européen de protection civile en lien avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Il sera naturellement pertinent que, le cas échéant, ces missions d'approvisionnement soient escortées par des bâtiments des marines militaires des États membres dans le cadre d'opérations coordonnées dont nous avons déjà de nombreux exemples, notamment l'opération Atalante en matière de lutte contre la piraterie.

Les régions ultrapériphériques de l'Union européenne, dont plusieurs sont situées dans la région indopacifique qui est devenue une zone d'intenses compétitions géopolitiques, méritent aussi une attention particulière des États membres, ainsi qu'un accroissement de leur présence et leurs actions⁵⁸. À ce titre, il serait donc également nécessaire de réfléchir à une utilisation de ces mécanismes de solidarité pour garantir des approvisionnements dans ces territoires en cas de crise, en ayant recours à des navires issus des flottes civiles des États membres.

Recommandation n°7.3: Engager une réflexion sur l'utilisation de la flotte civile dans le cadre de mécanismes européens de résilience et de solidarité en cas de crise afin de garantir les approvisionnements stratégiques du marché intérieur.

Recommandation n°7.4: Etablir des mécanismes européens spécifiques de solidarité au bénéfice des régions ultrapériphériques afin de garantir leurs approvisionnements stratégiques.

⁵⁷ Par exemple, le commandement européen du transport aérien regroupant 7 États et qui met à disposition commune des pays membres des moyens aériens militaires (missions de transport, de ravitaillement ou d'évacuation sanitaire).

⁵⁸ Joint communication to the European Parliament and the Council on the update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan, "An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime threats", Brussels, 10 March 2023, p. 2

B) Ajuster notre position sur les mécanismes de sécurité et de sûreté maritime

S'agissant des questions liées aux flottes civiles des États membres et à leur usage, la question de la gouvernance se pose. Il paraît intéressant de réfléchir au rôle que pourrait jouer à cet égard l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui pourrait être l'interlocuteur de référence au niveau européen sur ces sujets. Cette agence basée à Lisbonne dispose de plusieurs navires européens en alerte capables de répondre à des besoins ponctuels en cas de catastrophes naturelles ou environnementales de type "Erika". Le fonctionnement de cette agence se fonde sur un cadre contractuel garantissant qu'entre 16 et 19 navires soient en alerte pour être prêts à répondre le moment venu. Ces navires sont rassemblés via des appels d'offres. Ils continuent d'avoir une activité commerciale habituelle en temps normal et bénéficient alors d'une mise initiale pour rémunérer cette mise en alerte (600 000 € par an). Ils sont ensuite rémunérés lorsqu'ils sont mobilisés.

De plus, l'Union européenne finance les modifications nécessaires. Pour l'instant, le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime est principalement de lutter contre la pollution, mais il pourrait être étendu à d'autres domaines au niveau européen. La Communication de la Commission européenne du 1er juin 2023 qui propose de nouvelles mesures en faveur de transports maritimes propres et modernes⁵⁹ va d'ailleurs dans le sens d'une évolution de ce mandat⁶⁰. Il conviendrait de soutenir fermement cette proposition qui devrait permettre à l'Agence de traiter de tâches liées à la promotion d'un niveau élevé de sécurité maritime, à la numérisation, à des activités de recherche et d'innovation, à la coopération et l'échange d'informations ou encore à la cybersécurité ainsi qu'à la surveillance maritime.

Il semble également opportun dans ce cadre que ce nouveau mandat puisse répondre aux nouveaux enjeux sur la stratégie de sécurité maritime⁶¹ : protection de ses citoyens par l'Union européenne, sécurisation des approvisionnements et protection des hubs logistiques et des infrastructures maritimes critiques. A titre d'exemple, la possibilité que l'Agence européenne pour la sécurité maritime dispose de câblers ne paraît pas inintéressante au regard de la criticité des câbles de communications qui relient l'Europe continentale à nos régions ultrapériphériques.

Recommandation n°7.5: Soutenir l'évolution du mandat de l'AESM proposée par la Commission pour couvrir davantage de risques.

⁵⁹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, Au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sécurité maritime : au cœur d'un secteur du transport maritime propre et moderne, Bruxelles, le 1er juin 2023

⁶⁰ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n°1406/2002

⁶¹ Joint communication to the European Parliament and the Council on the update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan, "An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime threats", Brussels, 10 March 2023

Dans le cadre du partage et de l'échange d'informations liées à la sécurité maritime, l'Agence européenne pour la sécurité maritime pourrait accompagner financièrement et favoriser la coordination entre les organismes nationaux en charge de telles missions. Il s'agit par exemple du système italien *Virtual Regional Maritime Traffic Centre (V-RMTC)* hébergé par la marine italienne⁶² ou bien encore du MICA Center, *Maritime Information Cooperation & Awareness*, centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime. Créé en 2016 et situé à Brest, ce centre a pour objectif de favoriser le partage d'information et la coopération pour faire face aux menaces au sein du monde maritime. Le MICA Center est ainsi en veille permanente pour recenser et analyser les situations liées à la navigation maritime sur le globe. Il transmet également aux équipages des navires et aux armateurs des informations de sécurité personnalisées sur les zones à risque, des alertes. Il s'agit donc là d'éléments essentiels contribuant à la sécurité maritime européenne et mondiale. Pour favoriser l'échange d'informations au niveau européen et pour étendre le réseau de coopération des armements, il apparaît opportun de développer et d'approfondir les liens des organismes tels que le MICA Center avec les flottes marchandes européennes grâce au concours de l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Dans ce cadre, cela nécessiterait, dans le cas du MICA Center, de locaux plus vastes ainsi que des financements et des ressources humaines supplémentaires afin de pouvoir accueillir notamment des officiers de liaison de nationalités européennes.

Recommandation n°7.6: Appeler à une coordination entre l'Agence européenne pour la sécurité maritime et les centres nationaux de liens avec les flottes marchandes européennes tels que le MICA Center ainsi qu'à un soutien à leur développement.

Il semble en outre nécessaire de poursuivre et renforcer les exercices d'actions de sûreté maritime en dehors des eaux de l'Union européenne pour préserver les intérêts stratégiques de l'Union notamment en termes d'approvisionnement, incluant les flottes civiles. Il convient donc que les États membres disposant de façades maritimes renforcent les opérations navales conjointes conformément à la Boussole Stratégique européenne. Il en va ainsi de l'opération Atalanta ou bien de la mission européenne de surveillance maritime dans le détroit d'Ormuz ainsi que de l'opération Irini en mer Méditerranée. L'organisation d'exercices navals conjoints au niveau européen apparaît également extrêmement intéressante afin de pouvoir anticiper au mieux des situations de crise.

Ces exercices, organisés avec le concours de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, seraient ainsi l'occasion de favoriser les interactions entre marines militaires et marines civiles des États membres, de garantir l'interopérabilité entre les forces navales des États membres. De même, la Présence maritime coordonnée mise en place en 2021 doit être intensifiée à travers un engagement collectif réaffirmé des États membres s'agissant de la sécurité maritime afin d'optimiser au mieux les moyens navals dont disposent ces derniers dans des zones présentant un intérêt stratégique pour l'Union à

⁶² Ministero della Difesa, Marina militare, Virtual Regional Maritime Traffic Centre & Trans Maritime Regional Network : https://www.marina.difesa.it/EN/facts/Pagine/vrmtc_trmn.aspx

travers le monde. Pour ce faire, il sera sans doute important de désigner en commun de nouvelles zones maritimes d'intérêt.

Recommandation n°7.7: Poursuivre les exercices navals et l'interopérabilité des flottes civiles et militaires des États membres de l'Union européenne avec le concours de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

L'Union européenne et ses États membres doivent coordonner leurs capacités sur deux enjeux particulièrement importants. Il s'agit d'une part de la recherche scientifique en mer et des investissements en faveur des flottes océanographiques en particulier pour garantir une maîtrise des fonds marins européens et accompagner au mieux les décisions publiques européennes. L'investissement dans la science et la recherche est en effet un préalable inconditionnel de l'opérationnel. Il sera primordial dans cette perspective de disposer d'une connaissance approfondie des environnements jouxtant certaines de nos régions ultrapériphériques les plus reculées telles que les Terres australes et antarctiques françaises ou encore le Groenland. Il s'agit d'autre part de la cybersécurité maritime, primordiale au vu de l'importance accrue de l'équipement électronique embarqué à bord des navires. Il serait intéressant que la filière d'excellence française en matière puisse être étendue au niveau européen en fédérant les différents acteurs et en se fondant notamment sur la directive européenne NIS2 (Network and Information System Security) qui étend ces obligations à un certain nombre d'acteurs dont la construction navale. A cet égard, l'utilisation des fonds européens à travers le programme Horizons Europe peut s'avérer tout à fait pertinente pour permettre à l'Union européenne d'être en tête de file sur le sujet.

Recommandation n°7.8: Inclure dans le schéma de l'espace européen de la recherche des financements en faveur de la flotte océanographique et de la connaissance maritime européenne des fonds marins.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 D'UNE LOGIQUE DE NAVIRES À UNE LOGIQUE D'ADAPTATION AU CONTEXTE STRATÉGIQUE

Recommandation n°1.1: Changer de paradigme en établissant une approche capacitaire plutôt que nominative de la flotte stratégique.

Recommandation n°1.2 : Établir dans le cadre de la programmation triennale de la flotte stratégique, une analyse de vulnérabilité de ces différents secteurs industriels. Une analyse spécifique de nos départements territoriaux d'Outre-mer devra y être annexée.

Recommandation n°1.3 : Prendre en compte dans l'analyse des vulnérabilités, la nationalité de l'équipage au regard de la nature des missions qui pourraient être confiées dans le cadre de la flotte stratégique.

Recommandation n°1.4 : Maintenir la capacité à garantir le pavillon national dans le cadre d'une flotte stratégique.

Recommandation n°1.5 : Recueillir pour l'État auprès des armateurs français ou des sociétés sous contrôle capitalistique français, la liste de la flotte contrôlée quel qu'en soit le pavillon.

Recommandation n°1.6 : Mobiliser nos infrastructures portuaires pour retrouver des marges de flexibilité nécessaires au bon fonctionnement du marché et des autres approvisionnements stratégiques. En matière d'acheminement des produits pétroliers, être attentif aux capacités de cabotage entre les grands ports maritimes et les autres ports.

Recommandation n°1.7 : Il appartiendra au ministre chargé de la mer de fixer par arrêté pris sur proposition du Secrétaire général de la mer et après avis du Conseil Supérieur de la Marine marchande (CSMM) la liste des types de navires composant la flotte stratégique.

RECOMMANDATION 2 MAINTENIR, AUGMENTER ET ACCOMPAGNER LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE CIVILE

Recommandation n°2.1 : Réduire le temps d'instruction des projets soumis au titre de la flotte stratégique pour l'obtention de la garantie des projets stratégiques de l'État. Ces projets seront préalablement validés par la Commission Permanente d'Adaptation des Navires de la Flotte de Commerce aux besoins de la Défense Nationale (COPAND) réactivée.

Recommandation n°2.2: Accompagner selon d'autres modalités le renouvellement de la flotte océanographique, le statut juridique d'établissement public de l'opérateur ne lui permettant pas de bénéficier de ces régimes d'incitations fiscales.

Recommandation n°2.3: Renforcer les contrôles contre les atteintes au pavillon français et lutter contre la concurrence déloyale.

Recommandation n°2.4: Créer une marque d'État (label) valorisant le dispositif de flotte stratégique.

Recommandation n°2.5: Réactiver la Commission Permanente d'Adaptation des Navires de la flotte de Commerce aux besoins de la Défense Nationale (COPAND) afin de garantir l'hybridation de la flotte civile pour répondre aux standards militaires en cas de crise.

Recommandation n°2.6: Appeler les commissions des investissements au sein des conseils de développement des grands ports maritimes à donner un avis au conseil de surveillance de ces grands ports sur les projets stratégiques d'infrastructures d'intérêt général à réaliser dans la zone portuaire.

Recommandation n°2.7: Réaliser en France un inventaire des formes (bassins) existantes permettant la construction de navires de 100 à 200 mètres et non utilisées.

Recommandation n°2.8: Accompagner l'installation des chantiers de construction et de réparation navale sur les sites identifiés, permettant la construction de navires de 100 à 200 mètres, dans la perspective d'un monopole chinois possible de construction de ces navires. La mise en place par l'État au profit des navires de la flotte stratégique d'une garantie d'usage de ces infrastructures permettra de soutenir le modèle d'une construction navale adossée à un service d'intérêt économique général (SIEG).

Recommandation n°2.9: Créer une BITM, un fonds de souveraineté, un livret d'épargne souveraineté et un label entreprise de souveraineté.

RECOMMANDATION 3 EPROUVER L'ACTIVATION STRATÉGIQUE DE LA FLOTTE

Recommandation n°3.1: Valoriser l'évolution d'un dispositif de transport en un dispositif capacitaire, transformation de TRAMIN en CAPAMIN.

RECOMMANDATION 4 TROIS DEGRÉS DE FORMATION PROPOSÉS AUX OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

Recommandation n°4.1: Dupliquer sur chaque façade maritime, en cohérence avec l'implantation des lycées maritimes et des sites de l'ENSM, des PMM-PMS dédiées à la Marine marchande.

Recommandation n°4.2: Favoriser le développement de temps de formations communs. Une année de césure en tant que Volontaire Officier Aspirant (VOA) embarqué pourrait être proposée.

Recommandation n°4.3: Permettre la reconnaissance croisée STCW de certaines formations civiles et militaires, afin d'encourager les passerelles. En ce sens, une position à l'initiative de la France pourrait être prise par les États membres de l'UE au sein de l'OMI.

Recommandation n°4.4: Ouvrir une formation opérationnelle de niveau intermédiaire afin de permettre aux officiers des deux marines d'agir de concert en mer.

Recommandation n°4.5: Favoriser la présence dans les promotions de l'IHEDN « majeure maritime » ou dans des sessions régionales dédiées, de membres des comités exécutifs des armateurs ou d'anciens navigants exerçant des fonctions de coordination des opérations à terre.

RECOMMANDATION 5 L'EMPLOI A LA MER DE COMPETENCES STRATEGIQUES

Recommandation n°5.1: Encourager par un engagement de la branche le développement de l'apprentissage à l'École nationale supérieure maritime, spécialement pour la filière navigante. Cet engagement commun avec l'État pourrait notamment prendre la forme d'un Engagement développement de l'emploi et des compétences (EDEC) pluriannuel.

Recommandation n°5.2: Ouvrir par décret l'autorisation d'inclure une clause de dédit-formation dans les contrats d'apprentissage conclus entre un armateur et un élève-officier de la filière navigante.

Recommandation n°5.3: Encourager le recrutement d'officiers de la Marine marchande dans les réserves de la Marine nationale afin que les marins apportent leurs expériences au sein des États-majors ou dans des fonctions embarquées.

Recommandation n°5.4: Mettre en œuvre une réserve spécifique des administrateurs des affaires maritimes.

Recommandation n°5.5: Établir, par un dispositif législatif, un engagement de service maritime accessible aux officiers de Marine marchande.

Recommandation n°5.6: Mettre en place une structure (Fondation ou GIP) pour favoriser la mise en œuvre du dispositif d'engagement de service maritime au sein de l'ENSM.

Recommandation n°5.7: Mieux suivre dans le temps les compétences stratégiques des marins en confiant cette mission à l'ENSM ou en créant une structure ad hoc.

RECOMMANDATION 6 LE BESOIN D'UNE DOCTRINE PRAGMATIQUE PARTAGÉE ENTRE TOUS LES ACTEURS

Recommandation n°6.1: Prévoir une animation régulière de la flotte stratégique en réunissant fréquemment, au moins annuellement, acteurs privés et publics autour de la table afin de faire vivre une stratégie de flotte.

Recommandation n°6.2 : Prévoir une animation de la flotte stratégique par la Conférence nationale maritime (*comprenant le Chef d'État-major de la Marine ou son représentant; le Secrétaire général de la défense et de la sécurité nationale ou son représentant; le Secrétaire général du comité interministériel pour les questions de coopération économique européenne, ou son représentant; le Commissaire général à la stratégie et à la prospective ou son représentant; le délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale ou son représentant; un représentant du ministre chargé de l'Outre-mer; les directeurs d'administration centrale ou les dirigeants d'établissements publics, notamment ceux compétents en matière de recherche, intéressés ou leurs représentants*) et mentionner la DGAMPA dans le décret.

Recommandation n°6.3: Modifier l'article 4 du décret n°95-1232 du 22 novembre 1995 pour y inclure le pilotage de la flotte stratégique.

RECOMMANDATION 7 RECHERCHER UNE ARTICULATION DU DISPOSITIF AVEC LES MÉCANISMES EUROPÉENS

Recommandation n°7.1: Poursuivre et approfondir les mécanismes européens de soutien en faveur des flottes civiles des États membres et de contrôle des investissements étrangers.

Recommandation n°7.2: Appeler à un plan global européen de soutien favorable à la construction navale pour garantir une autonomie stratégique (BITM).

Recommandation n°7.3: Engager une réflexion sur l'utilisation de la flotte civile dans le cadre de mécanismes européens de résilience et de solidarité en cas de crise afin de garantir les approvisionnements stratégiques du marché intérieur.

Recommandation n°7.4: Établir des mécanismes européens spécifiques de solidarité au bénéfice des régions ultrapériphériques afin de garantir leurs approvisionnements stratégiques.

Recommandation n°7.5: Soutenir l'évolution du mandat de l'AESM proposée par la Commission pour couvrir davantage de risques.

Recommandation n°7.6: Appeler à une coordination entre l'Agence européenne pour la sécurité maritime et les centres nationaux de liens avec les flottes marchandes européennes tels que le MICA Center ainsi qu'à un soutien à leur développement.

Recommandation n°7.7: Poursuivre les exercices navals et l'interopérabilité des flottes civiles et militaires des États membres de l'Union européenne avec le concours de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Recommandation n°7.8: Inclure dans le schéma de l'espace européen de la recherche des financements en faveur de la flotte océanographique et de la connaissance maritime européenne des fonds marins.

ANNEXES

- Décret de la Première ministre
- Abréviations
- Liste des personnes auditionnées
- Bibliographie
- Instruction TRAMIN
- Etude FMES
- Document sur les 6 pavillons français
- Contribution de François Lambert
- Convention SOLAS

Décrets, arrêtés, circulaires

MESURES NOMINATIVES

PREMIÈRE MINISTRE

Décret du 20 mars 2023 chargeant un député d'une mission temporaire

NOR : PRMX2307738D

La Première ministre,
Vu la Constitution ;
Vu le code électoral, notamment son article LO 144,

Décète :

Art. 1^{er}. – M. Yannick CHENEVARD, député, est, en application de l'article LO 144 du code électoral susvisé, chargé d'une mission temporaire ayant pour objet la réévaluation du dispositif de flotte stratégique.

Art. 2. – Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 20 mars 2023.

ÉLISABETH BORNE

ABREVIATIONS

AESM - Agence européenne pour la sécurité maritime
AHTS - Anchor Handling Thug Supply
ARS - Agence régionale de santé
ASN - Alcatel Submarin Network
CAPAMIN - Capacité maritime d'intérêt national
CENTCOOPNAV - Centre de coopération navale
CESM - Centre d'études stratégiques de la Marine
CESP - Contrat d'engagement de service public
COMEMSOME - Commandant de l'état-major spécialisé pour l'Outre-mer et l'étranger
COMIGETRA - Commissariat Général aux transports
COMITTPB - Commissariat aux transports et aux travaux publics et de bâtiments
COPAND - Commission Permanente d'Adaptation des Navires de la Flotte de Commerce
CONAVEX - Coopération Navale Exercice
CNV - Coopération navale volontaire
CPER - Contrat de plan État Région
CSOA - Centre du soutien de opérations et acheminements
CROSS - Centre régional des opérations de surveillance et de sauvetage
CSMM - Centre supérieur de la Marine marchande
DGAMPA - Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture
DROM/COM - Département ou région d'Outre-mer / collectivité d'Outre-mer
DRM - Direction du renseignement militaire
ECA - Emission Control Area
EDEC - Engagement développement de l'emploi et des compétences
EMA - État-major des armées
EMR - Énergies marines renouvelables
ENS - École normale supérieure
ENSM - École nationale supérieure maritime
ENSTA - École nationale supérieure des techniques avancées
EPCI - Établissement public de coopération intercommunal
FCM - France cyber maritime
FMES - Fondation Méditerranéenne d'études stratégiques
GNL - Gaz naturel liquéfié
GPL - Gaz de pétrole liquéfié
GTT - Gaztransport et Technigaz
IFREMÉR - Institut français de recherche pour l'exploration de la mer IHEDN - Institut des hautes études de défense nationale
INSP - Institut national du service public
LDA - Louis Dreyfus Armateur
LPM - Loi de programmation militaire
MFC - Mission de flotte de commerce
MSC - Mediterranean Shipping Company
NATO/OTAN - Organisation du traité de l'atlantique nord
NIS2 - Network and Information System Security
OMI - Organisation maritime internationale
ONU - Organisation des nations unies

PHA - Porte Hélicoptère Amphibie
PME - Petites et moyennes entreprises
PMM - Préparation militaire Marine
PMS - Préparation militaire supérieure
RESEVAC - Évacuation de ressortissants
RIF - Registre International Français
ROPAX - Roll on Roll of Passenger Ship
RO-RO - Roll on Roll of
SIEG - Service d'intérêt économique général
SGDSN - Secrétariat général de défense et de la sécurité nationale
SGMer - Secrétariat Général de la Mer
STCW - Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
TAAF - Terres australes et antarctiques françaises
TRAMIN - Transport maritime d'intérêt national
UE - Union européenne
UFR - Unité de formation et de recherche
ZEE - Zone économique exclusive

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

- Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (Eric Banel)
- Louis-Dreyfus Armateurs (Philippe Louis-Dreyfus et Antoine Person)
- Armateurs de France (délégation composée de Jean-Marc Roué, Antoine Person, Pierre-Antoine Rochas et Laurène Niamba)
- Orange Marine (Didier Dillard)
- Ministère des Transports (Paul Bosc Bierne et Thibault Gensollen)
- Corsica Linea (Pierre-Antoine Villanova)
- Chantiers de l'Atlantique et Socarenam pour la construction navale (Laurent Castaing et Mathieu Gobert)
- Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (Etienne de la Fouchardière)
- État-major de la Marine (Amiral Xavier Petit)
- Ecole nationale supérieure de techniques avancées Paris (Elisabeth Crépon) et Bretagne (Bruno Gruselle)
- Gaztransport et Technigaz (Philippe Berterottière)
- Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (Préfet Stéphane Bouillon)
- SeaOwl Group (Xavier Génin)
- État-major spécialisé pour l'Outre-mer et l'étranger (Général de brigade Alain Vidal)
- Centre d'études stratégiques de la Marine et École de guerre sur la partie formation (Contre-amiral Marc-Antoine de Saint Germain et Général de division Philippe Pottier)
- Officiers auditeurs de l'École de guerre (Capitaine de frégate Benoît Renié et Capitaine de corvette Tanguy Pelletier-Doisy)
- Préfecture maritime de la Méditerranée (Vice-amiral d'escadre Gilles Boidevezi)
- Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (François Houllier)
- Institut des hautes études de défense nationale (Général de corps d'armée Benoît Durieux et Vice-amiral d'escadre (2s) Gérard Valin)
- Direction du renseignement militaire (Général de corps d'armée Jacques Langlade de Montgros)
- Force d'action navale (Vice-amiral Daniel Faujour)
- Conseil supérieur de la Marine marchande (Christine Ezcutari)
- Ecole navale (Capitaine de vaisseau Régis Cacqueray-Valmenier)
- MICA Center (Capitaine de frégate Eric Jaslin)
- CMA CGM (Paul Haéri et Emmanuel Delran)
- Ecole nationale supérieure maritime (François Lambert)
- Secrétariat général de la mer (Préfet Didier Lallement)

- Service de santé des Armées (Pharmacien général inspecteur Pascal Favaro)
- Commission aux transports et aux travaux publics et de bâtiments (Guillaume Leforestier)
- Centre du soutien des opérations et des acheminements (Général de brigade Thierry Poulette)
- Direction Générale du Trésor (Claire Lucas)
- France Cyber Maritime (Xavier Rebour et Frédéric Moncany de Saint-Aignan)
- Pôle Écoles Méditerranée - (Amiral Merveilleux de Vignaux)
- Naval Group - (Pierre Eric Pommellet)

Rapports et auditions parlementaires

- Rapport d'information commission des affaires étrangères, L'action de l'État en mer, une garde-côtes à la française ? Sénat, 22 juin 2005
- Rapport de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi pour l'économie bleue, Assemblée nationale, Sénat, 6 avril 2016
- Rapport d'information de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire relatif au transport stratégique, Assemblée nationale, 28 mars 2017
- Rapport d'information de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la mise en application de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Assemblée nationale, 20 décembre 2017
- Rapport de la mission d'information sur la résilience nationale, Assemblée nationale, 23 février 2022
- Rapport d'information de la délégation sénatoriale aux Outre-mer sur les Outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale, Sénat, 24 février 2022
- Audition de l'Amiral Pierre Vandier, CEMM devant la commission de la défense nationale et des forces armées et l'Assemblée nationale, 27 juillet 2022
- Avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi de finances pour 2023, Tome VIII Écologie, développement et mobilité durables – Affaires maritimes, Assemblée nationale, 5 octobre 2022
- Avis de la commission de la défense nationale et des forces armées sur le projet de loi de finances pour 2023, Tome V Défense, préparation et emploi des forces : Marine, 19 octobre 2022
- Rapport d'information de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur l'économie de guerre, Assemblée nationale, 29 mars 2023

Rapports

- Centre d'études stratégiques de la Marine, "Le réarmement naval militaire dans le monde", janvier 2023

- Cluster maritime français, Groupe de travail : synergie Marine marchande – Marine nationale, Rapport final du groupe de travail co-présidé par M. Patrick Le Scraigne et le vice-amiral Gérard Valin, 30 mars 2007
- Cluster maritime français, Les conseillers du commerce extérieur de la France, *Souveraineté et maritime*, Groupe d’Expertise Économie maritime, 2022
- CMA CGM, Rapport RSE 2022 Déclaration de performance extra-financière
- Conseil supérieur de la Marine marchande, BANEL, Eric, AUGIER, Patrick, Rapport pour une flotte stratégique, 2 mars 2017
- Cour des comptes, Sécurité sociale 2023, *Chapitre X le régime de sécurité sociale des marins : une réforme indispensable*, mai 2023
- Commission Permanente d’Adaptation des Navires de la Flotte de Commerce aux besoins de la Défense Nationale, Compte-rendu de la réunion inaugurale de la commission tenue le 23 janvier 1986, Secrétariat d’État chargé de la mer
- Fondation méditerranéenne d’études stratégiques, “Dépendance stratégique de la Métropole et des DROM-COM aux approvisionnements maritimes”, 2 mai 2023
- MALER, Philippe, GUIGNARD, Philippe, BERNARD, René-François, « Évaluation de l’obligation de détention de capacité de transport sous pavillon français inscrite dans la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier », Ministère de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie, Conseil général de l’Environnement et du Développement durable, Ministère du Redressement productif, Conseil général de l’Économie, de l’Industrie, de l’Énergie et des Technologies, Août 2013
- Marine nationale, MICA Center, « Sûreté des espaces maritimes – Bilan annuel 2022 »
- Marine nationale, MICA Center, « Compte-rendu 2022 de la coopération navale volontaire », 9 février 2023
- MICA Center, Présentation au Député Yannick Chenevard, 15 mai 2023
- Ministère de la Mer, « Assises de l’économie de la mer – Un bilan, deux ans après le discours de Montpellier », Dossier de presse, septembre 2021
- Premier ministre, Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes, 10 décembre 2019
- Secrétariat d’État chargé de la Mer, Direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l’Aquaculture, « Statistiques Flotte de commerce sous pavillon français », janvier 2023

Textes juridiques nationaux

- Loi n°69-441 du 20 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national
- Loi n°92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier
- Instruction n°556 du 14 novembre 2005 sur la mise en œuvre de la procédure « transports maritimes d'intérêt national » (TRAMIN)
- Loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue
- Ordonnance n°2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française
- Loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel
- Décret n°2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense
- Instruction générale sur les échanges entre la Marine nationale, les armateurs français et leurs navires, Edition 2021
- Projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée relatif à la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense, 7 juin 2023

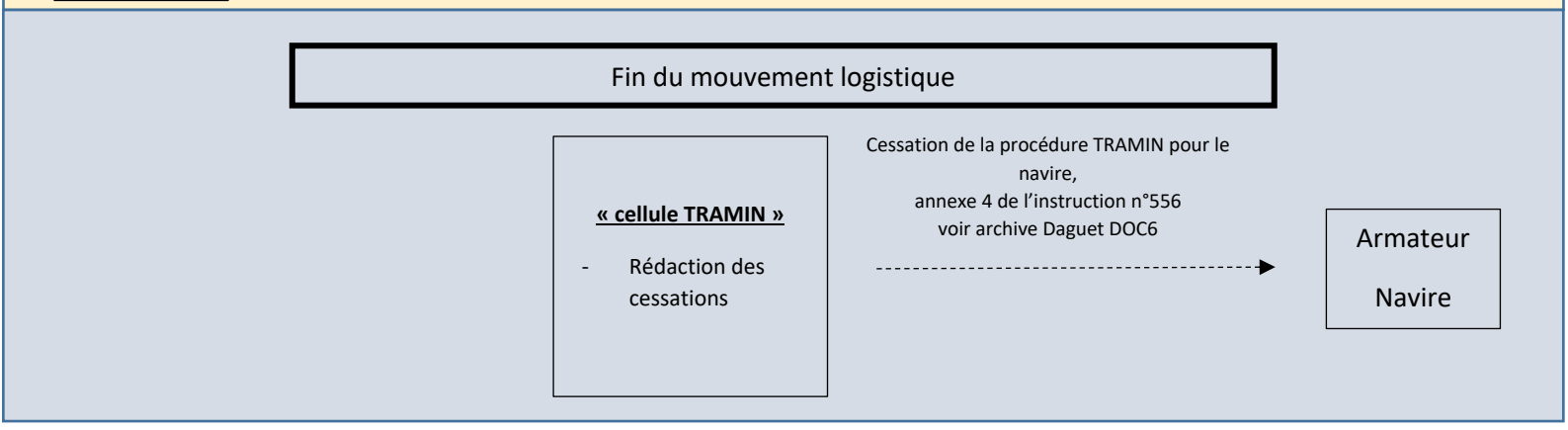
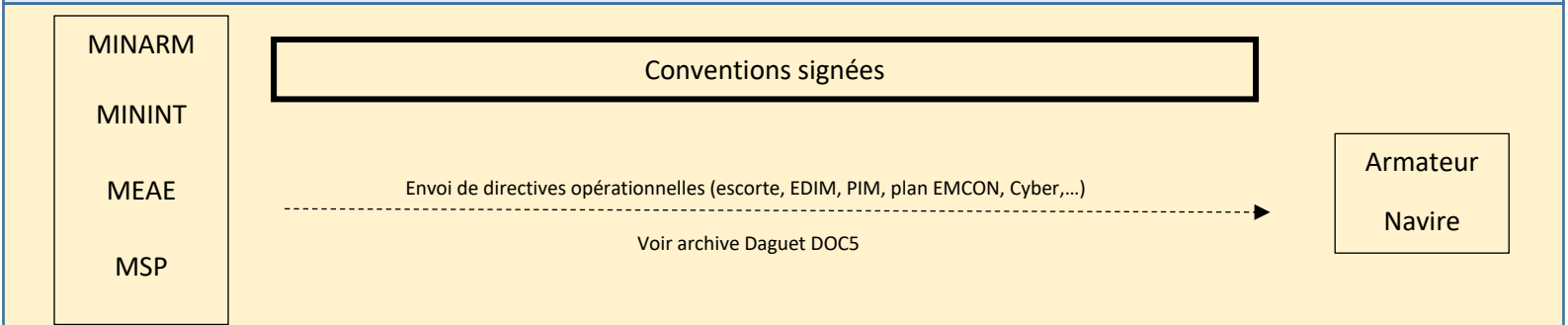
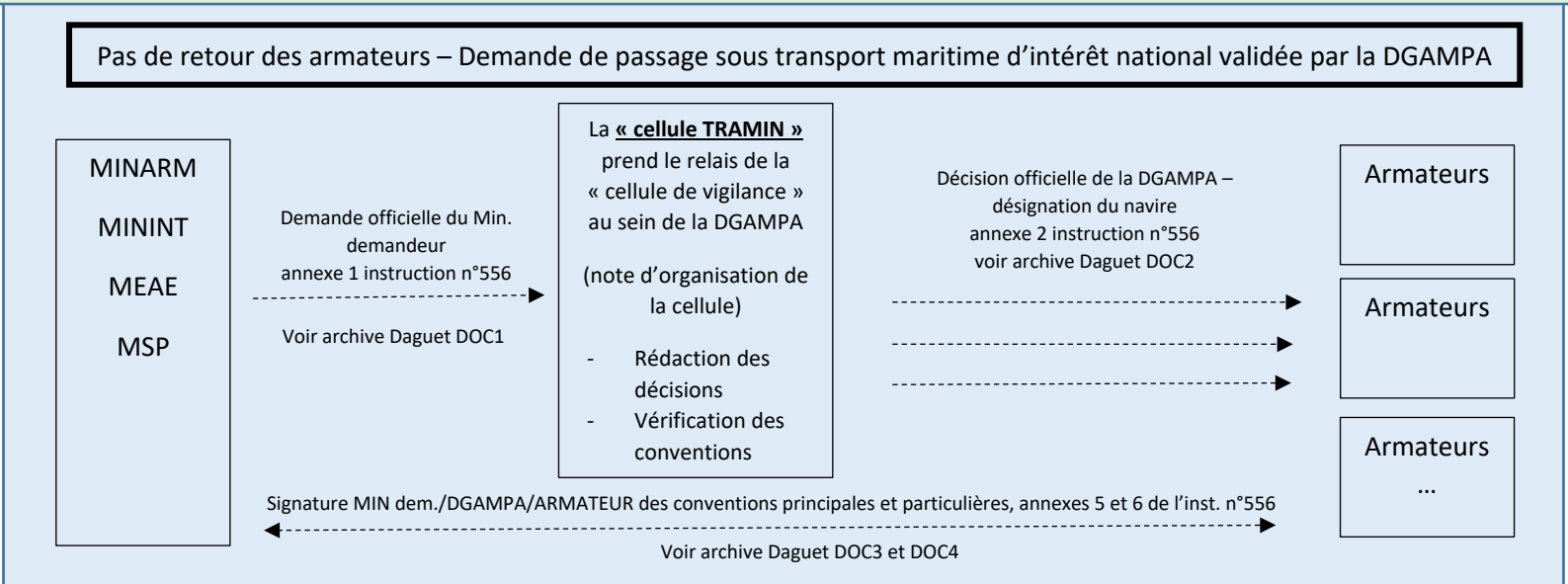
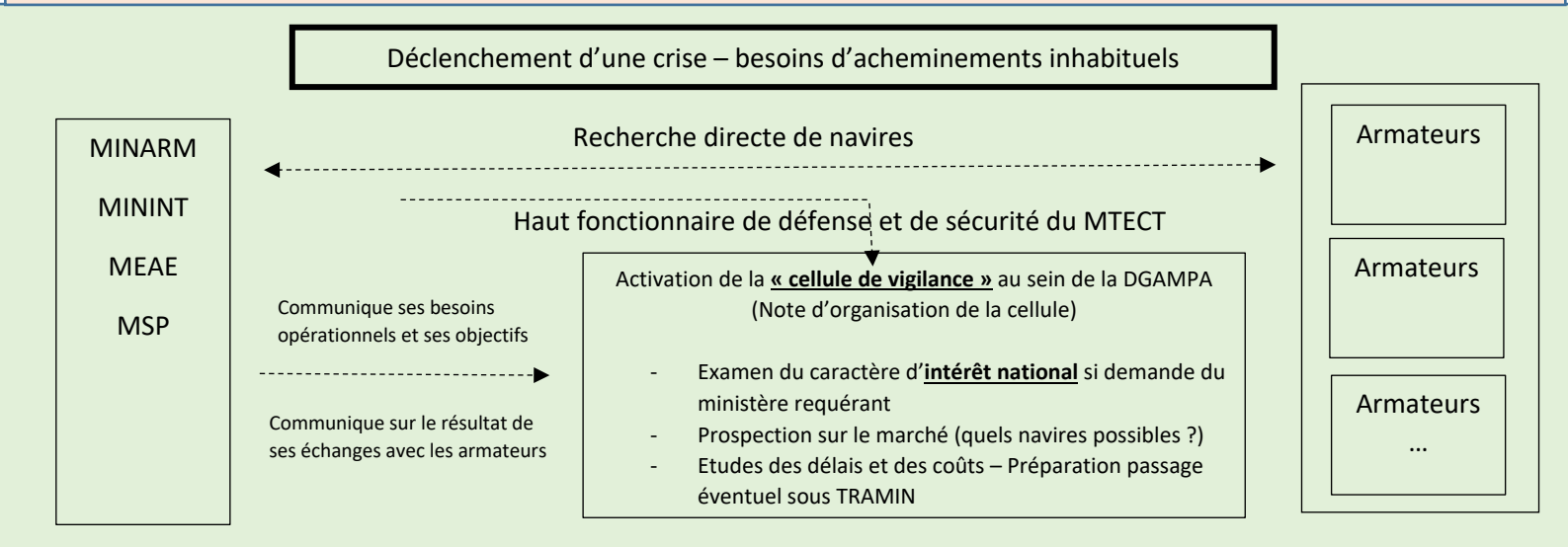
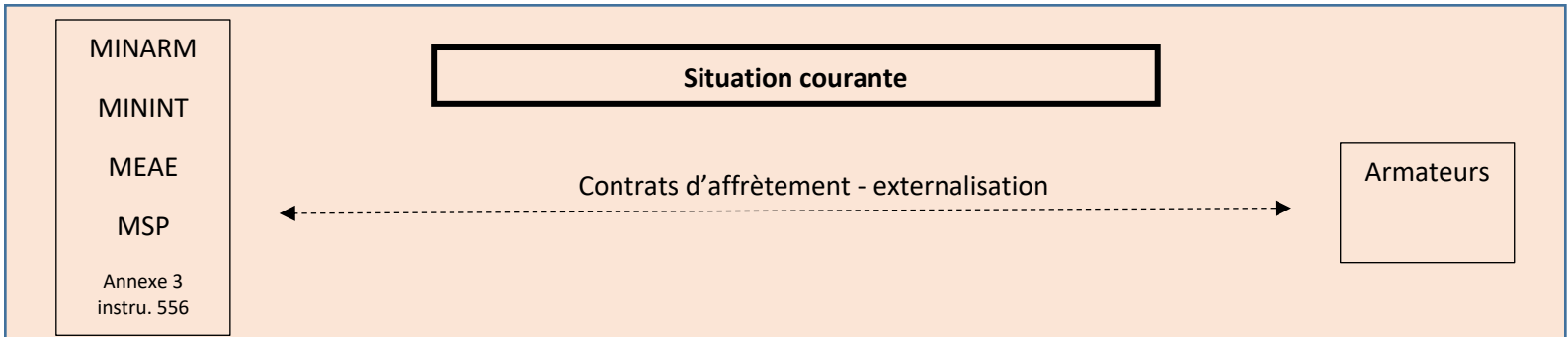
Union Européenne

- Communication C(2004) de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime
- Règlement (UE) 2019/425 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union
- Directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil
- Communication conjointe de la Commission européenne et du Haut-Représentant de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité sur le renforcement de la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, 10 mars 2023
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, "Maritime Safety: at the hearth of clean and modern shipping", 1st June 2023

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n°1406/2002

Stratégies étrangères

- Royaume Uni
 - Maritime 2050 (janvier 2019)
 - National maritime Security strategy (15 août 2022)
 - Rule Britannia (mars 2023)
 - Strategic Command, "Interim Strategic Sealift (SSL-I) - UK MOD Approach to acquisition"
- USA
 - Advantage Sea (December 2020)
 - United States Strategic Sealift
- Australie
 - Strategic Fleet Taskforce - Discussion Paper, Australian Government



*Service de défense
et de sécurité*

Instruction n° 556 du 14 novembre 2005 sur la mise en œuvre de la procédure « transports maritimes d'intérêt national » (TRAMIN)

NOR : EQUO0510328J

I. - TEXTES DE RÉFÉRENCES

La procédure dite « TRAMIN » est définie par les articles L. 2213-5 à L. 2213-8 du code de la défense, qui concernent les transports maritimes d'intérêt national. Elle renvoie en tant que de besoin à la partie II livre II de ce code relatif aux réquisitions de biens et de services.

II. - OBJET DE LA LOI DITE « TRAMIN »

Elle a pour objet d'imposer aux armateurs de nationalité française ainsi qu'aux armateurs de nationalité étrangère de navires battant pavillon français d'assurer un transport maritime présentant un caractère d'intérêt national lorsque celui-ci est constaté par décision du ministre chargé des transports.

A défaut d'accord amiable sur les conditions d'affrètement des navires marchands par le ministre utilisateur ou de non-exécution des conditions de l'affrètement, il est procédé à la réquisition des services de l'armateur et/ou des navires.

Ce dispositif n'est donc mis en œuvre que si l'Etat (ministère concerné) n'est pas en mesure par la voie normale du marché de l'affrètement et du code des marchés publics d'obtenir l'usage d'un navire privé pour mener une mission au bénéfice de ce ministère.

III. - MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE « TRAMIN »

1. **Généralités**

S'agissant de l'affrètement de navires par nature dispersés, les ministères qui désirent mettre en œuvre cette procédure doivent intégrer dans la gestion de l'affaire la notion de délais : délais pour que les navires soient disponibles (déchargement des personnes et des biens, approvisionnements), délais pour rallier le lieu d'opération.

Quel que soit le degré d'urgence, dès qu'un ministre envisage d'utiliser des moyens de transports pour ses besoins de gestion de crise il en informe le ministre chargé des transports qui active le commissariat général aux transports. Celui-ci informe immédiatement :

- le directeur chargé de la flotte de commerce ;
- le directeur chargé des affaires maritimes et des gens de mer.

Le commissaire aux transports maritimes met alors en place une cellule de « VIGILANCE » qui en cas de décision de mise en œuvre des dispositions de la loi sur les transports maritimes d'intérêt national devient la cellule « TRAMIN ».

La composition nominative, les coordonnées des membres, l'adresse des locaux figurent en annexes à la présente instruction mise à jour régulièrement.

2. **Cellule de « VIGILANCE »**

2.1. *Missions*

Faire préciser par le ministre utilisateur les besoins et les objectifs de l'affrètement ;

Suivre la disponibilité des navires tant sous pavillon national que contrôlés par des intérêts français ainsi que tous les éléments du coût du transport maritime (taux de frêt, assurances etc.) ;

Préparer le passage éventuel à la mise en œuvre du dispositif « TRAMIN ».

La cellule de VIGILANCE est associée aux discussions entre le ministre utilisateur et le (ou les) armateur(s) pour l'affrètement du (ou des) navire(s) et tient informées en permanence les autorités mentionnées au paragraphe précédent de l'état d'avancement du dossier.

2.2. *Composition*

Placée sous l'autorité du commissaire aux transports maritimes et dirigée par le commissaire délégué, elle comprend :

- outre le personnel du CTM ;
- un ou plusieurs représentants de la direction chargée de la flotte de commerce ;
- un représentant de la direction chargée de la sécurité des navires.

2.3. *Fin d'activation*

La cellule « VIGILANCE » est désactivée sur décision du commissaire général aux transports soit :

- dès la décision d'abandon de la voie maritime par le ministère utilisateur ;
- dès la fin de l'utilisation des navires affrétés par le ministère utilisateur lorsque l'affrètement a eu lieu dans les conditions du marché et qu'il n'a pas été décidé de mettre en œuvre le dispositif « TRAMIN ».

3. Cellule « TRAMIN »

3.1. La cellule « TRAMIN » prend cette appellation et cette formation dès que le ministère utilisateur demande au ministre chargé des transports de déclarer son besoin en transport maritime comme étant d'intérêt national. Cette demande est formulée selon le modèle figurant en annexe I. Elle peut prendre la forme de tout document écrit avec authentification de la signature.

3.2. En réponse à la demande du ministre utilisateur, sur proposition du commissaire général aux transports, le ministre chargé des transports prend la décision de mettre en œuvre la loi « TRAMIN » et d'activer la cellule « TRAMIN ».

Cette décision est notifiée immédiatement :

- au commissaire aux transports maritimes ;
- au cabinet du ministre utilisateur ;
- au HFD du ministre utilisateur ;
- à la (ou aux) direction (s) concernée (s) du ministre utilisateur.

Il en informe en outre :

- la direction chargée de la flotte de commerce ;
- la direction chargée des affaires maritimes et des gens de mer ;
- le secrétaire général de la mer ;
- le secrétariat général de la défense nationale ;
- le cabinet du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;
- le HFD du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;
- le HFD du ministre chargé des transports.

Cette liste peut être complétée ou modifiée en fonction de la nature des opérations.

3.3. Composition

La cellule « TRAMIN » comprend :

- les personnels figurant au niveau « VIGILANCE » ;
- en tant que de besoin du personnel de la direction chargée de la flotte de commerce ;
- en tant que de besoin des officiers et officiers marinières de réserve du commissariat général aux transports dans le cadre de leur contrat de réserviste ;
- en tant que de besoin des officiers des affaires maritimes de la direction chargée des affaires maritimes et des gens de mer ;
- un (ou plusieurs) représentant(s) du (ou des) ministre (s) utilisateur (s).

En outre, une ou plusieurs délégations locales pourront être créées, si nécessaire. Ces délégations seront dirigées par le représentant local (direction régionale du transport maritime ou service local de transport maritime) de l'organisation du transport maritime pour la défense.

3.4. Missions de la cellule « TRAMIN »

Rechercher et faire prendre les décisions d'affectation sous régime « TRAMIN » des navires nécessaires pour satisfaire la demande du ministère utilisateur. Le modèle de ces décisions figure en annexe II ;

Participer aux négociations commerciales avec le ministère utilisateur et préparer avec lui les documents contractuels ;

Rappeler que l'affrètement étant à la charge du ministère utilisateur, le visa technique apporté par le ministère chargé des transports ne préjuge pas des accords et des décisions prises par le ministère utilisateur en matière d'engagement de dépenses ;

Maintenir un suivi des disponibilités en matière de transports maritimes ainsi que de tous les éléments des coûts.

La cellule « TRAMIN » doit en outre être tenue informée par le (ou les) ministre (s) utilisateur (s) de tous les contentieux, différends et difficultés pouvant intervenir pendant l'affrètement ; elle constitue le point de contact des cellules de crises ou état-major du (ou des) ministre(s) utilisateur(s) (cf. annexe III).

3.5. Organisation - Fonctionnement

La cellule « TRAMIN » est implantée dans des locaux du commissariat général aux transports.

Une note précise l'organisation, le fonctionnement et l'équipement de la cellule « TRAMIN ».

3.6. Fin d'activation de « TRAMIN »

3.6.1. Lorsque l'opération pour laquelle a été mis en œuvre le dispositif « TRAMIN » est terminée, le ministère utilisateur notifie au commissariat général aux transports (cellule « TRAMIN ») une demande de remise à disposition du (ou des)

armateur (s) du (ou des) navire (s) utilisé (s).

Une décision (cf. annexe IV) est prise par le ministre chargé des transports de cessation d'application du dispositif « TRAMIN ».

3.6.2. La cellule « TRAMIN » est désactivée progressivement au fur et à mesure de la remise du (ou des) navire (s) aux armements. Elle n'est totalement désactivée que lorsque toutes les questions administratives, financières ou contentieuses ont été réglées.

Les autorités mentionnées au § 3.2 sont informées de cette désactivation.

3.7. Afin de permettre aux ministères utilisateurs d'établir les documents contractuels avec les armements, deux conventions type (principale et particulière) figurent en annexes V et VI.

Paris, le ...

*Le ministre d'Etat,
ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du
territoire,
Nicolas Sarkozy*

*La ministre de la
défense,
Michèle Alliot-Marie*

*Le ministre des affaires
étrangères,
Philippe Douste-Blazy*

*Le ministre de l'économie,
des finances et de
l'industrie,
Thierry Breton*

*Le ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la
mer,
Dominique Perben*

*Le ministre de la
santé
et des solidarités,
Xavier Bertrand*

*Le ministre de l'agriculture
et de la pêche,
Dominique Bussereau*

*Le ministre de l'outre-mer,
François Baroin*

Annexe 1 à l'instruction n° 556 du 14 novembre 2005
Telex de demande « TRAMIN »
de ministère demandeur à ministère chargé des transports
Commissariat aux transports maritimes

Dans le cadre des articles L. 2213-5 et L. 2213-6 du code de la défense relatif aux transports maritimes d'intérêt national, vous demande de prendre toutes dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'Etat représenté par mon département ministériel et sur financement de ce dernier un (ou des) navire (s) adapté (s) de la flotte de commerce française en vue de (descriptif sommaire de l'opération.)

Signature impérative d'un délégataire
de la signature du ministre
avec mention de l'arrêté de délégation

Annexe 2 à l'instruction n° 556 du 16 novembre 2005

Décision de mise sous procédure « TRAMIN »

Le ministre chargé des transports,
Vu le code de la défense et notamment ses articles L. 2213-5 et L. 2213-6 relatif aux transports maritimes d'intérêt national ;
Vu la demande en date du du ministre relative à ,
Décide :

Article 1^{er}

Le navire « X » de la société est placé à compter du à heure locale dans le cadre du transport maritime d'intérêt national à la disposition de l'Etat représenté par le ministre

Article 2

Les dispositions contractuelles concernant cette mise à disposition seront arrêtées entre le ministre demandeur et la compagnie avec la collaboration technique des services du ministre chargé des transports maritimes.

Signature de l'autorité
le ministre chargé des transports
ou son délégué
avec mention de l'arrêt de délégation

Annexe 3 à l'instruction n° 556 du 14 novembre 2005

Cellules de crises ou état-major des ministères utilisateurs

1. Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.
2. Ministère de la défense.
3. Ministère des affaires étrangères.
4. Ministère de la santé et des solidarités.
5. Ministère de l'outre-mer.
(A compléter.)

Annexe 4 à l'instruction n° 556 du 16 novembre 2005

Décision de fin de mise sous procédure « TRAMIN »

Le ministre chargé des transports,
Vu l'article L. 2213-6 du code de la défense relatif aux transports maritimes d'intérêt national ;
Vu la demande ;
Vu la décision ,
Décide :

Que le navire de la société cessera d'être soumis aux dispositions de l'article L. 2213-6 du code de la défense relatif aux transports maritimes d'intérêt national, et mis à la disposition de l'Etat représenté par le ministre , à compter du à heure locale,

Signature de l'autorité
le ministre ou son délégué

Annexe 5 à l'instruction n° 556 du 16 novembre 2005

Convention principale type

Entre, d'une part :
L'Etat représenté par le ministre
Et, d'autre part :

Vu la décision du ministre chargé des transports en date du , constatant le caractère de transport maritime d'intérêt national de ;

Vu l'avis ci-dessous du ministre chargé des transports,
Il est convenu :

Article 1^{er}

Le navire est mis à la disposition du ministre à compter du à heure locale, et jusqu'à la fin des opérations pour lequel il a été utilisé.

Article 2

Le navire effectuera les opérations suivantes conformément aux instructions qui seront données à son capitaine, par le ministre représentant l'Etat directement (ou par l'intermédiaire du ministre de la défense *via* éventuellement le commandement naval concerné).

Article 3

Le ministre chargé des transports maritimes délivrera en tant que de besoin les autorisations et dérogations aux règles d'armement et de navigation nécessaires à l'accomplissement des opérations mentionnées à l'article 2.

Article 4

L'Etat prendra en charge :

- les conséquences financières des opérations engagées dans le cadre du présent accord, compte tenu de l'interruption des opérations commerciales prévues pendant la période considérée ;
- les dommages causés aux personnes et aux biens autres que ceux de l'Etat dans le cadre des opérations mentionnées à l'article 2 dans la mesure où elles ne sont pas couvertes par les assurances souscrites par l'armement. En outre, celui-ci fera diligence pour obtenir par voie d'assurance la plus large couverture possible des risques supplémentaires encourus du fait des opérations.

Une convention particulière visée pour avis par le service chargé de la flotte de commerce déterminera les modalités d'application des ces dispositions générales.

Article 5

Le tribunal administratif de Paris sera compétent pour connaître des différends nés de l'exécution de la présente convention.

Fait à Paris, le ...
Pour l'armement

Pour le ministre demandeur
Pour le ministre chargé des transports
Avis favorable

Annexe 6 à l'instruction n° 556 du 16 novembre 2005 Convention particulière type

Convention particulière déterminant les modalités d'application de l'accord entre l'Etat et

Il est convenu que l'ensemble des conséquences financières de cette opération sera l'objet d'un règlement auprès de
Ce règlement comporte :

D'une part :

1. Coût journalier du navire :
2. Combustibles : fuel oil et diesel oil, facturés sur la base d'un état des consommations établi et certifié conforme par le bord. Les prix retenus seront :
 - fuel oil ;
 - diesel oil.
3. Frais d'escales ; dépenses engagées par le navire pour les besoins de l'opération ; frais exceptionnels (assurances corps et risques de guerre ; assurances facultés, complément de couverture pour les marchandises restant à bord au cours de l'opération ; assurance P&I et RC ; assurance équipage : prime spéciale versée à l'équipage) seront remboursés sur justificatifs.
4. Tous autres frais difficiles à prévoir à ce jour, et notamment ceux mentionnés à l'article 4 alinéa 2 de la convention principale.

D'autre part :

Les dommages commerciaux, suivant le décompte présenté par l'armateur.

L'ensemble des facturations, des justificatifs et des décomptes sera visé par le service chargé de la flotte de commerce, et les paiements ne seront faits qu'après avis favorable de sa part.

Fait à Paris, le ...
Pour l'armement

Pour le ministre demandeur
Pour le ministre chargé des transports
Avis favorable

Annexe 7 à l'instruction n° 556 du 16 novembre 2005 Liste des personnels susceptibles de participer à l'animation de la cellule « VIGILANCE » et de la cellule « TRAMIN »

(A diffuser lors de l'activation de la cellule.)



FMES

Fondation Méditerranéenne
d'Études Stratégiques

Dépendance stratégique de la Métropole et des DROM- COM aux approvisionnements maritimes.

2 MAI 2023

Table des matières

Introduction.....	3
1. Principales dépendances du territoire métropolitain aux importations par voie maritime.....	3
1.1. Les hydrocarbures.....	3
1.2. Le gaz.....	4
1.3. Le charbon.....	5
1.4. Autres minerais importants pour l'économie nationale.....	5
1.5. L'agroalimentaire.....	5
1.6. Les produits manufacturés.....	6
2. Déclinaison pour l'outre-mer : une dépendance accrue dans tous les domaines.....	6
2.1. L'énergie : une dépendance totale de tous les Outre-mer.....	6
2.2. Les approvisionnements alimentaires : un besoin vital.....	7
3. Les câbles sous-marins : une résilience insuffisante.....	8
Conclusion.....	9
Annexe I : Localisation des DROM-COM et distances par rapport à la Métropole.....	10
Annexe II : Cartographie des câbles sous-marins reliant les DROM-COM et la Corse.....	11

Introduction

La mondialisation de l'économie est en fait une maritimisation. 90% des échanges commerciaux dans le monde se font par voie maritime. La France métropolitaine et les DROM-COM ne dérogent pas à la règle avec 4.668 kilomètres de côtes.

En France, la voie maritime représente environ 350 millions de tonnes (Mt) d'importations de marchandises chaque année. En Corse et dans les DROM-COM, l'écrasante majorité du commerce extérieur se fait par voie maritime

De fait, le commerce par voie maritime est stratégique car il concentre les importations de ressources énergétiques ou nécessaires à la production d'énergie (pétrole, gaz, charbon), des matières premières nécessaires au secteur industriel et des produits à destination de l'agroalimentaire en particulier outre-mer.

La guerre en Ukraine a montré que la perturbation des circuits d'approvisionnement par voie maritime pouvait très rapidement provoquer des pénuries aux effets fortement déstabilisateurs.

Selon les données de la douane française, la valeur totale des importations par voie maritime de la France s'est élevée à 442 milliards d'euros en 2020. Dans le même temps la valeur totale des exportations par voie maritime de la France s'est élevée à 357 milliards d'euros.

Pour définir la dépendance stratégique de la France à ses importations par voie maritime, il est donc nécessaire de se focaliser sur les secteurs sensibles qui auraient un effet immédiat de blocage de l'économie nationale en cas d'interruption de l'approvisionnement. Ont ainsi été identifiés la fourniture d'énergie et d'alimentation de la population, l'approvisionnement de certains produits manufacturés pour les particuliers et l'industrie, les importations de minerais rares ainsi que le transfert des données numériques. L'acheminement de données numériques par câbles sous-marins méritant en effet par analogie d'être assimilé à la fourniture d'un service stratégique par voie maritime.

Pauvres en ressources énergétiques fossiles, limités dans leurs capacités de production alimentaire et dépendant d'une connectivité aux données mondiales par câbles sous-marins limitée, les DROM-COM ont des caractéristiques communes de dépendance stratégique très forte aux approvisionnements par voie maritime. Ils seront traités dans la deuxième partie de cette étude qui traitera en premier lieu le cas de la France métropolitaine, comprenant les 96 départements du continent et de Corse.

1. Principales dépendances du territoire métropolitain aux importations par voie maritime.

La France métropolitaine importe par voie maritime la totalité des hydrocarbures (1% extrait en France) et du charbon dont elle a besoin et 30% de sa consommation de gaz. Plusieurs minéraux indispensables à l'économie nationale sont également importés exclusivement par voie maritime. Sur les produits manufacturés c'est l'imbrication de notre économie dans l'économie mondialisée qui est le facteur majeur de dépendance. Enfin, en matière agroalimentaire, la France a besoin d'importer une partie essentielle de la nourriture animale pour ses élevages.

La particularité de la Corse est bien évidemment son insularité qui la rend encore plus dépendante que les autres départements des importations maritimes. C'est en particulier vrai pour l'énergie avec un taux de dépendance de 88%. En 2022, sur les 600 millions d'euros d'importations par voie maritime vers la Corse, un tiers était constitué d'hydrocarbures destinés à la production d'électricité et au secteur du transport.

1.1. Les hydrocarbures

Depuis 20 ans, la consommation française de produits pétroliers s'est réduite de 20 Mt et les objectifs de décarbonation devraient réduire encore cette quantité d'ici 2040 notamment avec la croissance des véhicules électriques et la fin annoncée de la vente de véhicules thermiques en 2035.

A ce stade l'industrie française reste néanmoins fortement dépendante des produits pétroliers. L'industrie pétrolière française a ainsi besoin d'une cinquantaine de millions de tonnes de pétrole brut et d'une quarantaine de millions de tonnes de produits raffinés, notamment de gasoil.

Chaque année, la France métropolitaine importe 50 Mt de pétrole brut, soit l'équivalent de 500 pétroliers de 100.000 tonnes, avec une forte diversité géographique reflétée dans le tableau ci-après (données 2021) :

Afrique	Ex-URSS	Moyen-Orient	Mer du Nord	Autres
37%	23%	15%	10%	15%

Source : INSEE - Édition 2022

L'embargo sur les produits pétroliers russes importés par voie maritime, en vigueur depuis le 5 février, va modifier, à priori structurellement, ces proportions.

Il est également intéressant de noter que depuis quarante ans, la part du Moyen-Orient a fortement décliné dans les approvisionnements européens et français. Aujourd'hui, les trois quarts du pétrole du golfe arabo-Persique sont expédiés vers l'Inde, Singapour et l'Extrême-Orient.

Les importations de produits raffinés par les acteurs de la filière pétrolière (groupes pétroliers, stockeurs, grande distribution) s'élèvent par ailleurs à 45 Mt. Comme le montre le tableau ci-après (données 2019), l'essentiel des produits pétroliers vendus en France métropolitaine provient d'Europe, d'Arabie Saoudite et des États-Unis. La Russie ne comptait que pour 13% mais est importante dans le segment du diesel.

Europe	Russie	Algérie	Arabie saoudite	USA	Autres
40%	13%	4%	12%	8%	23%

Source : INSEE - Édition 2020

1.2. Le gaz

En France, le méthane est une énergie utilisée comme source de chauffage (60%) et pour la production d'électricité mais dans une part réduite (10%) en raison du parc national nucléaire et hydroélectrique. Le reste de la consommation est assurée par l'industrie et désormais le transport.

La France métropolitaine a importé en 2022 autour de 34 Mt de méthane, deux tiers sous forme de gaz naturel liquéfié (GNL) par voie maritime (24 Mt) et un tiers par gazoducs (10 Mt). Ceci représente un inversement des proportions par rapport à la période précédant la guerre en Ukraine.

Aux importations de GNL par voie maritime, il convient d'ajouter du gaz de pétrole liquéfié (GPL) issu du raffinage, qui arrive principalement à Marseille (2 Mt).

Trois ports possèdent des terminaux méthaniers, Dunkerque, Montoir (Nantes Saint-Nazaire) et Fos-sur-Mer.

Pour le GNL, la fourniture historique était assurée par l'Algérie vers Fos. Le gaz russe avait pris de l'importance vers les terminaux de Dunkerque et Montoir. Avant la guerre en Ukraine la provenance du GNL était la suivante :

Russie	Algérie	Etats-Unis	Nigeria	Qatar	Autres
26%	25%	24%	19%	3%	6%

Source : chiffres clés de l'énergie - Édition 2022 (developpement-durable.gouv.fr)

Pour se passer du gaz russe importé par gazoduc, la France s'est tournée vers d'autres pays producteurs et a misé sur le gaz naturel liquéfié (GNL) importé par voie maritime, dont les importations ont ainsi doublé, alors que les importations par gazoducs ont baissé d'autant.

La part des Etats-Unis pour les importations de GNL a ainsi très fortement augmenté et celle du Qatar devrait croître depuis que Engie a signé un contrat de long terme (2035) avec Qatargaz pour la fourniture de 3 Mt par an à Montoir. Cette tendance devrait se poursuivre.

En 2022 la provenance du GNL était la suivante :

Russie	Algérie	Etats-Unis	Nigeria	Qatar	Autres
21%	12%	50%	10%	6%	1%

1.3. Le charbon

La France ne produit plus de charbon depuis 2004 et ses importations sont en baisse continue. En 2020, la France a importé près de 7,9 Mt de charbon contre 11 Mt en 2019 et 13,9 Mt en 2018.

Ces importations servent à hauteur de 25% pour le parc de centrales thermiques, 56% pour les aciéries et 14% pour d'autres activités industrielles.

Si la part du charbon est marginale dans la production d'électricité avec moins de 1%, essentiellement d'appoint, produit par les trois centrales thermiques de Cordemais (Loire-Atlantique), Gardanne (Bouches-du-Rhône) et Saint-Avold (Bas-Rhin), son rôle est en revanche primordial pour la sidérurgie désormais concentrée dans les deux aciéries portuaires de Dunkerque et de Fos du groupe Arcelor Mittal.

Les importations de charbon par voie maritime perdureront donc aussi longtemps que la capacité de production d'acier, stratégique pour la France, sera préservée. En 2021, la provenance de ces importations était la suivante :

Russie	Australie	Etats-Unis	Colombie	Afrique du Sud	Allemagne	Autres
29%	29%	10%	9%	5%	3%	15%

Source : chiffres clés de l'énergie - Édition 2022 (developpement-durable.gouv.fr)

1.4. Autres minerais importants pour l'économie nationale.

Plusieurs minerais indispensables à l'économie nationale proviennent également d'importations par voie maritime.

L'approvisionnement des deux aciéries en fer représente autour de 10 Mt par an provenant de pays du bassin atlantique, pour moitié du Brésil et pour l'autre moitié du Canada, du Brésil, de Mauritanie, du Libéria, et d'Afrique du Sud).

Du cuivre transite par le port de Dunkerque à hauteur de 0,15 Mt par an. Il provient principalement du Chili, premier producteur mondial.

Du manganèse provient du Gabon pour 0,1 Mt par an. Et de l'alumine de Guinée pour 0,5 Mt par an.

Enfin, pour ses centrales nucléaires, la France importe de 8 à 9.000 tonnes d'uranium naturel par an pour fabriquer le combustible de ses 58 réacteurs.

1.5. L'agroalimentaire.

La France est un grand pays exportateur de produits agroalimentaires mais dépend aussi d'importations pour la nourriture pour animaux d'élevage. L'introduction des tourteaux de soja dans l'alimentation varie selon les animaux (50% pour la volaille, 24% pour les porcs, 16% pour les vaches laitières), mais cet apport est indispensable. Le Brésil représente 60% des provenances de tourteaux de soja en France.

La France est également un important consommateur d'engrais même si la tendance de fond est à la réduction des fertilisants. 90% des 10 Mt d'engrais d'origine minérale consommés annuellement en France sont ainsi importés via les ports français les plus proches des bassins agricoles (Rouen, Nantes).

1.6. Les produits manufacturés.

Dans une économie mondialisée, il est particulièrement difficile de distinguer les approvisionnements pour les industries françaises. Ainsi pour l'industrie automobile française, une partie des composants est fabriquée en Asie, une autre en Europe et le tout est assemblé en France. Il est donc impossible de fournir des données précises sur la dépendance de cette industrie aux importations par voie maritime. Il en va de même pour l'ensemble des branches de l'économie française.

On notera toutefois que 78 milliards d'euros de produits manufacturés, dont 22 milliards de produits informatiques et électroniques représentant 80% des besoins de l'économie française de ces équipements, ont été importés en 2021 de Chine.

De façon globale, c'est un volume de 1,5 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) qui est acheminé annuellement directement vers la France, auquel il convient d'ajouter 1 million d'EVP depuis les ports du Benelux. Le niveau de dépendance pour des centaines de produits a été démontré par le confinement chinois en février 2020. Le rapatriement de ces productions en Europe ou dans la proximité européenne a été évoqué, mais n'est pas encore une réalité à l'ordre du jour.

2. Déclinaison pour l'outre-mer : une dépendance accrue dans tous les domaines.

La France d'outre-mer comprend treize DROM-COM (départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer) répartis sur tous les océans (voir localisation et distance par rapport à la Métropole en annexe I).

Tous les territoires ultramarins sont assimilables à des îles, y compris la Guyane du fait des trop rares voies de franchissement des fleuves Maroni et Oyapock. Ils dépendent donc de la mer pour leur ravitaillement. Cette insularité est synonyme d'isolement d'autant plus prononcé que ces mêmes territoires, à l'exception de la Réunion, ne sont pas bien intégrés dans leur bassin économique régional. Les liens avec la Métropole permettent la fourniture de la presque totalité des besoins de ces territoires (conteneurs, véhicules, produits industriels, BTP).

Une donnée importante pour les caractériser est donc la distance qui sépare les différents territoires ultramarins de la métropole. Trois grandes catégories se dessinent. Il y a d'abord les territoires de l'Atlantique, à moins de dix jours de mer et très peuplés, puis ceux de l'Océan Indien, à une vingtaine de jours de mer et très peuplés. Enfin, le dernier groupe est constitué des îles du Pacifique, à une trentaine de jours de mer et moins peuplées.

L'autre donnée est la présence ou non d'une population humaine permanente nécessitant d'être ravitaillée. Ainsi, l'île de Clipperton, les Terres australes et antarctiques française ne sont pas traités dans cette étude. Les cas particuliers des deux collectivités d'outre-mer que sont Saint Barthélémy (10.000 habitants) et Saint Martin (30.000 habitants) ne sont pas non plus étudiés.

Pauvres en ressources énergétiques fossiles, limités dans leurs capacités de production alimentaire et dépendant d'une connectivité aux données mondiales par câbles sous-marins limitée, les DROM-COM ont des caractéristiques communes de dépendance stratégique aux approvisionnements par voie maritime qui vont faire l'objet des trois premiers paragraphes de cette étude. Le cas de la Métropole très différent sera développé dans la dernière partie de l'étude.

2.1. L'énergie : une dépendance totale de tous les Outre-mer

Les territoires outre-mer ne sont pas alimentés par des câbles qui les relieraient à un système de distribution électrique continentale. A l'exception de la Réunion, qui dispose de sources géodésiques et qui s'est engagée précocement dans les énergies renouvelables, assurant plus de 10% de ses besoins énergétiques, les autres DROM-COM, y compris Saint-Pierre-et-Miquelon, sont totalement dépendants du fioul, du gaz ou du charbon pour leur production électrique.

Le taux de ces sources d'énergie consacré à la production électrique varie de 40% en Polynésie française, à 57% en Nouvelle-Calédonie du fait d'une plus forte activité industrielle très énergivore et jusqu'à 100% à Saint-Pierre-et-Miquelon.

La Nouvelle-Calédonie et la Réunion dépendent encore très largement du charbon qui assure environ un tiers de leur production d'électricité. Ce charbon est importé de l'Australie pour la Nouvelle-Calédonie et d'Afrique du Sud pour La Réunion.

Pour la zone Indopacifique, Singapour est le principal fournisseur de produits pétroliers raffinés de la Polynésie et de la Nouvelle-Calédonie. Le reste des importations proviennent de Corée du sud. Mayotte s'approvisionne directement dans le golfe arabo-persique et la Réunion à Singapour.

En zone Antilles-Guyane, la Martinique, dépendante à 93% des importations de produits pétroliers pour sa production énergétique, dispose néanmoins d'une raffinerie, la seule dans un DROM-COM. Elle permet la transformation du pétrole brut en produits raffinés qui sont ensuite distribués en Guadeloupe et en Guyane. 50% des besoins en produits raffinés de la Martinique sont cependant importés de la zone Caraïbe soit 0,4 Mt par an.

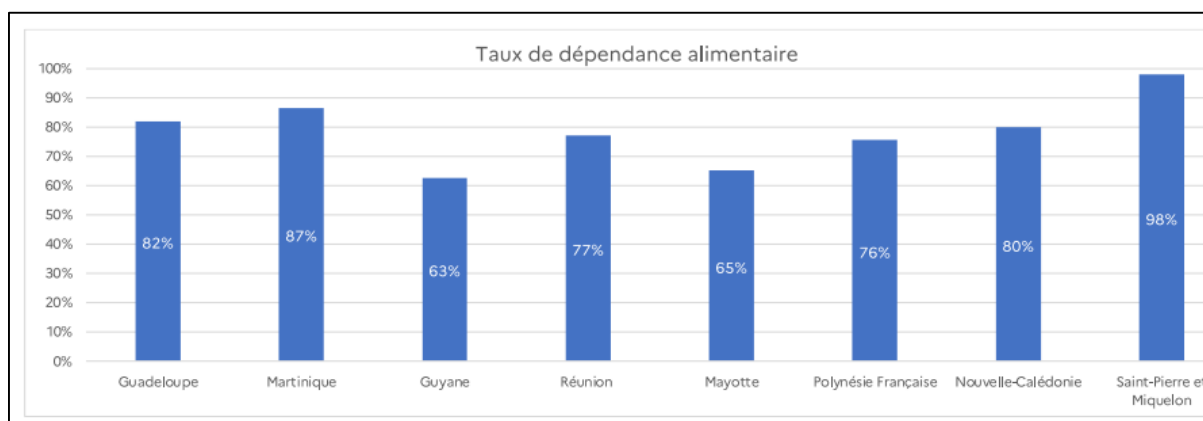
La Guadeloupe, dépendante à 90,5% des ressources énergétiques importées, importe 1 Mt de produits pétroliers par an, soit 1/3 de ses importations totales.

Bien que la Guyane vise d'ici 2030 l'autonomie énergétique dans la production d'électricité, 0,2 Mt d'hydrocarbures sont encore importées par voie maritime soit plus d'un quart des importations totales.

Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon est particulier car les hydrocarbures y sont aujourd'hui importés en totalité par oléoduc du Canada.

2.2. Les approvisionnements alimentaires : un besoin vital.

La situation de dépendance alimentaire des DROM-COM est, elle aussi, massive comme le montre le tableau de synthèse suivant extrait du rapport de l'ADEME sur l'impact environnemental de l'alimentation en outre-mer – édition avril 2022.



Les raisons de cette dépendance sont principalement liées à l'insuffisance des surfaces cultivables pour nourrir la population, qui sont par ailleurs en compétition avec une urbanisation littorale grandissante. L'intérieur des terres est également souvent peu adapté à une mise en culture du fait du relief ou de la végétation.

Cette rareté des terres cultivables empêche toute culture concentrée (céréales ou oléo-protéagineux). Les DROM-COM importent quasiment tous leurs besoins en viandes, en céréales et en alimentation animale. Ainsi :

- En Martinique, 90% du bétail et de la volaille ainsi que 75% des légumes sont importés par voie maritime.
- La Guadeloupe importe par voie maritime environ 90% des volailles, 75% du bétail, ainsi que 50% des légumes consommés.

- La Guyane importe 63% de sa consommation alimentaire et la croissance démographique étant importante, les importations agroalimentaires devraient croître.
- La dépendance aux importations alimentaires à Mayotte est totale. Moins de 2% de la volaille consommée sur l'archipel y étaient élevées ainsi que 10% du bétail destiné à l'alimentation et seulement 10% du lait consommé sont produits sur l'île.
- A la Réunion, 70% de la viande bovine consommée sur l'île est issue de l'importation, ainsi que 65% des fruits et 90% du lait.
- En Polynésie, 97% de la viande bovine ainsi que 70% du porc et des légumes consommés en sont importés.
- Wallis et Futuna est un cas particulier avec seulement 12.000 habitants et une économie vivrière et domestique traditionnelle qui assure une part importante d'autosuffisance alimentaire des ménages. Ses importations se chiffrent néanmoins à 25 millions d'euros de biens agroalimentaires.
- Seule la Nouvelle-Calédonie dispose d'une économie agroalimentaire satisfaisant environ 50% de ses besoins alimentaires.
- Enfin seul 2 % des aliments consommés à Saint Pierre-et-Miquelon sont produits sur place.

Ces importations de produits basiques par les DROM-COM, font dépendre leur système alimentaire des importations maritimes et les exposent à des pénuries rapides en cas de crise.

3. Les câbles sous-marins : une résilience insuffisante

L'économie est devenue totalement dépendante du numérique au XXI^e siècle. L'échange d'informations bancaires et le fonctionnement des réseaux internet se font quasi-exclusivement via les câbles sous-marins, qui assurent près de 98% des flux et sont donc d'intérêt stratégique. Ces câbles nécessitent de disposer d'une flotte de câbliers pour leur maintenance et leurs réparations.

L'alternative spatiale par satellites n'offre qu'un débit très faible même si des projets comme *Starlink* changeront probablement la donne à la marge.

Les grandes puissances sont connectées entre elles par de nombreux câbles, la coupure de l'un d'eux ne remettrait donc pas en cause leurs infrastructures vitales. En revanche, la coupure simultanée de plusieurs d'entre eux pourrait fortement impacter les économies et toutes les activités dépendantes des communications. Face à cette éventualité, la résilience d'un État repose sur la diversité de ses connexions au reste du monde : diversité des points d'arrivée de câbles sur son territoire, diversité des pays reliés, diversité des fournisseurs et opérateurs de câbles.

Le réseau de câbles sous-marins est particulièrement vulnérable aux phénomènes naturels. Mais ce sont les accidents causés par des ancres de navires et des filets de pêche qui sont la cause de la majorité des sectionnements, souvent à de faibles profondeurs. En outre, même si la plupart sont accidentels, on ne peut écarter la possibilité d'actes malveillants.

Le 15 janvier 2022, l'unique câble sous -marin reliant les îles Tonga (Océanie) au reste du monde a ainsi été coupé à la suite d'une importante éruption sous - marine. Presque toutes les communications entre les îles et le reste du monde ont été rompues. Seules certaines institutions disposant de téléphones satellites pouvaient encore communiquer. Un navire de réparation a été envoyé depuis la Papouasie - Nouvelle-Guinée. Il a réussi à rétablir les communications après un mois de travaux.

En métropole, les câbles sous-marins sont nombreux et offrent donc des possibilités de redondance ou reconfiguration des architectures de réseau.

Outre-mer, mis à part Wallis-et-Futuna (et Saint Pierre-et-Miquelon), tous les territoires disposent d'au moins deux câbles sous-marins distincts les reliant ainsi à plusieurs sous-réseaux de l'internet mondial. Voir carte en annexe II. Cette configuration offre une résilience face aux aléas accidentels (tremblements de terre, séismes sous-marins, tsunamis, éruptions volcaniques), mais n'est pas suffisante face à l'action malveillante vis-à-vis de laquelle l'ensemble de nos territoires d'outre-mer est vulnérable.

Conclusion

Pour la France métropolitaine, comme pour les Outre-mer, seuls des moyens maritimes compte tenu des volumes concernés, sont en mesure de satisfaire des besoins stratégiques qu'il est facile de chiffrer pour les produits énergétiques, certains minerais et les produits agroalimentaires. Pour les produits manufacturés, la dépendance de l'économie française à la mondialisation est telle, qu'il est difficile de préciser les flux nécessaires au maintien de l'activité économique.

Dans le contexte de remise en cause généralisée de l'ordre mondial et de réarmement naval, les océans sont le théâtre de nombreuses tensions susceptibles de dégénérer en conflits qui pourraient avoir un impact fort sur le trafic maritime. Des menaces plausibles sur nos lignes maritimes se précisent. Ces menaces pourraient interrompre les flux commerciaux, dont les flux vitaux pour notre pays, ou au minimum entraîner des augmentations considérables des prix liés aux primes d'assurance. Une flotte appartenant à l'Etat pourrait atténuer fortement ces contraintes.

En l'absence d'autres alternatives, l'option du pont aérien étant peu réaliste compte tenu des volumes pour la France métropolitaine et des distances pour les territoires ultramarins, la France doit être en mesure de disposer de moyens militaires pour garantir la libre circulation sur les mers de ses approvisionnements stratégiques vers l'ensemble de ses territoires. Elle doit également disposer d'une flotte stratégique apte à prendre le relais, le cas échéant, des navires de compagnies maritimes qui viendraient à ne plus être en mesure d'opérer en raison du contexte géopolitique.

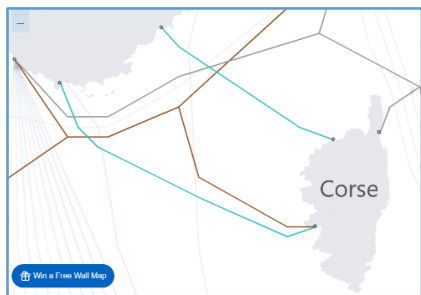
Annexe I : Localisation des DROM-COM et distances par rapport à la Métropole



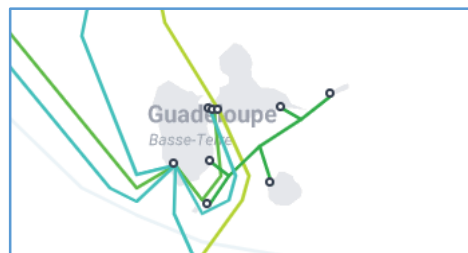
	Population	Distance de la Métropole	Temps de navigation à 13nd
Antilles : Martinique et Guadeloupe	845.000	6345km 3426Nq	8 jours
Guyane	281.678	6748km 3644Nq	9 jours
Saint Pierre et Miquelon	5.974	3800km 2057Nq	5 jours
La Réunion	861.210	10 000km 5400Nq	17 jours
Mayotte	279.500	9170km 4950Nq	16 jours
Polynésie-française	283.147	16480km 8900Nq	23 jours
Wallis et Futuna	11.558	19630km 10600Nq	30 jours
Nouvelle-Calédonie	271.407	19630km 10600Nq	30 jours

Annexe II : Cartographie des câbles sous-marins reliant les DROM-COM et la Corse

Corse



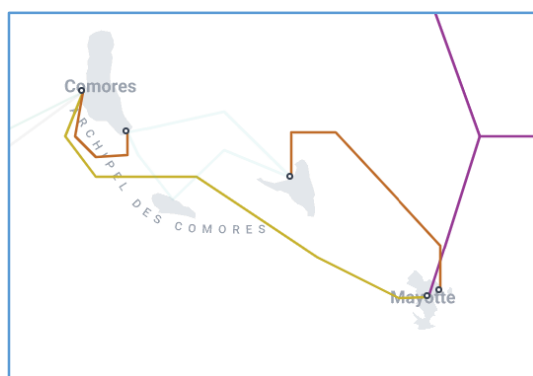
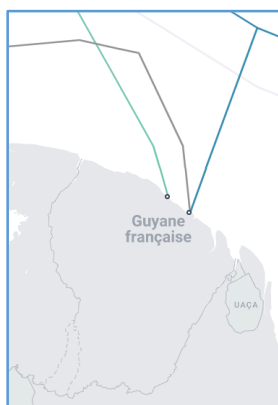
Guadeloupe



Martinique

Guyane

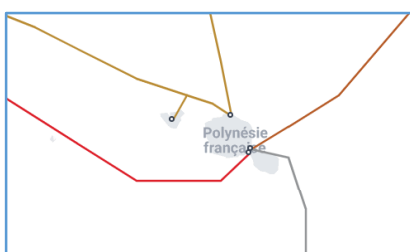
Mayotte



La Réunion

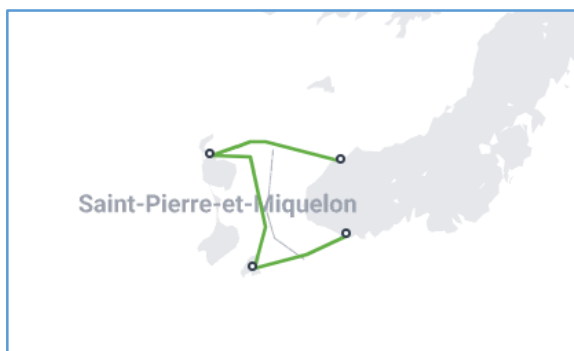
Polynésie française

Nouvelle-Calédonie



Wallis et Futuna

Saint-Pierre-et-Miquelon



LE PAVILLON FRANÇAIS

Décryptage

LA NOTION DE PAVILLON

Le pavillon est la nationalité du navire. Son attribution, qui traduit un **lien substantiel** entre le navire et l'État du pavillon, emporte de nombreuses conséquences conformément aux dispositions pertinentes en droit international, essentiellement la Convention des Nations Unies sur la haute mer, dite de Montego Bay, adoptée en 1982, comme en droit interne. Il détermine par exemple **la loi applicable à un navire en haute mer**, et permet de bénéficier de la **protection** réservée aux nationaux.

LA FRANCISATION D'UN NAVIRE

L'attribution de la nationalité française à un navire est appelée **francisation**. Pour être francisé, le navire doit respecter un certain nombre de **conditions fixées par le code des douanes (articles 216 et suivants)**. Notamment, le navire doit appartenir pour moitié à des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, son utilisation et son exploitation doivent être dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. Par ailleurs, l'armateur doit avoir acquitté toutes les **taxes** d'importation exigibles, si le navire a été construit hors de l'Union européenne.

Les navires immatriculés en France doivent respecter la réglementation française en matière de **sécurité** et de **sûreté maritime**, ainsi que le **droit social** et les **exigences environnementales** en vigueur. Cette réglementation s'inscrit dans la continuité des conventions internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT), des textes adoptés au sein de l'Union européenne et des **spécificités nationales** propres à l'État du pavillon.

Au 1^{er} janvier 2020, la flotte sous pavillon français compte **428 navires d'une jauge brute supérieure à 100 UMS**, répartis entre six registres d'immatriculation.

LES DIFFÉRENTS REGISTRES D'IMMATRICULATION SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Le premier registre

C'est le **registre générique** du pavillon français. L'immatriculation au 1^{er} registre s'adresse autant aux navires de commerce, qu'aux navires de plaisance ou de pêche. Leurs sont applicables toutes les dispositions prévues par les conventions internationales ratifiées par la France, ainsi que les exigences du **code des transports** et du **code des douanes**.

Parmi les navires de commerce, le premier registre reste principalement utilisé par les compagnies de **ferries**, de services portuaires et de manière plus générale, il s'adresse aux navires effectuant des **liaisons régulières** ou du **cabotage national**. Au 1^{er} janvier 2020, la flotte française sous pavillon 1^{er} registre comptait 61 navires de transport et 132 navires de service¹.

Le registre international français (RIF)

Ce registre a été créé en 2005² afin d'enrayer le déclin de la marine marchande française et **rendre plus attrayante l'immatriculation sous pavillon français** des navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international ainsi que des navires de plaisance de plus de 24 mètres. Sont toutefois exclus du registre les navires de pêche professionnelle, les navires d'assistance portuaire, les navires exploités exclusivement au cabotage international ainsi que les navires à passagers effectuant des liaisons régulières intracommunautaires.

Les navires qui y sont enregistrés sont **soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritime, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection de l'environnement** prescrites par le droit français.

Du fait d'un désaccord initial sur la quotité de marins français devant être embarqués, **la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) classe le RIF en pavillon de complaisance**. Néanmoins, ce classement est purement **déclaratif**.

La loi impose aux armateurs qui enregistrent leurs navires sous pavillon RIF un minimum obligatoire de 25% de navigants ressortissants de l'Union européenne sur les navires sous pavillon RIF qui ne bénéficient pas ou plus d'aide fiscale attribuée au titre de leur acquisition, et de 35% pour ceux qui en bénéficient.

Tous les navigants employés sur des navires immatriculés au RIF ne sont pas automatiquement affiliés au régime spécial de sécurité sociale des marins, géré par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Le lieu de résidence est un critère essentiel pour définir le régime de sécurité sociale applicable.

Au 1^{er} janvier 2020, la flotte française sous pavillon RIF comptait 87 navires de transport et 95 navires de service. Les formalités afférentes à l'enregistrement sous pavillon RIF sont facilitées par la mise en place d'un **guichet unique** établi à Marseille.

¹ Statistiques publiées en janvier 2020 par la Mission flotte de commerce de la Direction des affaires maritimes.

² Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

Le registre des terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Créé en 1987, et aussi connu sous l'appellation « **registre Kerguelen** », ce registre permettait d'exclure l'application à l'équipage du régime social prévu par l'ENIM, et de l'ancien code du travail maritime. Seul le code du travail d'outre-mer et les conventions de l'OIT ratifiées par la France leur étaient ainsi applicables. Ce registre permettait d'employer jusqu'à 65% de navigants étrangers hors UE, rémunérés et traités aux conditions de leur pays d'origine.

L'immatriculation des navires au territoire des Terres australes et antarctiques françaises est restée cependant source d'**insécurité juridique** et est apparue insuffisante au développement de la flotte française.

Après une réforme en profondeur, les seules immatriculations au TAAF encore possibles aujourd'hui concernent les **navires de pêche ou de plaisance sous réserve d'une dérogation ministérielle**. Beaucoup d'armateurs au commerce enregistrent désormais leurs navires sous ex-registre TAAF au RIF.

Le registre de Wallis-et-Futuna

Établi dans les années 70, le registre de Wallis-et-Futuna, s'adresse pour l'essentiel aux **navires de croisière**. Pour être enregistrés dans ce territoire, d'outre-mer, les navires doivent avoir **Mata Utu** comme port d'immatriculation. Seules leur sont applicables les conventions internationales ratifiées par la France. Les dispositions du code du travail ne sont pas applicables aux marins embarqués à bord de ces navires. Ce particularisme et cette **flexibilité** ont permis d'utiliser des contrats internationaux et d'écarter l'application des conventions collectives nationales, entraînant de nombreuses innovations.

Les registres de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie

Ces deux registres créent des **régimes sociaux maritimes spécifiques** pour une proportion réduite de marins. À bord de ces navires ne sont présents que des nationaux. Les marins y naviguant se voient appliquer en grande partie le droit du travail français. Cependant, la Polynésie bénéficiant du principe de **spécialité législative**, des règles dérogatoires qui ne sont ni en vigueur en métropole, ni sous les autres registres d'outre-mer leurs sont également applicables.

Pour en savoir + :

- [La brochure « pavillon français » publiée par Armateurs de France et le cabinet Gide](#)
- [La page web du Ministère de la transition écologique et solidaire consacrée à la francisation et à l'immatriculation des navires](#)
- [La page web du Ministère de la transition écologique et solidaire consacrée au RIF](#)
- [La page web consacrée à l'immatriculation sur le registre de Wallis et Futuna](#)

Rapport flotte stratégique

De l'importance du marin français pour opérer en temps de crise

Introduction¹

Il semble important de donner des éléments de définition à la flotte stratégique dont l'appellation peut paraître aujourd'hui galvaudée, à tout le moins peu partagée. La flotte stratégique est devenue « l'Arlésienne du maritime ». Tout le monde est persuadé qu'elle existe mais personne ne sait exactement la définir. Pourtant, Arnaud Leroy n'est pas Alphonse Daudet. Et son texte de loi n'est aujourd'hui pas mis en œuvre².

Revenons donc sur son fondement. La stratégie est un terme militaire, un ensemble d'actions coordonnées pour atteindre un but précis. Elle se distingue de la tactique, dont la temporalité est plus court-termiste et dont le cœur évoque les moyens ou les outils pour mettre en œuvre la stratégie. Une flotte stratégique devient dès lors une flotte construite dans une ambition concrète ; celle de la souveraineté vraisemblablement.

Venons croiser l'enjeu de la stratégie avec celui de la souveraineté. Ils sont voisins en réalité. On entend le plus régulièrement la mention de la stratégie à l'appui de la notion de souveraineté. La souveraineté nous oblige aujourd'hui, et à tous les niveaux. Nombre d'actions se veulent promouvoir une démarche souveraine, par stratégie. La flotte, de commerce donc, en ferait partie. La souveraineté tire dans ses racines latines un caractère de supériorité. Sans revenir à la définition de Jean Bodin³, elle illustre la possibilité pour un Etat de n'être contraint par rien, dans la limite du droit⁴.

Mais alors, la flotte de commerce devient un instrument de la souveraineté au service de la stratégie, il faut, là encore, la définir, et parler un peu de son histoire pluriséculaire qui consacre la France comme puissance maritime.

Des frères Parmentier, qui sont les premiers à doubler le cap de Bonne-Espérance, au début du XVI^e siècle, à la suprématie de CMA CGM dans le monde du transport de marchandises, au début du XXI^e siècle, il n'y a finalement que peu de changements. Le vrai changement, c'est la place de la puissance publique. Dès lors que la puissance publique considère que le rayonnement de la nation peut et va passer par la mer, qu'il fait de son action maritime un instrument de la puissance, tout est possible.

Richelieu échoue à construire une Société maritime et commerciale du Morbihan et les tentatives concernant une compagnie des Indes orientales échouent également. De ces échecs naissent les réussites dans la conquête de La Réunion et Maurice, où les Français tiendront une place centrale. Et voilà Colbert et la marine. Son action sur le renouveau de la marine française sera décisive. En un quart de siècle, il fait passer la flotte royale française qui comptait 22 unités contre 95 aux Anglais et 85 aux Hollandais, et la flotte marchande française qui comptait tout au plus 2500 navires alors que les

¹ Largement repris du papier transmis le 15 février « Prémisses »

² Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, proposée par le député des Français de l'étranger, Arnaud Leroy.

³ *Les six livres de la République*, 1583

⁴ « La souveraineté est la qualité de l'Etat, de n'être obligé ou déterminé que par sa propre volonté, dans les limites du principe supérieur du droit, et conformément au but collectif qu'il est appelé à réaliser » Louis Le Fur, *Etat fédéral et confédération d'Etats* (1896)

Hollandais en alignaient près de 18 000, à 177 vaisseaux de guerre et plus 25 000 pour les navires de commerce. La compagnie et le port de l'Orient, créés en 1664, en sont les principaux acteurs, après de rudes batailles pour déloger les puissances étrangères trop implantées en Asie, développer la construction navale nationale, persuader les financeurs et lutter – déjà – contre une forme de protectionnisme.

Cette histoire ancienne illustre la capacité d'une puissance maritime à se construire dans la volonté de ses dirigeants. Aujourd'hui, la flotte de commerce connaît un engouement certain. Il est permis de croire que capitaliser sur son développement renforcera encore et toujours la souveraineté de notre pays, dans une stratégie à mûrir.

Le transport maritime représente la colonne vertébrale du commerce mondial, il assure plus de 90 % du transport mondial de fret. Les marchandises transportées par mer sont de natures très variées : vrac liquides, vrac secs, produits manufacturés en conteneurs, colis spéciaux, véhicules... La marine marchande permet donc l'indépendance stratégique et un rayonnement international. Revenons sur les 50 dernières années. À partir du choc pétrolier de 1973⁵, la marine marchande française a connu un certain déclin. On précise dès lors qu'elle a « pu se maintenir grâce à la mise en place de dispositifs de soutien public en faveur de l'investissement, de l'emploi et des sociétés d'armement maritime »⁶. La formulation est choisie. C'est une posture défensive en comparaison de la période précédente décrite plus haut.

Nous n'avons cependant pas à en rougir. L'État a mis en place, au fil des ans, un dispositif de soutien de la flotte de commerce qui comporte des mesures budgétaires et fiscales en faveur des entreprises de transport maritime. Ces mesures visent à créer les conditions d'un accroissement durable de leur compétitivité, et donc de l'emploi maritime ; et à développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français. Ce soutien se décompose entre :

- un soutien budgétaire : exonérations des entreprises d'armement maritime de charges patronales, familiales et chômage conformément à l'article L5553-11 du Code des transports, aides à l'emploi maritime portant sur l'exonération de charges sociales salariales pour les années 2022, 2023 et 2024 aux entreprises d'armement maritime qui bénéficient des exonérations prévues à l'article L5553-11 du Code des transports et qui sont immatriculées au premier registre, au RIF ou au registre de Wallis et Futuna...
- un soutien fiscal : taxe au tonnage⁷, exonération de l'IRPP des marins dans le cadre du RIF, dispositif de suramortissement pour les navires verts...

Si la plupart de ces mesures fiscales et budgétaires constituent un socle commun à l'essentiel des pays occidentaux, on n'évoque pas ou plus le capacitair, qui semble être la réponse à la question de la flotte stratégique. Le résultat est là, la flotte française se situe au 27^{ème} rang des flottes mondiales en termes de jauge et au 12^{ème} rang européen. La France représente 0,4 % du tonnage mondial dont 60,6 % sont détenus par les cinq premiers pavillons. Elle comprend une flotte de transport, laquelle se répartit entre une flotte pétrolière et gazière, une flotte de navires de charge, une flotte de navires à passagers, et une flotte de services maritimes. La flotte de commerce française comptait 421 navires

⁵ Période également du développement massif des pavillons de complaisance

⁶ Site du ministère de la mer

⁷ La LFR pour l'année 2002 a introduit la possibilité pour les armateurs au commerce d'opter, sur une durée de dix ans, pour une taxation d'un bénéfice forfaitaire à partir de 2003, déterminé selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun

au 1^{er} janvier 2022. Le maintien d'une flotte jeune (8,6 ans) et la volonté de son verdissement sont assumés, en lien avec une croissance du nombre d'emplois nationaux en mer comme à terre⁸.

La flotte de commerce française est en effet composée de navires très divers : pétroliers (brut, produits raffinés), gaziers (GNL, GPL), porte-conteneurs, cargos, rouliers et transbordeurs (Roro, Ropax), paquebots, vedettes à passagers, câbliers, navires océanographiques, navires offshore (AHTS, PSV, navires d'assistance et de transport de personnel...), dragues, remorqueurs (portuaires et de haute mer), bateaux-pilotes...

Les acteurs de cette transformation, qui seront les acteurs de la flotte stratégique, ce sont les entreprises d'armement maritime, l'armateur, soit celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire (art. L5411-1 du Code des Transports). Ils emploient des gens de mer, salariés ou non-salariés, exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle, qu'ils soient marins ou non marins. Cette diversité repose donc sur des armateurs nationaux très actifs qui peuvent être de véritables leaders mondiaux sur leurs segments respectifs (CMA-CGM pour le transport de conteneurs, Bourbon dans l'offshore) ou des groupes aux activités multiples (Groupe LDA). Ce sont également des armateurs très spécialisés (Maritime nantaise, Jifmar) ou plus traditionnels (Brittany Ferries dans le transport de passagers, Corsica Linea) voire novateurs sur un créneau pourtant ancien (Ponant), ou très innovant (TOWT, Zéphyr et Borée...).

Intervient cependant la question de la technologie de cette flotte. L'état actuel de la flotte, en nombre comme en volume, laisse en effet envisager une capacité souveraine : mais pour combien de temps, au regard de l'évolution des technologies ? L'exemple de la défense mérite d'être cité ici. La direction générale de l'armement a développé et entretenu le concept de base industrielle de technologie et de défense. Nous pourrions transposer le sujet dans le cadre exclusivement maritime mais civil, pour proposer une traduction concrète de soutien à certaines technologies en faisant des choix clairs, qui permettent à toute la filière d'être entraînée, une base industrielle de technologie maritime en somme. C'est finalement ici une « nostalgie du plan » qui l'emporte, avec une ventilation des financements apportés aux maritimes entre de très (trop) nombreux guichets⁹ sans capacité de concentration réelle qui vienne calibrer non pas les ambitions de différentes stratégies mais bien l'ambition d'UNE stratégie à laquelle la France puisse se tenir pendant plusieurs décennies. Encore faut-il cependant de la lisibilité dans les orientations ou contraintes de niveau international.

On entend par là que les grandes évolutions du commerce mondial, produites par la prise de conscience du changement climatique, sont technologiques. La stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires fixe des ambitions clés. C'est un cadre politique. Les principaux objectifs sont les suivants :

- Réduire les émissions annuelles de GES provenant des transports maritimes internationaux d'au moins la moitié d'ici 2050, par rapport à leur niveau de 2008, et

⁸ Le Fontenoy du maritime a souhaité insister sur quelques axes : sécuriser les capacités de financement des armateurs français dans le cadre de la transition énergétique ;

- investir dans la formation maritime ;
- mener une politique incitative ciblée pour développer l'industrie maritime et portuaire française ;
- structurer un dialogue permanent et opérationnel entre l'ensemble des acteurs de l'écosystème maritime.

⁹ Ce malgré les efforts entrepris pour les rassembler ou, en tous cas rendre le financement du maritime plus lisible (CORIMER, Meet 2050).

s'efforcer d'éliminer progressivement les émissions de GES provenant des transports maritimes aussitôt que possible au cours de ce siècle.

- Envisager une réduction de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux (réduire les émissions de CO₂ par activité de transport, en moyenne pour l'ensemble des transports maritimes internationaux, d'au moins 40 % d'ici à 2030, en poursuivant l'action menée en vue d'atteindre 70 % d'ici à 2050, par rapport à 2008).

Un commentaire ici donc, pour faire de la stratégie, il faut de la clarté dans les esprits. Une forme de jusqu'au-boutisme rend sans doute ces aboutissements stratégiques illisibles et l'on passe, par « à-coups » successifs, à des évolutions qui méritent d'être saluées mais n'ont pas le temps d'être entendues.

Le contexte géopolitique semble nous conforter également dans la nécessité d'une flotte stratégique. Pourtant, des contraintes nouvelles ressortent au regard des alliances et de la flotte contrôlée. Il est invraisemblable aujourd'hui de considérer que la flotte stratégique peut se faire indépendamment de la traduction économique de la géopolitique, la guerre économique, ceci militant clairement pour une stratégie de flotte. Le conflit n'est plus à exclure et si l'on prévoit une internationalisation de la flotte marchande, on ne réagit qu'en termes de nombre de navires, jamais de marins.

La question reste donc entière, de combien de navires de commerce, de quel type, avec quelle maturité technologique, et possédés selon quels critères, a-t-on besoin pour assurer notre souveraineté, pour assumer notre stratégie ? Conscients que la flotte stratégique est aujourd'hui indispensable, qu'elle concerne différentes flottes, dans leurs différents usages et complexité et un nombre de marins limités, qu'elle recouvre différents besoins opérationnels, dans des finances publiques contraintes, quelle portée doit-on lui donner et autour de quelles propositions concrètes la faire exister et l'entretenir, dans une politique maritime résolument ambitieuse ?

De l'audace, il faudrait donc de l'audace, en « osant la mer », en comparant Poséidon à Fontenoy¹⁰, en reconnaissant qu'il y a un défi maritime à relever. Autant d'accroches qui permettent de constater que notre époque, celle des exercices prospectifs et de projection, n'est sans doute pas celle de la *realpolitik*. C'est plutôt la possibilité donnée de s'assumer comme puissance dans une somme de contraintes. Il appartient à Monsieur le député Yannick Chenevard de répondre à ces questions et notre « contribution active », selon les termes de la lettre de mission du 24 mars 2023, doit répondre à la problématique de l'importance du marin français en temps de crise.

Nous nous contenterons ici de quelques propositions opérationnelles visant à insister sur l'importance du marin français pour opérer une flotte stratégique en insistant sur les modèles existants pour conclure à la possibilité de mettre en place un engagement de service public (I.), avant de proposer, de manière plus concrète, cette mise en œuvre justement (II.).

¹⁰ Du nom d'exercice de concertation des dernières années.

I. **Présentation des dispositifs existants dans le domaine médical et dans les services de l'Etat et analogie avec la marine marchande**

A. Le contrat d'engagement de service public et son application¹¹

En réponse à l'inégale répartition des professionnels de santé sur le territoire et afin de garantir un meilleur accès aux soins de la population, la loi portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires¹², loi dite « HPST », a instauré, dès 2009, le contrat d'engagement de service public (CESP) pour les étudiants et internes de médecine. Le dispositif CESP, destiné à l'origine aux étudiants de médecine, a été étendu en 2012 aux étudiants en odontologie.

1. *Le principe du CESP*

Le principe est simple, en contrepartie de l'allocation mensuelle qui leur est versée, les signataires s'engagent à exercer leurs fonctions, à compter de la fin de leur formation, dans des zones caractérisées par une offre de soins insuffisante ou par des difficultés dans l'accès aux soins.

La loi du 24 juillet 2019 relative à l'organisation et la transformation du système de santé est venue rénover le cadre juridique du CESP, et étendre le bénéfice de ce contrat aux praticiens à diplôme hors Union Européenne (PADHUE). Cette loi est complétée du décret n° 2020-268 du 17 mars 2020 qui insère de nouvelles dispositions réglementaires au Code de l'éducation (article L632-6) applicables aux signataires rentrés dans le dispositif à compter de la rentrée universitaire 2019-2020.

En pratique, le CESP est accessible aux étudiants de deuxième cycle ou aux internes de troisième cycle des études de médecine et d'odontologie, soit dès la 4^{ème} année des études médicales ou odontologiques) mais aussi aux praticiens à diplôme hors Union Européenne. En contrepartie de l'allocation, le signataire s'engage à poursuivre ses études dans la formation choisie et à respecter ses obligations d'assiduité.

Les signataires d'un CESP prennent, chaque année, une inscription à l'université, et le directeur général de l'agence régionale de santé¹³ (ARS) s'assure du respect de leurs obligations de formation, en lien avec le directeur de l'UFR de médecine.

Une fois sa formation achevée, le signataire doit exercer ses fonctions dans les lieux d'exercice situés dans une zone caractérisée par une offre de soins insuffisante ou des difficultés dans l'accès aux soins pour une durée égale à celle pendant laquelle lui aura été versée l'allocation mensuelle et ne pouvant être inférieure à deux ans. Les signataires d'un CESP qui souhaitent bénéficier, à la fin de leur formation d'un report de l'installation ou de la prise de fonctions en font la demande au directeur général de l'ARS. Tout report accordé proroge le CESP d'une durée équivalente à celle de ce report.

¹¹ Source principale : site du Centre national de gestion des praticiens hospitaliers et des personnels de direction de la fonction publique hospitalière

¹² Article 46 de la loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires

¹³ Les agences régionales de santé sont des établissements publics, autonomes moralement et financièrement, placés sous la tutelle des ministères chargés des affaires sociales et de la santé.

2. *L'arrêt du dispositif*

Le signataire d'un CESP qui souhaite se dégager de son obligation d'exercice doit adresser au Centre national de gestion des praticiens hospitaliers et des personnels de direction de la fonction publique hospitalière (CNG)¹⁴ une lettre recommandée avec accusé de réception. Il doit en outre s'acquitter du paiement d'une indemnité ainsi que d'une pénalité. L'indemnité prévue en cas de rupture est composée de la somme des allocations nettes perçues au titre du contrat, majorée d'une pénalité. Avant l'obtention du diplôme d'études spécialisées (médecine), du diplôme d'Etat de docteur en chirurgie-dentaire (odontologie), ou au cours du parcours de consolidation des compétences (PADHUE), cette pénalité s'élève à 200 euros par mois de perception de l'allocation et ne peut être inférieure à 2 000 euros.

3. *Le versement de l'allocation*

Le contrat ouvre bien droit à une allocation mensuelle versée par le CNG. L'allocation s'élève à 1 200 € brut par mois, imposables et assujettis à la contribution sociale généralisée (CSG) ainsi qu'à la contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS), ce qui correspond à un montant net de 1085,63 € avant prélèvement à la source. Cette allocation mensuelle est versée par le CNG pendant toute la durée des études. Le versement de l'allocation cesse à la date à laquelle le signataire obtient son diplôme d'études spécialisées (médecine) ou son diplôme d'Etat de docteur en chirurgie-dentaire (chirurgien-dentiste) ou à la date à laquelle s'achève le parcours de consolidation des compétences (PADHUE). En cas d'allongement de la durée d'études ou en cas de report de l'installation ou de la prise de fonctions, la durée du versement de l'allocation s'allongera d'autant.

Le signataire du CESP perçoit l'allocation pendant l'intégralité de son cursus. Néanmoins, certains congés peuvent donner droit à la suspension de l'allocation (minimum un mois) et donc du calcul de la durée d'engagement, pour les raisons suivantes : congé de maternité ou d'adoption, de paternité, congé maladie supérieur à un mois ou en cas d'accidents mentionnés au b du 2° de l'article L.412-8 du code de la sécurité sociale.

4. *La sélection pour le CESP, une gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences*

Chaque année, un arrêté détermine le nombre d'étudiants de deuxième et troisième cycles des études de médecine et d'odontologie qui peuvent signer un contrat d'engagement de service public avec le CNG. Les unités de formation et de recherche (UFR) et chaque composante universitaire assurant l'une de ces formations disposent d'un quota annuel de contrats et organisent dans ce cadre un appel à candidature. La demande de candidature pour un CESP doit être faite auprès du directeur de l'UFR ou de la composante universitaire dont l'étudiant relève. Une commission de sélection des candidatures est instituée dans chaque UFR qui procède à un premier examen sur dossier. Les candidats retenus après cet examen sont convoqués pour un entretien individuel permettant d'apprécier leur projet professionnel.

Dans le cadre de l'élaboration du schéma régional de santé (SRS), et sur la base d'une évaluation des besoins sanitaires, sociaux et médico-sociaux, le DG de l'ARS détermine les zones caractérisées par une offre de soins insuffisantes ou par des difficultés d'accès aux soins, en application de l'article L. 1434-4 du code de la santé publique. Les lieux d'exercice accessibles aux signataires figurent sur une liste

¹⁴ Établissement public administratif sous tutelle du Ministre chargé de la santé, le CNG assure notamment la gestion statutaire et le développement des ressources humaines des praticiens hospitaliers et des directeurs de la fonction publique hospitalière des secteurs sanitaire, social et médico-social.

nationale de lieux d'exercice établie sur proposition des ARS et mise en ligne sur le site internet du CNG.

Les zones sous-denses sont amenées à évoluer au gré de la répartition de l'offre de soins. La liste des postes est donc évolutive et actualisée en conséquence. Les signataires sont ainsi réputés porter une attention particulière aux changements de zonage.

Tout professionnel de santé ayant signé un CESP et exerçant sa spécialité dans une zone sous-dense peut solliciter un changement :

- de lieu d'exercice dans la même région auprès du DG de l'ARS concernée ;
- de région d'exercice auprès du DG du CNG, après avis des DG des ARS de la région dans laquelle il exerce et celle dans laquelle il souhaite exercer.

Le nouveau lieu d'exercice doit néanmoins se situer dans une zone concernée par le dispositif.

Les signataires d'un CESP choisissent leur futur lieu d'exercice parmi les différents lieux proposés dans la période d'un an précédant la date de fin de leurs études aux termes de l'article R631-24-12 du Code de l'éducation. Ils communiquent ce choix par tout moyen permettant d'attester de la date de son dépôt, au directeur général du CNG, au directeur général de l'ARS concernée. Les signataires qui ont bénéficié d'un report d'installation ou de prise de fonction choisissent leur futur lieu d'exercice, au cours de la dernière année de la période de report.

Depuis la mise en place du dispositif en 2010 jusqu'à fin 2020, 3020 contrats ont été signés par des étudiants de médecine, sur environ 80 000 sur la période, si l'on en croit le numérus clausus. Ce dispositif revêt une dimension sociale par ce financement ô combien important et revendiqué par les étudiants et une dimension citoyenne, ceci d'autant qu'il vient utilement compléter les mesures d'attractivité de l'exercice de la médecine dans les territoires où la densité de médecins est trop faible.

B. Les obligations de la haute fonction publique

Dès lors que l'on évoque l'obligation de servir, on pense à d'autres systèmes plus institutionnels, visant à former des fonctionnaires. L'Institut national du service public (INSP) en est un exemple, de même que l'Ecole normale supérieure (ENS).

1. L'INSP

Dès leur admission à l'INSP, les élèves deviennent fonctionnaires stagiaires ou sont placés en détachement s'ils étaient déjà fonctionnaires. A ce titre, ils sont rémunérés par l'État - au niveau de l'indice brut 395, indice majoré 359 (1 682,28 € bruts par mois) ainsi que des frais de résidence à Strasbourg, l'indemnité forfaitaire mensuelle, versée pendant toute la durée de la scolarité pour les 2^{ème} et 3^{ème} concours et l'indemnité de maintien de rémunération pour certains élèves - et soumis aux obligations des fonctionnaires. La scolarité est gratuite. En contrepartie de l'effort couvert par l'État pour financer leur scolarité, les élèves s'engagent cependant à la fin de leur cursus, à servir l'État pendant une durée minimum de 10 ans (article 50 du décret n°2015-1449).

2. L'ENS

Les élèves normaliens sont soumis à un engagement décennal : en contrepartie de leur traitement, ils doivent exercer une activité professionnelle dans la fonction publique, au sens large, pendant dix ans,

comptés à partir de l'entrée à l'École. Ils doivent également informer annuellement l'ENS de leur situation professionnelle pendant la durée de l'engagement décennal.

La fonction publique française (services de l'État, établissements publics ou entreprises nationales), la fonction publique ou établissement public ou entreprise nationale d'un Etat de l'Union européenne, la fonction publique internationale ou de l'UE, une institution d'enseignement supérieur ou de recherche, sans condition de pays, ou des études doctorales sont autorisées.

L'élève normalien établit son programme d'études annuel avec son tuteur. Le directeur des études du département et le directeur des études de l'ENS valident le programme d'études, ce qui vaut respect de l'engagement décennal pour l'année concernée. Le traitement est de 1500 € bruts par mois.

En cas de rupture de l'engagement décennal, le montant de la somme à rembourser est égal au total des traitements nets perçus par l'ancien élève pendant toute la durée de sa scolarité, affecté d'un coefficient tenant compte du temps de service accompli par rapport à la date de rupture de l'engagement décennal.

Aucun de ces dispositifs étatiques qui viseraient en réalité à fonctionnariser la flotte de commerce ne serait susceptible de convenir à notre proposition. Aussi, il semble important de rappeler quelques grandes données du secteur et ses particularismes avant de proposer une méthode de retranscription de l'engagement de servir, en en profitant pour détailler ici le point de rapprochement entre la marine nationale et la marine marchande.

C. Présentation des différents besoins de la marine marchande et gémellité avec la marine nationale

1. *Les besoins des compagnies maritimes*

i. Les besoins affichés

De toutes les demandes des armateurs que l'Etat doit honorer, celle des ressources humaines est évidemment la plus indispensable et l'ENSM y joue un rôle cardinal, bénéficiant du monopole de la formation initiale des officiers de la marine marchande en France. Le choix, rappelé en introduction, d'un soutien au pavillon plutôt qu'aux équipages et aux marins témoigne d'une lente érosion de notre marine marchande.

Le nombre des officiers aujourd'hui encore à bord des navires peine d'ailleurs à être connu. Il oscille entre 3500 et 14 000 selon les rapports et cette variation ne peut de toute évidence pas permettre d'aborder avec sérénité l'enjeu de la compétence et des talents, au prisme de la stratégie et ainsi de la souveraineté.

La clarification du lien avec les acteurs économiques et notamment les armateurs était absolument essentielle. L'ENSM a besoin des armateurs, comme les armateurs ont besoin de l'ENSM ; plus largement, cela touche l'économie maritime, notamment la construction et la réparation navale, mais aussi la voile sportive. Il appartenait donc à l'ENSM de définir une méthode utile au développement d'actions concrètes. La compréhension s'est faite autour de trois cercles différents :

- celui de l'école : la pédagogie ne saurait « intéresser » directement les acteurs économiques ; certes, les programmes et les diplômes les concernent et un partage peut/ doit avoir lieu mais n'exige pas un partenariat dédié.

- celui du partenariat : une convention socle avec Armateurs de France a été signée le 30 novembre 2022 pour permettre la déclinaison de conventions entre l'ENSM et les différentes compagnies maritimes intéressées par la suite. Dans ce cercle, le besoin des armateurs doit ainsi être précisément défini entre les officiers monovalents et les polyvalents à former dans les prochaines années.
- celui du partenariat renforcé : quelques projets emblématiques se différenciant du partenariat classique peuvent donner lieu à un partenariat renforcé ; Tangram en est un exemple, une opportunité très dimensionnante pour l'ENSM pour élargir ses horizons, supposant une action particulière, distincte du 2^{ème} cercle.

Cette question est donc particulièrement importante du fait de l'implication de CMA CGM ces dernières années dans le devenir de l'ENSM. De plus, l'école attend que le soutien des armateurs à l'école s'opère par la mise en place d'un nouveau canal, qu'il s'agisse d'une fondation ou d'un fonds de dotation, permettant de développer des nouveaux projets dans l'intérêt général (*voir infra*).

ii. Les besoins nouveaux dans un monde qui change

Des besoins spécifiques de la marine marchande ressortent en matière de souveraineté. Une problématique énergétique, si nous devons en isoler une, est bien celle du projet de FSRU (*Floating Storage and Regasification Unit*¹⁵). La complémentarité entre construction/innovation navale et marine marchande est bien illustrée par ce projet né en 2022, quelques jours après le démarrage du conflit ukrainien dans un réunion au Secrétariat général pour la défense et la sécurité nationale, à laquelle le ministère de la mer était convié. Un peu plus d'un an plus tard, il voit le jour avec des enjeux lourds en termes d'intégration territoriale et de pavillon et avec un besoin légitime en officiers français pour l'opérer. Il revient à l'ENSM de travailler en lien avec son opérateur pour coller au mieux au besoin opérationnel.

Il ne s'agit que d'un exemple mais les enjeux de continuité territoriale, le transport par rouliers, la pose de câbles sous-marins, la spécificité de certains navires (océanographiques, énergétiques), de même que les travaux portuaires sont possiblement mobilisables grâce au texte issu de la loi économie bleue de 2016. Ils pourraient donc trouver une place dans l'arrêté ; cela comprend notamment les navires de pose et d'entretien d'éoliennes pour lesquels l'ambition sera forte.

Il s'agit cependant de mettre en place un seuil de criticité autour de quelques critères qui avaient été proposés voilà quelques années dans le cadre des derniers travaux du Conseil supérieur de la marine marchande : criticité économique, criticité en matière de défense, disponibilité.

Il serait utile ici de prévoir l'opérationnalité de ce système en s'entendant sur le niveau de pilotage. La mission flotte de commerce, appuyée par l'effectif de la Marine nationale au sein de la DGAMPA, pourrait régulièrement assumer cette mission. Le comité de liaison entre les Armateurs de France et la Marine nationale pourrait en outre être coprésidé et associer des membres en fonction des sujets retenus (CSMM, ENSM, ENIM...)¹⁶. Sans préempter de l'application de la criticité aux segments de

¹⁵ Unité flottante de stockage et de regazéification

¹⁶ A cela on peut sans doute ajouter que le dispositif « transports maritimes d'intérêt national » TRAMIN pourrait être étendu. Comme le précise l'instruction 556 du 14 novembre 2005, la procédure dite « TRAMIN » est définie par les articles L. 2213-5 à L. 2213-8 du code de la défense, qui concernent les transports maritimes d'intérêt national. Elle renvoie en tant que de besoin à la partie II livre II de ce code relatif aux réquisitions de biens et de services. Elle a pour objet d'imposer aux armateurs de nationalité française ainsi qu'aux armateurs de nationalité étrangère de navires battant pavillon français d'assurer un transport maritime présentant un caractère d'intérêt national lorsque celui-ci est constaté par décision du ministre chargé des transports. A défaut d'accord amiable

flottes, il est cependant permis de penser que les navires sismiques, les câbliers, les navires qui posent et entretiennent les éoliennes et les navires de transport de pétrole et de gaz doivent ressortir comme les plus critiques, avant les navires de transport de passagers en quantifiant le nombre de passagers à embarquer, les rouliers et les porte-conteneurs. Un objectif de flotte stratégique pour le transport conteneurisé pourrait cependant correspondre à une capacité équivalente à 5% des importations annuelles (6 M EVP), soit 300 000 EVP environ, soit environ une quarantaine de navires de tailles diverses¹⁷.

2. *Le rapprochement avec la marine nationale*

La mise en place d'un dispositif d'acculturation entre la marine marchande et la marine nationale doit pouvoir être travaillée sous réserve de l'intérêt manifeste des deux parties. Le suivi du travail de validation des acquis d'expérience et des passerelles dans le lien avec la marine nationale pourrait également se faire dans le but de renforcer le nombre d'enseignants au sein de l'ENSM.

Le croisement des formations peut ainsi a priori être une bonne idée entre la marine nationale et la marine marchande, pour que le réflexe de la souveraineté ressorte au mieux. Il existe d'ores et déjà entre les deux structures que sont l'ENSM et l'Ecole navale au regard de quelques actions concrètes :

- Participation croisée des directeurs des établissements aux conseils d'administration¹⁸
- Activités de recherche communes : risque, transition énergétique
- Enseignements : Mastère Spécialisé Cybersécurité des systèmes maritimes et portuaires

Devant cette réalité, et au-delà du rapprochement avec l'Ecole navale, dans le souhait légitime de développer une culture commune, l'idée d'une année commune de formation a été écartée par le conseil d'administration de l'ENSM pour des difficultés pratiques liées à des parcours non concordants et à des objets non parfaitement homogènes. Cela ne doit cependant pas empêcher, pour développer l'appétence de la souveraineté par le fait de la marine de guerre. Encourager des actions communes (manifestations sportives, culturelles), parfois très concrètes (préparation marine spécifique à destination des seuls élèves de l'ENSM) voire des engagements plus longs (volontaires officiers aspirants issus de l'ENSM en année de césure) est sans doute utile pour le développement de la flotte stratégique dans sa philosophie.

En sus, il semble opportun de préciser ici que, dans son document de pilotage intitulé « les 12 travaux de l'ENSM », et produit en fin d'année 2022, l'ENSM a pu établir quelques propositions sur le sujet :

- Echanges réguliers avec la direction du personnel de la marine nationale (DPMN), l'Ecole navale (directeur de la formation) et la Mission Reconversion des Officiers (MRO) de Défense mobilité.
- Participation de l'ENSM à un groupe de travail regroupant le bureau GM5 de la DGAMPA et l'IGEM. L'ENSM apportera sa connaissance des formations initiales et continues.

sur les conditions d'affrètement des navires marchands par le ministre utilisateur ou de non-exécution des conditions de l'affrètement, il est procédé à la réquisition des services de l'armateur et/ou des navires. Ce dispositif n'est donc mis en œuvre que si l'Etat (ministère concerné) n'est pas en mesure, par la voie normale du marché de l'affrètement et du code des marchés publics, d'obtenir l'usage d'un navire privé pour mener une mission au bénéfice de ce ministère.

¹⁷ L'ensemble de ces éléments ne sont pas, à proprement parler, dans la lettre de mission mais ils sont cependant indispensables à évoquer avant d'intégrer le facteur humain.

¹⁸ Le lien avec l'ENSTA Bretagne est presque le même et ferait sans doute beaucoup de sens.

Tout cela pourrait se concrétiser par la signature éventuelle d'un accord de partenariat et d'une reconnaissance STCW de certains brevets délivrés par la marine nationale.

De l'analyse des modèles existants, nous pouvons conclure que le plus proche est bien celui de la santé. La transposition du dispositif d'engagement de service public proposé dans le secteur médical depuis plus de 10 ans doit donc pouvoir s'envisager en donnant un rôle nouveau à quelques acteurs déjà existants dans l'administration maritime. Il s'avère précisément que ces acteurs doivent aujourd'hui mieux connaître le secteur et promouvoir la marine marchande pour faire aboutir le dessein d'une grande politique maritime qui vienne assumer sa flotte de commerce dans toutes ses composantes, y compris humaines.

II. L'application à la marine marchande d'un engagement de service public et la place de l'ENSM dans ce cadre

A. Ce que ne pourraient pas être des « marins stratégiques » dans l'aboutissement de ces textes

1. Tout – car ce n'est pas de la stratégie

Il est de bon ton d'imaginer que tout peut être stratégique dans notre époque. Ce n'est pas le cas, nous avons tenté de la définir en introduction mais toute la flotte française, de même que tous les marins français, ne peuvent ni ne doivent être considérés comme stratégiques. Cela suppose donc une priorisation qui repose sur des critères à ce stade peu évidents mais dont nous pouvons proposer d'identifier une liste en corrélant les textes existants et de nouvelles dispositions législatives et réglementaires portant exclusivement sur l'engagement de service public maritime/dans la marine marchande (*voir infra*).

2. Rien – car il faut répondre au législateur et le secteur souhaite unanimement sa mise en place

Il serait difficile de ne pas répondre à cet impératif. La loi prévoit cette flotte et l'époque ne peut faire que l'on se contente de la situation présente. Si les dispositifs peuvent évoluer, il semble indispensable de répondre au décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense, pris en application de loi économie bleue, par la signature d'un arrêté, tant la liste des navires (article 4) le plan d'action triennal (article 5), à moins de remettre en question le texte réglementaire ou le texte de loi.

Si, par extension, le texte de loi de 2016 peut être considéré comme suffisant, il conviendra de le compléter par un dispositif analogue à celui du médical (*voir infra*). En revanche, le décret précité prévoit bien la notion de personnels (« emplois ») et pourrait sans doute couvrir la mise en place d'une flotte et de marins stratégiques sans changement à opérer, si ce n'est par volonté d'harmonisation du pouvoir exécutif, dès lors que le texte de loi originel n'évolue pas¹⁹ :

¹⁹ Selon nos premières analyses, l'ajout de certains navires à cette liste pourrait cependant avoir du sens. Les rouliers notamment, comme le précise le I. B. de la présente note.

« La flotte à caractère stratégique instituée à l'article L. 2213-9 du code de la défense comprend :
I. - Les navires et emplois y afférents susceptibles d'assurer, dans une logique de filières stratégiques et aux fins de préserver l'intégrité de celles-ci, la sécurité et la continuité :

1° Des approvisionnements industriels, énergétiques et alimentaires du territoire métropolitain et des outre-mer ;

2° Des transports opérant dans le cadre d'une délégation de service public ;

3° Des services portuaires et des travaux maritimes d'accès portuaire ;

4° De l'intervention et de l'assistance en mer des navires en difficulté ;

5° Des communications par câbles sous-marins ;

6° De la recherche océanographique ;

7° Des travaux de production énergétique et d'extraction en mer.

II. - Les navires et emplois y afférents répondant, en temps de crise, aux besoins de l'Etat en matière de transport, de ravitaillement, de services ou de travaux. »

B. L'analogie entre le dispositif médical d'engagement de service et la marine marchande.

1. *Les textes et mécanismes à imaginer*

i. Le texte de loi

A la manière de l'article 46 de la loi de 2009, le texte de loi pourrait s'envisager comme suit, un texte simple qui pourrait s'intégrer dans une proposition de loi autoportée ou dans un véhicule législatif à définir en fonction du calendrier retenu, par voie d'amendement, de la loi de programmation militaire à la proposition de loi déposée par le député Didier Le Gac visant à lutter contre le dumping social dans le transport maritime.

« Chaque année, un arrêté du ministre chargé de la mer détermine le nombre d'étudiants à l'Ecole nationale supérieure maritime de 3^{ème} année des filières monovalentes et de la filière polyvalente, de façon distincte, qui peuvent signer avec [autorité à identifier] un contrat d'engagement de service public maritime.

Les candidatures à la signature d'un contrat d'engagement de service public maritime sont classées dans la limite du nombre fixé au premier alinéa du présent article, selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Ce contrat ouvre droit, en sus des rémunérations auxquelles les signataires peuvent prétendre du fait de leur formation, à une allocation mensuelle versée par [autorité à identifier]. En contrepartie de cette allocation, les signataires s'engagent à exercer leurs fonctions à bord des navires identifiés par voie réglementaire sur la base du décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense, dès la fin de leur formation, dans des conditions définies par voie réglementaire. La durée de leur engagement est fixée par voie réglementaire.

Les étudiants ayant signé un contrat d'engagement de service public maritime choisissent, [au regard de la matrice de criticité²⁰] un poste sur une liste établie chaque année par arrêté du ministre chargé de la mer en lien avec les représentants des armateurs français.

²⁰ Si toutefois la logique est bien maintenue conformément aux développements précédents.

Les signataires d'un contrat d'engagement de service public maritime choisissent leur futur navire sur une liste nationale des navires identifiés. Ces navires sont situés dans une zone caractérisée par une criticité particulière. Cette liste est établie par [autorité à identifier].

Pendant la durée de cet engagement, tout marin français ayant souscrit à ce dispositif et qui souhaiterait s'en détacher doit se signaler chaque année à [autorité à identifier]. Les signataires d'un contrat d'engagement de service public avec [autorité à identifier] peuvent se dégager de leur obligation d'exercice prévue au premier alinéa du présent article, par le dédit formation, moyennant le paiement d'une indemnité ainsi que d'une pénalité dont les modalités sont fixées par voie réglementaire.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. »

ii. Le décret et la mise en œuvre

Deux grandes possibilités ressortent ici pour donner des suites réglementaires à ce projet d'engagement de service public maritime créé par une disposition législative. La notion précitée d'« autorité à identifier » vise donc à reprendre l'une ou l'autre de ces propositions pour donner un rôle à la toute jeune fondation ENSM ou à un groupement d'intérêt public. L'une ou l'autre des solutions viendrait prendre la place, dans la loi, du Centre national de gestion des praticiens hospitaliers et des personnels de direction de la fonction publique hospitalière, dans des modalités précisées dans un texte réglementaire à prévoir.

Répondre aux ambitions des marins et de leurs employeurs mais aussi de l'Etat, en lien avec l'esprit de la loi de 2016 mais en replaçant le marin au cœur de cet enjeu est bien l'ambition à garder dans la future création de normes. Cela supposerait une cotisation publique et privée à destination de cette nouvelle structure qui jouerait un rôle fondamental dans notre souveraineté économique par la compétence maritime de nos gens de mer. Le montant de cette cotisation serait à évaluer en fonction de la quantité de postes offerts et la criticité avancée, là aussi à définir par voir réglementaire.

➤ La voie de la fondation ENSM

La création récente d'une fondation au sein de l'ENSM pourrait trouver dans ce projet une manière de renforcer son action. La fondation pourrait en effet jouer ce rôle majeur dans la carrière des officiers de la marine marchande, un rôle qui avait été suggéré durant le Fontenoy du maritime avec l'idée d'un « bureau de placement ».

Rappelons ici cependant que le rôle de la fondation n'est pas exactement celui-ci, les statuts validés par le conseil d'administration de l'ENSM du 3 février 2023 étant les suivants :

- « Renforcer la visibilité des métiers et les promouvoir auprès des jeunes
- Inspirer et soutenir les jeunes lycéens pour embrasser une carrière de marin, ingénieur
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs entre les étudiants
- S'intégrer dans la politique de développement et de promotion du pavillon français
- Favoriser la promotion sociale et la diversité
- Favoriser la promotion sociale des métiers de l'économie maritime
- Encourager la diversité sociale et l'équité homme-femme
- Soutenir les étudiants de l'ENSM en confiant à la fondation le versement de bourses d'études
- Participer à la réduction de l'impact environnemental et renforcer la recherche
- Soutenir les projets innovants permettant de réduire l'impact environnemental des activités de l'économie maritime

- Développer la créativité et l'entrepreneuriat en favorisant la décarbonation, la réduction des gaz à effets de serre à terre et en mer
- Accompagner les projets de recherche et valoriser les expertises des enseignants chercheurs
- Diffuser le modèle de formation à l'international
- Déployer le savoir-faire français à l'international et notamment au sein de l'espace francophone,
- Attirer les talents étrangers au service de l'économie maritime. »

Le souhait du conseil d'administration de l'ENSM est de pouvoir répondre, sur proposition de la direction générale de l'ENSM, au développement de ses ressources propres ; des discussions sont en cours pour permettre la meilleure utilisation de ces fonds pour financer ces dépenses d'investissement et générer, ainsi, de nouvelles ressources.

➤ La voie d'un Groupement d'intérêt public (GIP) « flotte et marins stratégiques »

Un GIP est une personne morale de droit public dotée d'une structure de fonctionnement légère et de règles de gestion souples. Il peut être constitué entre différents partenaires publics ou entre un partenaire public au moins et un ou plusieurs organismes privés. Ayant un objectif déterminé devant répondre à une mission d'intérêt général à but non lucratif, le groupement d'intérêt public a une mission administrative ou industrielle et commerciale. Il met en commun un ensemble de moyens et existe pour une durée déterminée (loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit).

La mise en place d'une structure dédiée donnerait sans doute plus de latitude à la fondation pour exister selon les motivations exprimées originellement. L'ENSM siègerait dans ce GIP, de même que sa tutelle, et les organismes privés, tous devant cotiser pour favoriser le fonctionnement de la structure et du dispositif.

iii. Le versement de l'allocation

Le contrat ouvrirait donc bien droit à une allocation mensuelle versée par l'autorité à partir de la signature. L'allocation s'élèverait à un montant fixé par cette autorité, de l'ordre de 1 500 € brut par mois²¹, imposable selon les règles du registre d'emploi, pendant toute la durée des études, ceci n'excluant pas des primes d'embarquement pour les compagnies que le souhaitent/peuvent.

Le versement de l'allocation cesse à la date à laquelle le signataire obtient son diplôme de l'ENSM. En cas d'allongement de la durée d'études ou en cas de report de l'installation ou de la prise de fonctions, la durée du versement de l'allocation s'allongerait d'autant.

Le signataire du contrat d'engagement de service maritime perçoit l'allocation pendant l'intégralité de son cursus dès signature. Néanmoins, certains congés pourraient donner droit à la suspension de l'allocation et donc du calcul de la durée d'engagement, pour les raisons suivantes : congé de maternité ou d'adoption, de paternité, congé maladie supérieur à un mois ou en cas d'accidents²².

2. La mise en place d'une GPEC et d'une gestion de carrière des officiers

²¹ Montant repris du montant connu dans le cadre médical mais qui mériterait d'être travaillé en lien avec les élèves de l'ENSM par sécurité.

²² Liste à établir en lien avec la médecine des gens de mer ou l'ENIM

Devant de telles perspectives, il est évident que l'intérêt pour l'Etat tient aussi dans la capacité à prévoir plus et mieux le nombre d'officiers formés en France et qui continueront à évoluer sous pavillon français, le cas échéant pour des motifs stratégiques.

Se pose ici, à la marge, la question abordée plus haut du dispositif né de la loi de 2009 et des nationalités concernées au regard de l'élargissement permis en 2019. Dans un premier temps, il est proposé, dès lors que l'ENSM forme principalement (presque exclusivement) des Français, de se concentrer sur un dispositif national. En outre il semble utile de préciser sur ce point que la langue de communication est bien la langue française aux termes du décret de 2017.

Mais la question de la gestion de ces personnes qui s'engagent est également essentielle, elle se fait par le centre national de gestion des praticiens hospitaliers et des personnels de direction de la fonction publique hospitalière pour ce qui concerne le dispositif médical, l'ENSM doit pouvoir jouer un rôle dans ce suivi post-études. Son lien avec les armateurs donnerait l'occasion, dans le cadre des comités de suivi, de mettre à jour ces ambitions croisées.

Une GPEC pourrait donc se mettre en place grâce au système de contrat d'engagement de service public maritime rémunérant des officiers élèves à compter de la troisième année des filières monovalentes et de la filière polyvalente au profit de la structure juridique retenue, apportant aussi un outil de prévisibilité nouveau à destination de l'écosystème maritime.

Il conviendrait cependant de pouvoir fixer la durée de ces engagements et leurs différents motifs dans la structure retenue, tout en prévoyant un cadre nouveau avec une capacité différente de contrôle. A la différence du dispositif médical, cela doit pouvoir s'organiser par voie réglementaire.

Conclusion :

Dans les quelques éléments ciblés et développés ici, il n'a pas été possible d'évoquer deux sujets majeurs qui prendront une place particulière dans le cadre du prochain COP de l'ENSM, l'apprentissage et le rapprochement avec les lycées professionnels maritimes²³. Au-delà de cette certitude, les possibilités d'intégration de l'ENSM à la construction de cette logique de flotte et marins stratégiques seront présentées au conseil d'administration de l'ENSM, à l'issue de la remise du rapport définitif de Monsieur le député Yannick Chenevard. Il s'agit d'une opportunité utile pour renforcer la connaissance du secteur par lui-même (GPEC) et d'éviter les logiques parfois trop individuelles dans la promotion et l'entretien des carrières de marins, avec un nouvel outil venant s'adapter à un modèle national qui continue de se développer.

²³ Les deux points ont cependant fait l'objet d'échanges avec Monsieur le député et trouvent dès lors une place dans le rapport parlementaire dans l'intérêt général.

Liste des recommandations :

1. **Sur la matrice de criticité :**
 - La mission flotte de commerce, appuyée par l'effectif de la Marine nationale au sein de la DGAMPA pourrait régulièrement assumer cette mission.
 - Le comité de liaison entre les Armateurs de France et la Marine nationale pourrait en outre être coprésidé et associer des membres en fonction des sujets retenus (CSMM, ENSM, ENIM...).

2. **Sur le rapprochement avec la marine nationale :**
 - Encourager des actions communes (manifestations sportives, culturelles), parfois très concrètes (préparation marine spécifique à destination des seuls élèves de l'ENSM) voire des engagements plus longs (volontaires officiers aspirants issus de l'ENSM en année de césure).

3. **Sur la loi de 2016 et le décret de 2017 :**
 - Mettre en œuvre, par arrêté, le décret 2017-850 du 9 mai 2017 en identifiant des secteurs particuliers sur la base de critères à définir, si toutefois il n'est pas décidé de revoir le texte de loi.

4. **Sur la mise en place du dispositif d'engagement de service public maritime :**
 - Etablir, par un dispositif législatif, un engagement de service maritime accessible aux officiers français
 - Revoir les missions de la fondation ENSM pour favoriser la mise en œuvre du dispositif d'engagement de service maritime
ou
 - Mettre en place un GIP permettant la mise en place du dispositif d'engagement de service maritime
 - Favoriser un suivi par l'ENSM post-études dans la construction d'une GPEC de qualité
 - Fixer la durée de ces engagements de service public maritime et leurs différents motifs par voie réglementaire

5. **En plus mais non développés :**
 - Construire une base industrielle de technologie maritime
 - Clarifier les ambitions dans les différentes instances créatrices de normes, OMI et Union européenne en particulier
 - Etendre le dispositif TRAMIN
 - Mettre en place une « stratégie de flotte » en sus de la flotte stratégique

N^o 18961. CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER. CONCLUE À LONDRES LE 1^{er} NOVEMBRE 1974¹

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS et ACCEPTATIONS

Instruments déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime aux dates suivantes, pour prendre effet comme indiqué ci-après :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'adhésion (a) ou d'approbation (A)</i>
Papouasie-Nouvelle-Guinée (Avec effet au 12 février 1981.)	12 novembre 1980 <i>a</i>
Finlande (Avec effet au 21 février 1981.)	21 novembre 1980 <i>a</i>
Qatar (Avec effet au 22 mars 1981.)	22 décembre 1980 <i>a</i>
République de Corée (Avec effet au 31 mars 1981.)	31 décembre 1980
Maldives (Avec effet au 14 avril 1981.)	14 janvier 1981 <i>a</i>
Guinée (Avec effet au 19 avril 1981.)	19 janvier 1981 <i>a</i>
Indonésie (Avec effet au 17 mai 1981.)	17 février 1981 <i>A</i>
Singapour (Avec effet au 16 juin 1981.)	16 mars 1981 <i>a</i>

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 26 mai 1981.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3, et annexe A des volumes 1198 et 1208.

PROTOCOLE¹ RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 1^{er} NOVEMBRE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER² (AVEC ANNEXE, APPENDICE ET ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1978 SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION). CONCLU À LONDRES LE 17 FÉVRIER 1978

Textes authentiques du Protocole, de l'annexe et de l'appendice : chinois, anglais, français, russe et espagnol.

Textes authentiques de l'Acte final : anglais, français, russe et espagnol.

Enregistré par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 26 mai 1981.

Les Parties au présent Protocole,

Etant parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974²,

Reconnaissant que ladite Convention peut contribuer de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires,

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer davantage encore la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

Estimant que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Sont convenues de ce qui suit :

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mai 1981, soit six mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentaient au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce étaient devenus Parties à ce Protocole par signature définitive ou par le dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article V, paragraphe 1. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA), ou d'adhésion (a)</i>
Allemagne, République fédérale d'*	6 juin 1980
(Avec déclaration d'application à Berlin-Ouest.)	
Bahamas	16 février 1979 a
Belgique	24 septembre 1979
Colombie	31 octobre 1980 a
Danemark	27 novembre 1980 a
Espagne	30 avril 1980 a
Etats-Unis d'Amérique	12 août 1980
Finlande	30 avril 1981 a
France	21 décembre 1979 AA
Japon	15 mai 1980 a
Koweït*	29 juin 1979 a
Libéria	28 octobre 1980
Norvège	25 mars 1981 a
Pays-Bas	8 juillet 1980 AA
(A l'égard du Royaume en Europe et des Antilles néerlandaises.)	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	5 novembre 1979
Suède	21 décembre 1979
Tunisie	6 août 1980 a
Uruguay	30 avril 1979 a
Yougoslavie	31 octobre 1980

* Voir p. 334 du présent volume pour les textes de la réserve et de la déclaration interprétative faites lors de la ratification et de l'adhésion.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3.

Article premier. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de son annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son annexe.

Article II. CHAMP D'APPLICATION

1. Les dispositions des articles II, III (à l'exception du paragraphe *a*), IV, VI, *b*, *c* et *d*, VII et VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée la « Convention ») sont incorporées dans le présent Protocole; toutefois, les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux Gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux Parties au présent Protocole.

2. Tout navire visé par le présent Protocole doit satisfaire aux dispositions de la Convention, sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires des Etats qui ne sont Parties ni à la Convention ni au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article III. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

Chaque Partie au présent Protocole s'engage à communiquer et à déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée l'« Organisation ») une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorisation ainsi accordée.

Article IV. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 1^{er} mars 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par :

- a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) Adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré.

Article V. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties

à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article VIII de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI. DÉNONCIATION

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

Article VII. DÉPOSITAIRE

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après le « Dépositaire »).

2. Le Dépositaire :

a) Informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) De toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) De la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) De tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

b) Transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII. LANGUES

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE. AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PARTIE A. APPLICATION, DÉFINITIONS, ETC.

Règle 2. DÉFINITIONS

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

n) « L'âge d'un navire » désigne le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.

PARTIE B. VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6. INSPECTION ET VISITES

Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant :

a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par les propres services d'inspection de l'Administration, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions des règles 8 et 10 du présent chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne doivent pas être obligatoires.

c) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes a et b de la présente règle doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

- i) Exiger qu'un navire subisse des réparations; et
- ii) Effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire

de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

e) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Règle 7. VISITES DES NAVIRES À PASSAGERS

Remplacer le texte actuel de l'alinéa iii du paragraphe *b* par le suivant :

iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer¹ en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la convention et des règles susvisées.

Règle 8. VISITES DES ENGINES DE SAUVETAGE ET AUTRES PARTIES DE L'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE

Remplacer le texte actuel de la règle 8 par le suivant :

a) Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil radioélectrique portable pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les moyens d'extinction de l'incendie ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention et le présent Protocole doivent être soumis aux inspections initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par la règle 7 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa ii du paragraphe *a* de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, dispositifs de hissage du pilote, feux, marques et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur qui leur sont applicables.

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe *a* de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1050, p. 17.

matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii du paragraphe *a* de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

*Règle 10. VISITES DE LA COQUE, DES MACHINES ET DU MATÉRIEL
D'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE*

Remplacer le texte actuel de la règle 10 par le suivant :

a) La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Administration juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant, et aux intervalles de temps suivants :

- i) Aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);
- ii) En plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge; dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

b) Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, et toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel le navire est destiné. Ces visites doivent, dans le cas des navires-citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie.

c) La visite intermédiaire des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire. En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais. Si, après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

d) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

Règle 11. MAINTIEN DES CONDITIONS APRÈS VISITE

Remplacer le texte actuel de la règle 11 par le suivant :

a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Règle 14. DURÉE DE VALIDITÉ DES CERTIFICATS

Remplacer le texte actuel de la règle 14 par le suivant :

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous certificats d'exemption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à cinq ans. Le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

c) Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux, ce certificat peut être retiré, et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d de la présente règle pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays dans lequel il est immatriculé ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

f) Un certificat, autre que celui visé au paragraphe *b* de la présente règle, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

g) Un certificat cesse d'être valable :

- i)* Si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa *a* de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa *a* de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes *d*, *e* ou *f* de la présente règle; ou
- ii)* Si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement; un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes *a* et *b* de la règle 11 du présent chapitre; dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

Règle 19. CONTRÔLE

Remplacer le texte actuel de la règle 19 par le suivant :

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes *a* et *b* de la règle 11 du présent chapitre.

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe *b* de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'État du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe *d* de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes *c* et *d* de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indû-

ment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

CHAPITRE II-1. CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 1. APPLICATION

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe *b* actuel :

iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa ii du présent paragraphe et de l'alinéa iii du paragraphe *a* de la présente règle, aux fins du paragraphe *d* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 1) Dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) En l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
- 3) Dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- 4) Qui a subi un changement ou une modification de caractère important :
 - a) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) Qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.

iv) Aux fins du paragraphe *d* de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iii du présent paragraphe.

v) Aux fins de l'alinéa iii du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires¹ ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 2. DÉFINITIONS

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel :

k) Le système de commande à distance de l'appareil à gouverner est le dispositif qui permet de transmettre les mouvements requis du gouvernail de la passerelle de navigation aux commandes du groupe moteur de l'appareil à gouverner.

l) L'appareil à gouverner principal comprend les éléments mécaniques, les groupes moteurs de l'appareil à gouverner, s'il en existe, et le matériel connexe ainsi que les moyens permettant d'appliquer le couple sur la mèche du gouvernail (la barre franche ou le secteur du gouvernail, par exemple), qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire dans les conditions normales de service.

m) Le groupe moteur de l'appareil à gouverner se compose :

- i) Dans le cas des appareils à gouverner électriques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° 1-22484.

- ii) Dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe ainsi que de la pompe qui lui est reliée;
- iii) Dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, d'un moteur d'entraînement et de la pompe qui lui est reliée.

n) L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui est prévu pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

PARTIE C. MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

Règle 29. APPAREIL À GOUVERNER

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) *Navires-citernes uniquement*

i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- 1) Il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation; toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double; en cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner; en cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation; les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;
- 2) Il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;
- 3) Des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;
- 4) Un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;
- 5) La position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation; l'indicateur de l'angle du gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- 6) Il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.

ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe *a* et de l'alinéa *i* du paragraphe *d* de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux :

- 1) L'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa *ii*, 2, du paragraphe *d* de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs; dans la mesure où cela est raison-

nable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner; tous les raccords mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

- 2) L'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant; le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;
- 3) L'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa ii, 2, du paragraphe *d* de la présente règle;
- 4) Les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;
- 5) En cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation; chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et
- 6) Une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner; cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure; le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 nœuds, si cette valeur est supérieure.

CHAPITRE II-2. CONSTRUCTION — PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 1. APPLICATION

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe *a* actuel :

iv) Nonobstant les dispositions des alinéas ii et iii du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 1) Dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) En l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou

- 3) Dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
 - 4) Qui a subi un changement ou une modification de caractère important :
 - a) Dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) En l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) Qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.
- v) Aux fins de l'alinéa ii du paragraphe *a* de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iv du présent paragraphe.
- vi) Aux fins de l'alinéa iv du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 3. DÉFINITIONS

Remplacer le paragraphe v actuel par le suivant :

v) Le « poids lège » est le déplacement d'un navire en tonnes métriques, à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

x) Le « pétrole brut » est tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend :

- i) Le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et
- ii) Le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

PARTIE E. MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

Règle 55. CHAMP D'APPLICATION

Remplacer le texte actuel de la présente règle par le suivant :

- a) Sauf disposition expresse contraire :
 - i) La présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60 °C (140 °F) [essai en creuset fermé] et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et
 - ii) En outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention; toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre; dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe *f* de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes; les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

b) Lorsque l'on envisage de transporter des cargaisons différentes de celles qui sont mentionnées à l'alinéa i du paragraphe a de la présente règle et présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration sont exigées.

c) Les transporteurs mixtes ne doivent pas transporter de marchandises solides à moins que toutes leurs citernes à cargaison aient été vidées de leurs hydrocarbures et dégazées ou que, dans chaque cas, l'Administration soit satisfaite des dispositions prises.

Règle 60. PROTECTION DES CITERNES À CARGAISON

Remplacer le texte existant de la présente règle par le suivant :

a) Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre II-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

b) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif d'extinction à mousse sur pont doit :

- i) Permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et
- ii) Permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

c) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif fixe à gaz inerte doit :

- i) Permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et
- ii) Être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

d) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a de la présente règle au plus tard :

- i) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques; toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes

par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe *a* de la présente règle au plus tard :

- i) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

f) Tout navire-citerne pour l'exploitation duquel on utilise une procédure de lavage des citernes au pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention et d'appareils de lavage fixes.

g) Tous les navires-citernes équipés d'un dispositif fixe à gaz inerte doivent être munis d'un système de mesure du niveau ne nécessitant pas l'ouverture des citernes.

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe *a* de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V. SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Règle 12. MATÉRIEL DE NAVIGATION DE BORD

Remplacer le paragraphe *a* actuel par le suivant :

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radar doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

Règle 19. UTILISATION DU PILOTE AUTOMATIQUE

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) La commande manuelle du gouvernail doit être essayée après toute utilisation prolongée du pilote automatique et avant d'entrer dans les zones où la navigation demande une attention particulière.

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre :

Règle 19-1. FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL À GOUVERNER

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

Règle 19-2. APPAREIL À GOUVERNER — ESSAIS ET EXERCICES

a) Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage. La procédure d'essai doit comprendre, selon les cas, le contrôle du fonctionnement de :

- i) L'appareil à gouverner principal;
- ii) L'appareil à gouverner auxiliaire;

- iii) Les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;
 - iv) Les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
 - v) L'alimentation en énergie de secours;
 - vi) Les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
 - vii) Les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
 - viii) Les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.
- b) Les vérifications et essais doivent porter sur :*
- i) Le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
 - ii) L'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectés visuellement; et
 - iii) Le bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.
- c) i) Des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et les groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichées en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.*
- ii) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.*
- d) En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois mois afin de s'entraîner aux procédures de manœuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.*
- e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.*
- f) Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes *a* et *b* de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe *d* de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.*

APPENDICE

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

*SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE*

(CACHET OFFICIEL)

(NATIONALITÉ)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

<i>Nom du navire</i>	<i>Numéro ou lettres distinctifs</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Port en lourd du navire (tonnes métriques)</i>	<i>Année de construction</i>

Type de navire :

Navire-citerne transporteur de pétrole brut*

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut*

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures*

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures*

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

* Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.

Il est certifié :

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

Qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le 19..
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE

(CACHET OFFICIEL)

(NATIONALITÉ)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale
de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

Table with 5 columns: Nom du navire, Numéro ou lettres distinctifs, Port d'immatriculation, Port en lourd du navire (tonnes métriques), Année de construction

Type de navire :

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut*
Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut*
Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures*
Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures*

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un change-
ment ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avance-
ment équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère
important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère
important a été terminé

* Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité du
matériel d'armement pour navire de charge.

Il est certifié :

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I
du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer; et

Qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il
est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que
le navire satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au ... sous réserve de la (des)
visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de ...

Délivré à ...
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ... 19..
(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

阿富汗：

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan :
За Афганистан:
Por el Afganistán:

阿尔巴尼亚：

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:
Por Albania:

阿尔及利亚：

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:
Por Argelia:

安哥拉：

For Angola:
Pour l'Angola :
За Анголу:
Por Angola:

阿根廷：

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:
Por la Argentina:

澳大利亚：

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:
Por Australia:

奥地利：

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:
Por Austria:

巴 哈 马 :

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские О-ва:
Por las Bahamas:

巴 林 :

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:
Por Bahreïn:

孟 加 拉 :

For Bangladesh:
Pour le Bangladesh :
За Бангладеш:
Por Bangladesh:

巴 巴 多 斯 :

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:
Por Barbados:

比 利 时 :

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:
Por Bélgica:

[ROBERT VAES]¹

Sous réserve d'approbation et de ratification
Londres, le 8 septembre 1978²

贝 宁 :

For Benin:
Pour le Bénin :
За Бенин:
Por Benin:

¹ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Subject to approval and ratification, London, 8 September 1978.

不 丹 :

For Bhutan:
Pour le Bhoutan :
За Бутан:
Por Bhután:

玻 利 维 亚 :

For Bolivia:
Pour la Bolivie :
За Боливию:
Por Bolivia:

博 茨 瓦 纳 :

For Botswana:
Pour le Botswana :
За Ботсвану:
Por Botswana:

巴 西 :

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:
Por el Brasil:

保 加 利 亚 :

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За България:
Por Bulgaria:

緬 甸 :

For Burma:
Pour la Birmanie :
За Бирму:
Por Birmania:

布 隆 迪 :

For Burundi:
Pour le Burundi :
За Бурунди:
Por Burundi:

白俄罗斯苏维埃社会主义共和国：

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :

За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

Por la República Socialista Soviética de Bielorrusia:

加拿大：

For Canada:

Pour le Canada :

За Канаду:

Por el Canadá:

佛得角：

For Cape Verde:

Pour le Cap-Vert :

За О-ва Зеленого Мыса:

Por Cabo Verde:

中 非 共 和 国：

For the Central African Republic:

Pour la République centrafricaine :

За Центральноафриканскую Республику:

Por la República Centrafricana:

乍 得：

For Chad:

Pour le Tchad :

За Чад:

Por el Chad:

智 利：

For Chile:

Pour le Chili :

За Чили:

Por Chile:

中 国：

For China:

Pour la Chine :

За Китай:

Por China:

哥伦比亚：

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:
Por Colombia:

科摩罗：

For the Comoros:
Pour les Comores :
За Коморские О-ва:
Por las Comoras:

刚果：

For the Congo:
Pour le Congo :
За Конго:
Por el Congo:

哥斯达黎加：

For Costa Rica:
Pour le Costa Rica :
За Коста-Рику:
Por Costa Rica:

古巴：

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:
Por Cuba:

塞浦路斯：

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:
Por Chipre:

捷克斯洛伐克：

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:
Por Checoslovaquia:

民主柬埔寨：

For Democratic Kampuchea:
Pour le Kampuchea démocratique :
За Демократическую Кампучию:
Por Kampuchea Democrática:

朝鲜民主主义人民共和国：

For the Democratic People's Republic of Korea:
Pour la République populaire démocratique de Corée :
За Корейскую Народно-Демократическую Республику:
Por la República Popular Democrática de Corea:

民主也门：

For Democratic Yemen:
Pour le Yémen démocratique :
За Демократический Йемен:
Por el Yemen Democrático:

丹 麥：

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:
Por Dinamarca:

吉布提：

For Djibouti:
Pour Djibouti :
За Джибути:
Por Djibouti:

多米尼加共和国：

For the Dominican Republic:
Pour la République dominicaine :
За Доминиканскую Республику:
Por la República Dominicana:

厄瓜多尔：

For Ecuador:
Pour l'Équateur :
За Эквадор:
Por el Ecuador:

埃及：

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:
Por Egipto:

萨尔瓦多：

For El Salvador:
Pour El Salvador :
За Сальвадор:
Por El Salvador:

赤道几内亚：

For Equatorial Guinea:
Pour la Guinée équatoriale :
За Экваториальную Гвинею:
Por Guinea Ecuatorial:

埃塞俄比亚：

For Ethiopia:
Pour l'Éthiopie :
За Эфиопию:
Por Etiópia:

斐济：

For Fiji:
Pour Fidji :
За Фиджи:
Por Fiji:

芬兰：

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:
Por Finlandia:

法国：

For France:
Pour la France :
За Францию:
Por Francia:

[G. MARCHAND]

Sous réserve d'approbation ultérieure¹

¹ Subject to further approval.

加 蓬 :

For Gabon:
Pour le Gabon :
За Габон:
Por el Gabón:

冈 比 亚 :

For the Gambia:
Pour la Gambie :
За Гамбию:
Por Gambia:

德 意 志 民 主 共 和 国 :

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:
Por la República Democrática Alemana:

德 意 志 联 邦 共 和 国 :

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:
Por la República Federal de Alemania:

[RUETE]

[Dr. BREUER]

Subject to ratification¹

加 纳 :

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:
Por Ghana:

希 腊 :

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:
Por Grecia:

格 林 纳 达 :

For Grenada:
Pour la Grenade :
За Гренаду:
Por Granada:

¹ Sous réserve de ratification.

危地马拉：

For Guatemala:
Pour le Guatemala :
За Гватемалу:
Por Guatemala:

几内亚：

For Guinea:
Pour la Guinée :
За Гвинею:
Por Guinea:

几内亚（比绍）

For Guinea-Bissau:
Pour la Guinée-Bissau :
За Гвинею -Бисау:
Por Guinea-Bissau:

圭亚那：

For Guyana:
Pour la Guyane :
За Гайану:
Por Guyana:

海地：

For Haiti:
Pour Haïti :
За Гаити:
Por Haïti:

梵蒂冈：

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège :
За Святейший Престол:
Por la Santa Sede:

洪都拉斯：

For Honduras:
Pour le Honduras :
За Гондурас:
Por Honduras:

匈牙利：

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:
Por Hungría:

冰 岛：

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:
Por Islandia:

印 度：

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:
Por la India:

印 度 尼 西 亚：

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:
Por Indonesia:

伊 朗：

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:
Por el Irán:

伊 拉 克：

For Iraq:
Pour l'Irak :
За Ирак:
Por el Iraq:

爱 尔 兰：

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:
Por Irlanda:

以色列：

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:
Por Israel:

意大利：

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:
Por Italia:

象牙海岸：

For the Ivory Coast:
Pour la Côte d'Ivoire :
За Берег Слоновой Кости:
Por la Costa de Marfil:

牙买加：

For Jamaica:
Pour la Jamaïque :
За Ямайку:
Por Jamaica:

日本：

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:
Por el Japón:

约旦：

For Jordan:
Pour la Jordanie :
За Иорданию:
Por Jordania:

肯尼亚：

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:
Por Kenya:

科威特：

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:
Por Kuwait:

~~**老挝人民民主共和国：**~~

For the Lao People's Democratic Republic:
Pour la République démocratique populaire lao :
За Народно-Демократическую Республику Лаос:
Por la República Democrática Popular Lao:

黎巴嫩：

For Lebanon:
Pour le Liban :
За Ливан:
Por el Líbano:

莱索托：

For Lesotho:
Pour le Lesotho :
За Лесото:
Por Lesotho:

利比里亚：

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:
Por Liberia:

[G. F. B. COOPER]
Subject to ratification¹

阿拉伯利比亚民众国：

For the Libyan Arab Jamahiriya:
Pour la Jamahiriya arabe libyenne :
За Ливийскую Арабскую Джамахирию:
Por la Jamahiriya Arabe Libia:

列支敦士登：

For Liechtenstein:
Pour le Liechtenstein :
За Лихтенштейн:
Por Liechtenstein:

¹ Sous réserve de ratification.

卢森堡：

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:
Por Luxemburgo:

马达加斯加：

For Madagascar:
Pour Madagascar :
За Мадагаскар:
Por Madagascar:

马拉维：

For Malawi:
Pour le Malawi :
За Малави:
Por Malawi:

马来西亚：

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайзию:
Por Malasia:

马尔代夫：

For Maldives:
Pour les Maldives :
За Мальдивы:
Por Maldivas:

马里：

For Mali:
Pour le Mali :
За Мали:
Por Malí:

马耳他：

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:
Por Malta:

毛里塔尼亚：

For Mauritania:
Pour la Mauritanie :
За Мавританию:
Por Mauritania:

毛里求斯：

For Mauritius:
Pour Maurice :
За Маврикий:
Por Mauricio:

墨西哥：

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:
Por México:

[MANUEL TELLO]
ad referendum

摩纳哥：

For Monaco:
Pour Monaco :
За Монако:
Por Mónaco:

蒙古：

For Mongolia:
Pour la Mongolie :
За Монголию:
Por Mongolia:

摩洛哥：

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:
Por Marruecos:

莫桑比克：

For Mozambique:
Pour le Mozambique :
За Мозамбик:
Por Mozambique:

瑙 鲁 :

For Nauru:
Pour Nauru :
За Науру:
Por Nauru:

尼 泊 尔 :

For Nepal:
Pour le Népal :
За Непал:
Por Nepal:

荷 兰 :

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:
Por los Países Bajos:

[R. FACK]
Subject to approval¹

新 西 兰 :

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:
Por Nueva Zelandia:

尼 加 拉 瓜 :

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua :
За Никарагуа:
Por Nicaragua:

尼 日 尔 :

For the Niger:
Pour le Niger :
За Нигер:
Por el Níger:

尼 日 利 亚 :

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:
Por Nigeria:

¹ Sous réserve de ratification.

~~挪威~~：

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:
Por Noruega:

阿曼：

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:
Por Omán:

巴基斯坦：

For Pakistan:
Pour le Pakistan :
За Пакистан:
Por el Pakistán:

~~巴拿马~~：

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:
Por Panamá:

巴布亚新几内亚：

For Papua New Guinea:
Pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
За Папуа Новую Гвинею:
Por Papua Nueva Guinea:

巴拉圭：

For Paraguay:
Pour le Paraguay :
За Парагвай:
Por el Paraguay:

~~秘鲁~~：

For Peru:
Pour le Pérou :
За Перу:
Por el Perú:

菲 律 宾 :

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:
Por Filipinas:

波 兰 :

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:
Por Polonia:

[E. WISNIEWSKI]
Subject to ratification¹

葡 萄 牙 :

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:
Por Portugal:

卡 塔 尔 :

For Qatar:
Pour le Qatar :
За Катар:
Por Qatar:

大 韩 民 国 :

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Республику Корею:
Por la República de Corea:

罗 马 尼 亚 :

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:
Por Rumania:

卢 旺 达 :

For Rwanda:
Pour le Rwanda :
За Руанду:
Por Rwanda:

¹ Sous réserve de ratification.

萨摩亚：

For Samoa:
Pour le Samoa :
За Самоа:
Por Samoa:

圣马力诺：

For San Marino:
Pour Saint-Marin :
За Сан-Марино:
Por San Marino:

圣多美和普林西比：

For Sao Tome and Principe:
Pour Sao Tomé-et-Principe :
За Сан-Томе и Принсипи:
Por Santo Tomé y Principe:

沙特阿拉伯：

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie saoudite :
За Саудовскую Аравию:
Por la Arabia Saudita:

塞内加尔：

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:
Por el Senegal:

塞舌尔：

For Seychelles:
Pour les Seychelles :
За Сейшельские О-ва:
Por las Seychelles:

塞拉利昂：

For Sierra Leone:
Pour la Sierra Leone :
За Сьерра-Леоне:
Por Sierra Leona:

~~新加坡~~ :

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:
Por Singapur:

索马里 :

For Somalia:
Pour la Somalie :
За Сомали:
Por Somalia:

南 非 :

For South Africa:
Pour l'Afrique du Sud :
За Южную Африку:
Por Sudáfrica:

~~西班牙~~ :

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:
Por España:

斯里兰卡 :

For Sri Lanka:
Pour Sri Lanka :
За Шри Ланку:
Por Sri Lanka:

苏 丹 :

For the Sudan:
Pour le Soudan :
За Судан:
Por el Sudán:

~~苏里南~~ :

For Surinam:
Pour le Surinam :
За Суринам:
Por Surinam:

斯威士兰：

For Swaziland:
Pour le Souaziland :
За Свазиленд:
Por Swazilandia:

瑞典：

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:
Por Suecia:

[OLOF RYDBECK]
Subject to ratification¹

瑞士：

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:
Por Suiza:

阿拉伯叙利亚共和国：

For the Syrian Arab Republic:
Pour la République arabe syrienne :
За Сирийскую Арабскую Республику:
Por la República Árabe Siria:

泰国：

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:
Por Tailandia:

多哥：

For Togo:
Pour le Togo :
За Того:
Por el Togo:

汤加：

For Tonga:
Pour les Tonga :
За Тонгу:
Por Tonga:

¹ Sous réserve de ratification.

特立尼达和多巴哥：

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:
Por Trinidad y Tabago:

~~**突尼斯：**~~

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:
Por Túnez:

土耳其：

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:
Por Turquía:

乌干达：

For Uganda:
Pour l'Ouganda :
За Уганду:
Por Uganda:

乌克兰苏维埃社会主义共和国：

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:
Por la República Socialista Soviética de Ucrania:

苏维埃社会主义共和国联盟：

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:
Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

阿拉伯联合酋长国：

For the United Arab Emirates:
Pour les Emirats arabes unis :
За Объединенные Арабские Эмираты:
Por los Emiratos Arabes Unidos:

~~大不列颠及北爱尔兰联合王国：~~

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

[J. N. ARCHER]

Subject to ratification¹

喀麦隆联合共和国：

For the United Republic of Cameroon:

Pour la République-Unie du Cameroun :

За Объединенную Республику Камерун:

Por la República Unida del Camerún:

坦桑尼亚联合共和国：

For the United Republic of Tanzania:

Pour la République-Unie de Tanzanie :

За Объединенную Республику Танзания:

Por la República Unida de Tanzania:

~~美利坚合众国：~~

For the United States of America:

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

За Соединенные Штаты Америки:

Por los Estados Unidos de América:

[WILLIAM M. BENKERT]

[SIDNEY A. WALLACE]

Subject to ratification¹

上沃尔特：

For the Upper Volta:

Pour la Haute-Volta :

За Верхнюю Вольту:

Por el Alto Volta:

乌拉圭：

For Uruguay:

Pour l'Uruguay :

За Уругвай:

Por el Uruguay:

¹ Sous réserve de ratification.

委 内 瑞 拉 :

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:
Por Venezuela:

越 南 :

For Viet Nam:
Pour le Viet Nam :
За Вьетнам:
Por Viet Nam:

也 门 :

For Yemen:
Pour le Yémen :
За Йемен:
Por el Yemen:

南 斯 拉 夫 :

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:
Por Yugoslavia:

[M. SIKIC]
Subject to ratification¹

扎 伊 尔 :

For Zaire:
Pour le Zaïre :
За Заир:
Por el Zaire:

赞 比 亚 :

For Zambia:
Pour la Zambie :
За Замбию:
Por Zambia:

¹ Sous réserve de ratification.

RESERVATION AND UNDERSTANDING MADE UPON RATIFICATION OR ACCESSION (a)

FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY

“The Government of the Federal Republic of Germany declares that the provisions of the second sentence of chapter I, regulation 19(f), of the annex to the Protocol cannot be applied in the Federal Republic of Germany at present.”

With the following explanatory remarks:

“The Government of the Federal Republic of Germany wishes to point out the following in connexion with the declaration it has made:

“Any claims for compensation are met in accordance with the provisions of existing national law which correspond in essence to the liability provision of the annex to the Protocol. The liability provision of the annex to the Protocol is not quite as precise as national law requires normative liability to be.

“Furthermore, the provisions obtaining in the Federal Republic of Germany are constantly being updated, which must also be seen in the light of the results of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea and possible future membership of the MARPOL Convention of 1973 and the Protocol thereto of 1978.”

RÉSERVE ET DÉCLARATION INTERPRÉTATIVE FAITES LORS DE LA RATIFICATION OU DE L'ADHÉSION (a)

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne déclare que les dispositions de la deuxième phrase du paragraphe f de la règle 19 du chapitre I de l'annexe du Protocole ne peuvent à l'heure actuelle être appliquées en République fédérale d'Allemagne.

Avec les explications suivantes :

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne souhaite présenter les observations suivantes à propos de la déclaration qu'il a faite :

Toute demande de réparation est réglée conformément aux dispositions de la législation nationale existante qui correspondent, dans leur essence, aux dispositions de l'annexe du Protocole relatives à la responsabilité. Ces dispositions de l'annexe du Protocole n'ont pas la précision requise par la législation nationale pour ce qui est de la responsabilité normative.

En outre, les dispositions prévues en République fédérale d'Allemagne sont constamment mises à jour, ce qui doit également être considéré dans le contexte des résultats de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et des futures Parties éventuelles à la Convention MARPOL de 1973 et au Protocole y relatif.

KUWAIT (a)

“It is understood that the Accession of the State of Kuwait to . . . the Protocol of 1978 [relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974], done at London on the 17th of February 1978, does not in any way mean recognition of Israel by the State of Kuwait. Furthermore, no treaty relations will arise between the State of Kuwait and Israel.”¹

¹ The depositary received the following communication dated 3 December 1979 from the Ambassador of Israel in London:

“The Instrument of Accession deposited by the Government of the State of Kuwait was accompanied by a statement of a political character in respect of Israel. In the view of the Government of Israel, this Convention is not the proper place for making such political pronouncements. Moreover, the said declaration cannot in any way affect whatever obligations are binding upon Kuwait under general international law or under particular conventions. The Government of Israel will, so far as concerns the substance of the matter, adopt towards the Government of the State of Kuwait an attitude of complete reciprocity.”

KOWEÏT (a)

« Il est entendu que l'adhésion de l'Etat du Koweït au . . . Protocole de 1978 [relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer], adopté à Londres le 17 février 1978, ne saurait en aucun cas impliquer la reconnaissance d'Israël par l'Etat du Koweït. En outre, aucune relation conventionnelle ne sera établie entre l'Etat du Koweït et Israël¹. »

¹ Le dépositaire a reçu de l'Ambassadeur d'Israël à Londres la communication suivante, en date du 3 décembre 1979 :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

L'instrument d'adhésion déposé par le Gouvernement de l'Etat du Koweït était accompagné d'une déclaration de caractère politique concernant Israël. De l'avis du Gouvernement israélien, la Convention ne prête pas à des propos politiques de cette nature. En outre, ladite déclaration ne peut en aucune façon modifier les obligations qui incombent à l'Etat du Koweït aux termes du droit international en général ou de traités particuliers. En ce qui concerne le fond de la question, le Gouvernement israélien adoptera à l'égard du Gouvernement de l'Etat du Koweït une attitude de complète réciprocité.

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1978 SUR LA SÉCURITÉ
DES NAVIRES-CITERNES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION

1. En considération des recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime, le Conseil de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a décidé, le 25 mai 1977, de convoquer la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution, laquelle s'est tenue à Londres du 6 au 17 février 1978.

2. Sur l'invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, les Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des délégations :

Algérie	Ghana	Philippines
Allemagne, République fédérale d'	Grèce	Pologne
Arabie saoudite	Inde	Portugal
Argentine	Indonésie	République de Corée
Australie	Irak	République démocratique allemande
Bahamas	Iran	Roumanie
Bahreïn	Irlande	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Barbade	Israël	Sénégal
Belgique	Italie	Singapour
Brésil	Japon	Suède
Bulgarie	Kenya	Thaïlande
Canada	Koweït	Trinité-et-Tobago
Chili	Libéria	Tunisie
Chypre	Malaisie	Turquie
Colombie	Maroc	Union des Républiques socialistes soviétiques
Cuba	Mexique	Uruguay
Danemark	Nigéria	Venezuela
Egypte	Norvège	Yougoslavie
Espagne	Nouvelle-Zélande	
Etats-Unis d'Amérique	Oman	
Finlande	Panama	
France	Pays-Bas	

3. Les Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des observateurs :

Chine
Equateur
Maurice

4. Sur l'invitation de l'Organisation, l'organisme suivant des Nations Unies avait envoyé un représentant à la Conférence : Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

5. Les organisations intergouvernementales suivantes avaient envoyé des observateurs à la Conférence : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE); Commission des Communautés européennes (CEE).

6. Les organisations non gouvernementales suivantes avaient également envoyé des observateurs à la Conférence :

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Fédération internationale des armateurs (ISF)
Union internationale d'assurances transports (IUMI)
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Comité international radio-maritime (CIRM)

Association internationale des ports (IAPH)
 Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO)
 Association internationale des sociétés de classification (IACS)
 Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
 Association internationale des armateurs (INSA)
 Comité de la technologie marine pour les ressources océaniques (ECOR)
 Internationale des amis de la terre (FOE)
 Association internationale des instituts de navigation (IAIN)
 Association of West European Shipbuilders (AWES)

7. A l'ouverture de la Conférence, M. S. Clinton Davis, Sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux sociétés, à l'aviation et aux transports maritimes du Ministère du commerce du Royaume-Uni, a fait, au nom du Gouvernement de Sa Majesté, une déclaration dans laquelle il a souhaité la bienvenue aux représentants à la Conférence.

8. M. Manuel Tello de la délégation mexicaine a été élu président de la Conférence. Les personnes dont les noms suivent ont été élues vice-présidents :

M. M. Jacquier (France)
 M. P. Gavai (Inde)
 M. R. Adero (Kenya)
 M. Said Ben Ammar (Tunisie)
 M. A. Kolesnitchenko (URSS)

9. La Conférence a nommé le Bureau suivant :

Secrétaire général : M. C. P. Srivastava
Secrétaires exécutifs : M. G. P. Kostylev
 M. Y. Sasamura

10. La Conférence a constitué les commissions et comités ci-après :

Commission I :

Président : M. J. Vonau (Pologne)
Vice-président : M. S. Abboud (Égypte)

Commission II :

Président : M. P. Eriksson (Suède)
Vice-président : M. J. H. Birtwhistle (Canada)

Commission III :

Président : M. L. Spinelli (Italie)
Vice-président : M. J. F. Schwarz (Argentine)

Commission de vérification des pouvoirs :

Président : M. S. Tardana (Indonésie)

Comité de rédaction :

Président : M. S. N. Burbridge (Royaume-Uni)

11. Les documents suivants ont servi de base aux travaux de la Conférence :

- La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires;
- La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹;
- Les projets de protocoles de ces conventions établis conjointement par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation;
- Des projets de résolutions relatifs à l'amélioration de la sécurité en mer et à la prévention de la pollution des mers par les navires;
- Des propositions et observations soumises à la Conférence par les gouvernements et organisations intéressés.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, p. 3.

12. A la suite de ses délibérations qui sont consignées dans ses comptes rendus et rapports, la Conférence a adopté les instruments suivants : le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Les Protocoles susmentionnés constituent respectivement les documents 1 et 2¹ joints au présent Acte final.

13. La Conférence a également adopté les Résolutions dont le texte constitue le document 3 joint au présent Acte final.

14. Le texte du présent Acte final et des documents qui l'accompagnent est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Il est établi en un seul original en langues anglaise, espagnole, française et russe, et accompagné des textes du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Les textes des Protocoles sont établis dans les langues spécifiées comme faisant également foi dans les conventions auxquelles ils se rapportent. Des traductions officielles des Protocoles seront établies dans les langues spécifiées dans les conventions auxquelles ils se rapportent. Les originaux de ces traductions officielles seront déposés avec le présent Acte final.

15. Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final et des Résolutions de la Conférence, des copies certifiées conformes des textes authentiques des Protocoles et, lorsqu'elles auront été établies, des traductions officielles des Protocoles aux gouvernements des Etats invités à se faire représenter à la Conférence, en fonction des vœux qu'ils auront exprimés.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

FAIT à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° I-22484.

President:
Président :
Председатель:
Presidente:

[MANUEL TELLO]¹

Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization:

Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime :

Генеральный Секретарь Межправительственной Морской
Консультативной Организации:

Secretario General de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental:

[C. P. SRIVASTAVA]

Executive Secretaries of the Conference:

Secrétaires exécutifs de la Conférence :

Исполнительный Секретарь Конференции:

Secretarios Ejecutivos de la Conferencia:

[G. P. KOSTYLEV]

[Y. SASAMURA]

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:
Por Argelia:

[M. A. CHOUAKI]

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:
Por la Argentina:

[A. L. PADILLA]

For Australia:
Pour l'Australie :
За Багамские О-ва:
Por Australia:

[R. M. TAYLOR]

¹ Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские О-Ва:
Por las Bahamas:

[R. F. A. ROBERTS]
[A. L. MORRIS]

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:
Por Bahrein:

[W. H. AL-NIMER]

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:
Por Barbados:

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:
Por Bélgica:

[L. VAN DE VEL]

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:
Por el Brasil:

[J. O. RACHE DE ALMEIDA]

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За България:
Por Bulgaria:

[K. IVANOV]

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:
Por el Canadá:

[W. A. O'NEIL]
[G. W. R. GRAVES]
[R. E. HAGE]
[D. J. KINGHAM]
[R. W. PARSONS]
[J. H. BIRTWHISTLE]
[A. WALTON]

For Chile:
Pour le Chili :
За Чили:
Por Chile:

[J. BERGUNO BARNES]
[G. S. SANTA-CRUZ]
[F. ABREGO]

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:
Por Colombia:

[F. CORREDOR]

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:
Por Cuba:

[D. P. VILLEGAS LENA]

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:
Por Chipre :

[R. LEWIS]
[O. ВЕНА]
[J. M. BATES]

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:
Por Dinamarca:

[T. MADSEN]
[T. R. FUNDER]

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:
Por Egipto:

[M. M. FAWZI]
[M. EL-GHAMRY]

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:
Por Finlandia:

[E. HELANIEMI]

For France:
Pour la France :
За Францию:
Por Francia:

[M. M. JACQUIER]
[X. DUCLAUX]

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:
Por la República Democrática Alemana:

[G. BOSSOW]

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:
Por la República Federal de Alemania:

[F. STELTER]

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:
Por Ghana:

[J. A. KUNTOH]
[Y. N. OHENE-AKRASI]

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:
Por Grecia:

[V. TZAVARAS]

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:
Por la India:

[P. G. GAVAI]
[P. S. VANCHISWAR]
[R. C. MOHAN]
[T. V. RAJARAM]
[HARBANS SINGH]

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:
Por Indonesia:

[S. TARDANA]

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:
Por el Irán:

[A. FARID]

For Iraq:
Pour l'Irak :
За Ирак:
Por el Iraq:

[T. N. AL-OMARI]

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:
Por Irlanda:

[T. GORMAN]

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:
For Israel:

[P. MUNCH]

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:
For Italia:

[G. D'AGOSTINO]

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:
For el Jarón:

[K. KOMURA]
[T. AKAIWA]
[K. TODA]
[Y. KOSHIMURA]
[K. OGAWA]

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:
For Kenya:

[R. O. ADERO]
[B. A. N. MUDHO]

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:
For Kuwait:

[A. M. AL YAGOUT]
[A. R. AL NAIBARI]
[N. A. AL NAKIB]

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:
For Liberia:

[G. F. B. COOPER]

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайзию:
Por Malasia:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:
Por México:

[MANUEL TELLO]
[J. JARAMILLO-VÁZQUEZ]

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:
Por Marruecos:

[A. NACIF]

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:
Por los Países Bajos:

[H. O. G. TEN RAA]
[A. VAN DER WOUDE]
[P. J. M. DE BRUYN]
[R. A. VAN OTTERLOO]
[G. E. KULSDOM]

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:
Por Nueva Zelandia:

[T. CAUGHLEY]

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:
Por Nigeria:

[A. S. WALI]
[E. O. AGBAKOBA]
[H. A. AGATE]

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:
Por Noruega:

[M. HAREIDE]
[A. FRETHEIM]
[E. J. SALVESEN]
[G. STUBBERUD]
[T. STOLTENBERG]

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:
Por Oman:

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:
Por Panamá:

[J. A. STAGG]

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:
Por Filipinas:

[P. T. BAUTISTA]
[J. M. CASILLAN]

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:
Por Polonia:

[E. WISNIEWSKI]

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:
Por Portugal:

[L. M. ALEXANDRE]
[A. FERNANDES]

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Республику Корею:
Por la República de Corea:

[KYUNG-SUK SUH]
[SU-WHAN PARK]
[JAE SUNG KIM]

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:
Por Rumania:

[G. MIHAIL]

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie saoudite :
За Саудовскую Аравию:
Por la Arabia Saudita:

[S. A. BARAYAN]
[M. W. GHALI]

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:
Por el Senegal:

[S. N. BA]

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:
Por Singapur:

[LIM TECK EE]

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:
Por España:

[A. MATO]

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:
Por Suecia:

[G. K. LIND AF HAGEBY]
[P. ERIKSSON]

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:
Por Tailandia:

[P. WANNAMETHEE]
[P. BURANADILOK]
[K. SNIDVONGS]

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:
Por Trinidad y Tabago:

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:
Por Túnez:

[SAID BEN AMMAR]
[S. AZOUZ]
[H. BOUSSOFFARA]

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:
Por Turquía:

[A. KESKEK]
[G. CANER]

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:
Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

[A. KOLESNITCHENKO]
[A. I. ANDREEV]

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

[J. N. ARCHER]
[S. N. BURBRIDGE]
[J. COWLEY]

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:
Por los Estados Unidos de América:

[WILLIAM M. BENKERT]
[SIDNEY A. WALLACE]

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:
Por el Uruguay:

[R. PIRIZ]

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:
Por Venezuela:

[N. SÁNCHEZ LUNA]
[M. TIRADO]

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:
Por Yugoslavia:

[M. SIKIĆ]
[M. DUNATOV]

DOCUMENT 3

RÉSOLUTION 1. DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

Reconnaissant que le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) contribuera largement, lorsqu'il sera appliqué, à mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et à réduire au minimum les rejets accidentels de ces substances,

Désirant que le Protocole MARPOL¹, qui inclut la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL)¹ et la modifie, entre en vigueur aussitôt que possible,

Prenant note des travaux accomplis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime pour résoudre les problèmes techniques que soulève l'application de la Convention MARPOL,

Recommande que tous les gouvernements intéressés adoptent juin 1981 comme date souhaitable de l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, qui inclut la Convention MARPOL et la modifie,

Recommande également aux Etats qui envisagent de devenir Parties au Protocole MARPOL :

- a) De faire tout leur possible pour déposer leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible et au plus tard en juin 1980;
- b) S'ils n'ont pas déposé leurs instruments avant juin 1980, de donner au Secrétaire général de l'Organisation, avant cette date, une indication des délais dans lesquels ils pensent pouvoir le faire,

Recommande en outre que, avant l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, les gouvernements veillent à ce que les dispositions de ce protocole soient appliquées aux navires neufs à la date fixée en ce qui concerne les prescriptions prévoyant une date de mise en œuvre précise,

Notant que, en ce qui concerne les pétroliers existants, le Protocole MARPOL prévoit que ces prescriptions devraient être mises en application à une date liée à celle de l'entrée en vigueur du Protocole,

Invite tous les gouvernements intéressés à donner effet à ces prescriptions, dans toute la mesure du possible, sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole MARPOL en juin 1981 ou dès que possible après cette date, à savoir :

- Pour les transporteurs de brut existants : prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé, aux systèmes de lavage au pétrole brut ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- Pour les transporteurs de produits existants : prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé ou aux citernes à ballast propre spécialisées contenues à la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL,

Recommande que l'Assemblée de l'Organisation examine à sa onzième session en 1979 les progrès accomplis en vue du respect de ces dates.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1342, n° 1-22484.

RÉSOLUTION 2. DATE SOUHAITABLE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À CETTE CONVENTION

La Conférence,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le Protocole de 1978 relatif à cette convention (Protocole SOLAS) pourront améliorer sensiblement, lorsqu'ils seront appliqués, la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que la sauvegarde des personnes à bord,

Notant que le Protocole SOLAS que la Conférence a adopté ne peut entrer en vigueur qu'après l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS,

Désirant que la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS entrent en vigueur aussitôt que possible,

Recommande que tous les gouvernements intéressés adoptent juin 1979 comme date souhaitable de l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS et s'efforcent de veiller à ce que le Protocole SOLAS entre en vigueur à la même date ou dès que possible après cette date,

Recommande également aux Etats qui envisagent de devenir Parties à la Convention SOLAS :

- a) De faire tout leur possible pour déposer leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible et au plus tard en juin 1978;
- b) De déposer des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion concernant le Protocole SOLAS lorsqu'il sera ouvert à la signature ou dès que possible après cette date et, lorsqu'ils seront en mesure de le faire, de s'efforcer de déposer des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion concernant à la fois la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS;
- c) S'ils n'ont pas déposé leurs instruments avant juin 1978, de donner au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, avant cette date, une indication des délais dans lesquels ils pensent pouvoir le faire,

Recommande par ailleurs aux Etats qui ont déposé des instruments de ratification de la Convention SOLAS de déposer des instruments de ratification du Protocole SOLAS aussitôt que possible,

Recommande en outre que, avant l'entrée en vigueur du Protocole SOLAS, les Administrations veillent à ce que les dispositions de cet instrument soient appliquées aux navires-citernes neufs à la date fixée en ce qui concerne les prescriptions prévoyant une date de mise en œuvre précise,

Notant que, en ce qui concerne les navires existants, le Protocole SOLAS prévoit que ces prescriptions devraient être mises en application à une date liée à la date de son entrée en vigueur,

Invite tous les gouvernements intéressés à donner effet à ces prescriptions dans toute la mesure du possible, sans attendre l'entrée en vigueur du Protocole SOLAS aux dates ci-après ou dès que possible après ces dates, à savoir :

— Prescriptions relatives aux dispositifs à gaz inerte contenues à la règle 60 du chapitre II-2 du Protocole SOLAS

— Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes : juin 1981;

— Navires-citernes existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes et transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal

ou supérieur à 20 000 tonnes mais inférieur à 40 000 tonnes, munis d'appareils de lavage des citernes à débit élevé : juin 1983;

— Prescriptions relatives à l'appareil à gouverner des navires-citernes existants qui figurent au paragraphe *d* de la règle 29 du chapitre II-1 du Protocole SOLAS : juin 1981,

Recommande que l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime examine à sa onzième session en 1979 les progrès accomplis en vue du respect de ces dates.

RÉSOLUTION 3. FUTURES INITIATIVES VISANT À ÉLIMINER LA POLLUTION

La Conférence,

Notant que, dans ses résolutions 1 et 3, la Conférence internationale sur la pollution des mers a exprimé l'opinion que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires constituerait, lorsqu'elle serait mise en œuvre, un nouveau pas important vers l'élimination complète de la pollution des mers par les substances nuisibles provenant des navires,

Estimant que le Protocole de 1978 relatif à ladite convention (Protocole MARPOL) contribuera également à éliminer la pollution par les hydrocarbures,

Prenant note des dispositions du Protocole MARPOL qui étend les prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé à tous les transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et rend également les systèmes de lavage au pétrole brut obligatoires pour tous ces transporteurs de brut,

Consciente que l'application combinée des prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé et aux systèmes de lavage au pétrole brut accroîtra considérablement l'aptitude des Autorités à éliminer complètement la pollution des mers par les navires,

Recommande que l'application combinée des prescriptions susvisées constitue l'objectif final de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, s'agissant de la pollution causée par tous les transporteurs de brut,

Invite l'Organisation à mettre au point avant 1986 des propositions visant à apporter les amendements appropriés au Protocole MARPOL pour atteindre cet objectif.

RÉSOLUTION 4. PROCÉDURES DE CONTRÔLE POUR LES TRANSPORTEURS DE BRUT EXISTANTS D'UN PORT EN LOURD INFÉRIEUR À 40 000 TONNES

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL),

Notant que le Protocole MARPOL contient de nouvelles prescriptions concernant le transport du ballast et le lavage des citernes à cargaison à bord des pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes,

Reconnaissant que, pour obtenir que ces prescriptions soient effectivement observées, il faut continuer d'accorder une grande importance à l'application efficace des méthodes de lavage, qui sera exigée des pétroliers existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, qu'ils utilisent des citernes à ballast séparé, des systèmes de lavage au pétrole brut ou des citernes à ballast propre spécialisées,

Reconnaissant également que, pour les navires-citernes existants de moins de 40 000 tonnes, il faut pouvoir compter entièrement sur l'utilisation efficace des systèmes prévus pour conserver les hydrocarbures à bord,

Reconnaissant en outre les progrès qu'a accomplis l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la mise au point des

procédures de contrôle des rejets auxquelles il est fait référence dans la résolution 6 adoptée par la présente Conférence,

Prie instamment les gouvernements d'accorder une attention particulière à la mise en œuvre desdites procédures à bord des navires-citernes d'un port en lourd inférieur à 40 000 tonnes dans les ports ou les terminaux de chargement et de déchargement,

Recommande à l'Organisation de revoir régulièrement les mesures prises pour mettre en œuvre ces procédures.

RÉSOLUTION 5. POURSUITE DE LA MISE AU POINT DE NORMES INTERNATIONALES
RELATIVES AUX DISPOSITIFS À GAZ INERTE

La Conférence,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et le Protocole de 1978 relatif à cette convention (Protocole SOLAS) prévoient une utilisation sensiblement plus large des dispositifs à gaz inerte aussi bien à bord des navires-citernes neufs qu'à bord des navires-citernes existants,

Tenant compte de la résolution 2 adoptée par la présente Conférence visant à mettre en œuvre la Convention SOLAS et le Protocole SOLAS aussi rapidement que possible et des conséquences de cette utilisation plus large sur la capacité disponible du marché ainsi que du fait qu'il est absolument essentiel que tous les dispositifs à gaz inerte soient conformes aux normes techniques les plus élevées,

Recommande que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime suscite des études pour examiner à nouveau les prescriptions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention SOLAS qui concernent les dispositifs à gaz inerte et mette au point des directives complétant les prescriptions de ladite règle en prenant en considération la rigueur des conditions de fonctionnement et la nécessité de maintenir lesdits dispositifs dans un état satisfaisant.

RÉSOLUTION 6. PROCÉDURES VISANT À ASSURER LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES
CONVENTIONS RELATIVES À LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET À LA
PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

La Conférence,

Reconnaissant qu'il est important que les instruments internationaux applicables à la sécurité et à la prévention de la pollution aient un caractère acceptable afin d'assurer leur entrée en vigueur rapide et leur application effective par la suite,

Notant, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les navires, que la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers avait instamment prié les gouvernements, aux termes de sa résolution 1, d'accepter d'urgence les amendements de 1969¹ à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures²,

Notant également avec satisfaction que les amendements susmentionnés sont entrés en vigueur le 20 janvier 1978,

Sachant que la résolution A.391(X) adoptée le 14 novembre 1977 par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime contient des directives pour la mise en œuvre de la convention susmentionnée sous sa forme modifiée,

Notant en outre que la résolution A.321(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation le 12 novembre 1975 définit des procédures applicables au contrôle des navires soumis

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1140, p. 348.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

aux dispositions de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹ et de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge²,

Prie instamment les gouvernements d'observer les procédures et les directives susmentionnées afin de garantir la stricte application des normes de sécurité à bord des navires et des normes relatives à la prévention de la pollution par les navires,

Invite l'Organisation à améliorer ces procédures et directives de façon appropriée à mesure que les normes énoncées dans les conventions et protocoles relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution entreront en vigueur.

RÉSOLUTION 7. MISE AU POINT DE DIRECTIVES SUR L'EXÉCUTION DES INSPECTIONS PORTUAIRES RELATIVES AUX RÉSULTATS DU NETTOYAGE DES CITERNES À CARGAISON PAR LE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Notant que les règles 13 et 13B de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contiennent de nouvelles prescriptions concernant une méthode de nettoyage des citernes à cargaison par le lavage au pétrole brut,

Reconnaissant que, pour obtenir que ces prescriptions soient effectivement observées, il faut continuer d'accorder une grande importance à l'application efficace des méthodes de lavage au pétrole brut en vue de réaliser l'objectif final qui est de mettre fin à la pollution par les navires,

Reconnaissant également que la mise au point de directives uniformes sur la portée et le déroulement des inspections portuaires des résultats du nettoyage des citernes à cargaison constitue une condition indispensable si l'on veut s'assurer que les transporteurs de brut utilisant des systèmes de lavage au pétrole brut satisfont à tout moment aux dispositions du Protocole MARPOL,

Recommande que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime prenne de toute urgence des mesures pour mettre au point de telles directives qui devraient être appliquées par les gouvernements dès leur adoption par l'Organisation.

RÉSOLUTION 8. AMÉLIORATION DU NIVEAU DES ÉQUIPAGES DES NAVIRES-CITERNES

La Conférence,

Ayant adopté les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui contiennent des dispositions plus strictes en ce qui concerne la conception, l'équipement et l'inspection des navires, notamment des navires-citernes, ainsi que la délivrance des certificats,

Notant qu'une conférence internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sera convoquée prochainement en vue de conclure une convention sur ces questions,

Consciente que l'élément humain présente une importance cruciale pour la sécurité de l'exploitation des navires,

Reconnaissant en conséquence que l'on ne peut tirer pleinement parti d'une conception et d'un équipement complexes et avancés des navires-citernes, eu égard à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin, que si l'on adopte simultanément des dispositions visant à assurer de manière satisfaisante la formation des équipages des navires-citernes et la délivrance des brevets,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 536, p. 27.

² *Ibid.*, vol. 640, p. 133.

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à appeler l'attention de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sur la nécessité d'adopter, dans une convention internationale, des dispositions visant à assurer de manière satisfaisante la formation de l'équipage des navires-citernes et la délivrance des brevets.

RÉSOLUTION 9. PROTECTION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

La Conférence,

Notant avec satisfaction les travaux qu'effectue l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime en ce qui concerne la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets,

Notant en outre la décision prise par la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers d'inclure dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) des dispositions obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers dans certaines zones spéciales définies comprenant les zones de la mer Méditerranée, de la mer Baltique, de la mer Noire, de la mer Rouge et la zone des Golfes, en raison de leurs caractéristiques océanographiques particulières et de leur importance écologique,

Notant également qu'en vertu de l'article VIII de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets¹ (Convention de Londres sur l'immersion) les Parties contractantes ayant des intérêts communs à protéger dans le milieu marin d'une zone géographique donnée s'efforceront, compte tenu des caractéristiques régionales, de conclure des accords régionaux compatibles avec ladite convention en vue de prévenir la pollution, particulièrement celle due à l'immersion,

Consciente des activités entreprises dans certaines régions particulières, notamment la mer Méditerranée, la mer Rouge, la zone des Golfes, le golfe de Guinée, et les eaux des Antilles et de l'Asie du Sud-Est, dans le cadre du système des Nations Unies sous la coordination du Programme des Nations Unies pour l'environnement et avec la participation de l'OMCI,

Consciente de la nécessité de prendre des mesures visant à protéger les zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets,

Sachant également que ce besoin ne peut être satisfait sans études spéciales entreprises en priorité,

Reconnaissant la compétence de l'Organisation dans le domaine de la prévention de la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets et de la lutte contre cette pollution, et la compétence d'autres organisations internationales en ce qui concerne le milieu marin,

Invite l'Organisation :

- a) A poursuivre ses efforts dans le domaine de la protection du milieu marin contre la pollution due aux navires et à l'immersion de déchets;
- b) A entreprendre en priorité et en plus des travaux en cours, en collaboration avec d'autres organisations et organes spécialisés internationaux pertinents, des études en vue :
 - i) De dresser un inventaire des zones maritimes du monde qui ont spécialement besoin d'être protégées contre la pollution des mers due aux navires et à l'immersion de déchets, en raison de leur vulnérabilité particulière, eu égard à leurs ressources naturelles renouvelables ou à leur importance au plan scientifique;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1046, p. 121.

- ii) D'évaluer, autant que possible, la mesure dans laquelle une protection est nécessaire ainsi que les dispositions qui pourraient être jugées appropriées pour assurer un degré raisonnable de protection, en tenant compte également des autres utilisations légitimes des mers;
- c) A examiner, sur la base des études effectuées en conséquence et des résultats des autres travaux entrepris, les mesures qui seront nécessaires pour assurer une meilleure protection du milieu marin contre la pollution provenant des navires et de l'immersion de déchets;
- d) A prendre des mesures, en temps voulu, conformément à la procédure établie, en vue d'incorporer, dans le cadre des conventions pertinentes, toutes les dispositions nécessaires qui pourront être établies à la suite des études susmentionnées;
- e) A formuler à l'intention de la Réunion consultative des Parties contractantes une recommandation visant à ce que des mesures appropriées soient prises dans le cadre de la Convention de Londres sur l'immersion pour protéger ces zones maritimes particulièrement vulnérables contre la pollution résultant de l'immersion.

RÉSOLUTION 10. ELABORATION DE DIRECTIVES POUR L'EXÉCUTION DES VISITES ET DES INSPECTIONS RÉGLEMENTAIRES, Y COMPRIS LES INSPECTIONS INOPINÉES ET LES VISITES ANNUELLES OBLIGATOIRES DES NAVIRES

La Conférence,

Notant que les Protocoles de 1978 relatifs à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS) et à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) prévoient des modifications aux dispositions relatives aux intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections ainsi que l'adoption d'inspections inopinées des navires et de visites annuelles obligatoires effectuées à la place des inspections inopinées des navires,

Consciente que l'efficacité de ces visites et inspections dépend des règles nationales promulguées par les Administrations pour donner effet aux dispositions des conventions et des protocoles,

Reconnaissant que des prescriptions uniformes relatives à l'étendue et aux caractéristiques des visites et des inspections peuvent contribuer de façon appréciable à garantir l'observation permanente par les navires des prescriptions des conventions et des protocoles,

Reconnaissant également qu'il existe actuellement un certain nombre de périodes de validité différentes pour les certificats requis par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge de même que différents intervalles entre les visites ou les inspections intermédiaires requises par lesdites conventions et les protocoles et qu'il serait souhaitable d'uniformiser ces périodes et ces intervalles,

Recommande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de prendre rapidement les mesures nécessaires pour mettre au point, à l'intention des Administrations, des directives sur l'étendue, les caractéristiques et la fréquence des visites et inspections susvisées des navires en tenant dûment compte de la construction, des machines, de l'équipement et de l'âge du navire; lesdites directives devraient également comprendre des prescriptions relatives à la fréquence et à la portée des inspections inopinées et à la portée des visites annuelles obligatoires effectuées à la place des inspections inopinées,

Recommande également que l'Organisation prenne en temps voulu les mesures nécessaires pour modifier les instruments appropriés aux fins d'uniformiser les périodes de vali-

dité des certificats de même que les intervalles s'écoulant entre les visites et les inspections intermédiaires requises aux termes des conventions et protocoles susmentionnés.

RÉSOLUTION 11. CORPS DE SÉCURITÉ MARITIME

La Conférence,

Notant qu'il est important que toutes les Administrations exercent effectivement leurs responsabilités en élaborant des règles et en veillant à ce que soient entreprises des visites et des inspections de navires en conformité des dispositions des conventions internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires,

Reconnaissant que certaines Administrations ne disposent pas de ressources suffisantes en personnel compétent et expérimenté pour pouvoir effectuer ces travaux aussi soigneusement et fréquemment qu'il est souhaitable, et que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime peut être en mesure de les aider à développer de telles ressources en fournissant une assistance et des conseils d'experts appropriés, sur demande et par le truchement des programmes d'assistance technique disponibles,

Charge l'Organisation de mettre au point les moyens permettant de rendre ces conseils et cette assistance disponibles en créant et en utilisant un Corps de sécurité maritime constitué d'experts dont les services peuvent être fournis par les gouvernements disposés à offrir une telle assistance,

Charge le Secrétaire général de l'Organisation de faire connaître ces moyens au plus grand nombre possible d'États Membres, de faire en sorte que ces experts soient mis à la disposition des gouvernements en réponse à leur demande d'assistance, par le truchement des programmes d'assistance technique disponibles et de faire rapport sur ces opérations au Comité de la sécurité maritime ou au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation, selon le cas.

RÉSOLUTION 12. AMÉLIORATION DES NORMES APPLICABLES À L'APPAREIL À GOUVERNER

La Conférence,

Ayant conclu le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS),

Notant que des modifications importantes aux dispositions techniques de la Convention de 1974, qui ont trait à l'amélioration de normes applicables à l'appareil à gouverner et qui sont incorporées dans ledit protocole, ne s'appliqueront qu'aux navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux,

Notant également que la résolution A.325(IX) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui vise notamment à améliorer les dispositions relatives à l'appareil à gouverner des navires neufs de divers tonnages, ne constitue qu'une recommandation, et

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'envisager l'application à tous les navires neufs des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner contenues dans le Protocole SOLAS et dans la résolution susmentionnée,

Demande que l'Organisation, de toute urgence :

- a) Révise le libellé des normes relatives à l'appareil à gouverner applicables aux navires à passagers et aux navires de charge, tel qu'il figure dans la résolution A.325(IX) en tenant compte des dispositions du Protocole SOLAS;
- b) Examine s'il est nécessaire de rendre applicables également aux navires autres que les navires-citernes les normes relatives à l'appareil à gouverner qui, dans le Protocole SOLAS, ne sont applicables qu'aux navires-citernes;

- c) Envisage l'adoption des normes améliorées relatives à l'appareil à gouverner ainsi que des autres dispositions relatives aux machines et aux installations électriques contenues dans la résolution A.325(IX) en tant qu'amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lorsque celle-ci entrera en vigueur.

RÉSOLUTION 13. PORT D'AIDES ANTIABORDAGES

La Conférence,

Reconnaissant que l'emploi correct d'aides antiabordages facilitera l'interprétation des données radar et pourrait réduire les risques d'abordage et de pollution du milieu marin,

Consciente que l'utilisation d'aides antiabordages selon des normes opérationnelles de fonctionnement inadéquates ou par du personnel ayant une formation insuffisante pourrait nuire à la sécurité de la navigation,

Considérant qu'il est nécessaire d'établir des prescriptions applicables au port de telles aides à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux,

Considérant également que l'élaboration de normes de fonctionnement est une condition préalable à l'établissement de ces prescriptions,

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :

- a) A élaborer d'urgence et avant le 1^{er} juillet 1979 des normes de fonctionnement pour les aides antiabordages;
- b) A établir, dans les mêmes délais, des prescriptions pour le port de telles aides à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux afin que le chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer puisse être modifié dès que possible; et
- c) A appeler l'attention de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets sur la nécessité d'inclure dans une convention internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets des dispositions appropriées concernant l'emploi d'aides antiabordages.

RÉSOLUTION 14. SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL), qui contient des prescriptions nouvelles et plus strictes au sujet de la conception, de l'équipement et de l'exploitation des pétroliers neufs et existants,

Notant la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL qui prescrit que certains pétroliers doivent être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées,

Notant en outre qu'aux termes du paragraphe 2 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole les prescriptions relatives aux dispositions et aux méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications adoptées par la Conférence,

Adopte les Spécifications pour les pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées, dont le texte figure en annexe à la présente résolution,

Reconnaît qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer encore ces spécifications,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de passer en revue et, le cas échéant, de réviser ces spécifications.

ANNEXE. SPÉCIFICATIONS POUR LES PÉTROLIERS ÉQUIPÉS
DE CITERNES À BALLAST PROPRE SPÉCIALISÉES

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de définir :

- a) Les dispositions appropriées à bord, et
- b) Les méthodes d'exploitation,

à prévoir pour l'application du principe des citernes à ballast propre spécialisées. Les présentes Spécifications sont destinées à être utilisées par les propriétaires de navires lorsqu'ils mettent au point des dispositions et des méthodes détaillées pour chaque navire-citerne particulier et par les Autorités lorsqu'elles approuvent ces dispositions et ces méthodes.

2. *Champ d'application*

Les présentes Spécifications s'appliquent aux navires-citernes qui sont destinés à être exploités en vertu du principe des citernes à ballast propre, conformément à la règle 13A de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL).

3. *Dispositions à bord*

Le choix des citernes affectées exclusivement au transport de ballast propre et les systèmes de pompage et de tuyautages doivent être arrêtés par le propriétaire du navire et être approuvés et homologués par l'Autorité sur la base des présentes Spécifications.

3.1. *Choix des citernes.* Il faut choisir les citernes à ballast propre de façon à obtenir, dans l'ensemble, les meilleurs résultats du point de vue de l'exploitation et de la prévention de la pollution, compte tenu des facteurs suivants :

- a) Les citernes doivent être choisies de façon à avoir une capacité adéquate pour permettre au navire-citerne de répondre aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- b) Les contraintes imposées à la coque doivent rester dans des limites acceptables dans les conditions de ballastage et de chargement qui résultent de ce choix;
- c) Les citernes doivent être choisies de façon à exiger un recours minimal au circuit de pompage et de tuyautages de la cargaison;
- d) Du point de vue de la protection contre les avaries, il est préférable de transporter le ballast propre dans des citernes latérales; toutefois, les citernes centrales sont acceptables si elles permettent d'obtenir une disposition générale nettement meilleure du point de vue du volume des citernes et des circuits de tuyautages;
- e) S'il n'est pas prévu à l'origine de citerne de décantation, il faut en désigner une de capacité suffisante pour recevoir l'eau de rinçage des tuyaux.

3.2. *Pompage et tuyautages.* Pour ce qui est des dispositions générales, il faudrait aussi tenir compte des facteurs suivants :

- a) Toutes les citernes de ballast devraient, chaque fois que cela est possible, être desservies par une seule pompe et nécessiter un minimum de tuyautages afin de réduire les risques de pollution;
- b) Il devrait être possible de rincer le circuit de tuyautages requis pour la manutention du ballast sans polluer les citernes à ballast propre; l'eau de rinçage peut provenir d'une prise d'eau de mer et aboutir par le circuit de tuyautages jusqu'à une citerne de décantation, ou aller des citernes à ballast propre jusqu'à la citerne de décantation; si l'on utilise des conduites séparées pour le ballast, il n'est pas nécessaire de les rincer;

- c) Il faudrait éviter dans la mesure du possible que des sections de tuyaux se terminent en cul de sac; il doit être prévu, si nécessaire, des moyens permettant de vider ces sections en les reliant à un dispositif d'assèchement;
- d) Il faudrait que les espaces à ballast et les espaces à cargaison soient toujours séparés par une double soupape au cours du voyage et qu'ils le soient dans toute la mesure du possible au cours de la manutention de la cargaison et du ballast;
- e) Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément au paragraphe 3 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL, il faudrait disposer les points d'échantillonnage de façon à permettre l'échantillonnage de tous les rejets d'eau de ballast propre ainsi que des rejets résultant de l'application de la méthode du chargement sur résidus; il faudrait également, lorsque cela est possible, prévoir un point d'échantillonnage qui permette l'échantillonnage de l'eau de rinçage des tuyaux qui s'écoule vers la citerne de décantation.

4. Méthodes d'exploitation

Un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre qui comprenne une liste de contrôle doit être mis au point par le propriétaire pour chaque navire-citerne particulier et être approuvé par l'Autorité sur la base des présentes Spécifications.

4.1. *Dans le port de chargement.* Avant l'arrivée du navire-citerne au port de chargement, on peut réduire la quantité de ballast propre en prévision de l'accostage en utilisant un tuyau qui a été nettoyé pendant le voyage sur lest. Un navire-citerne à citernes à ballast propre n'est jamais chargé jusqu'à sa pleine capacité de chargement et peut normalement transporter une pleine cargaison et la quantité de ballast normalement transportée au port, c'est-à-dire la quantité de ballast propre prévue à l'arrivée. Il est ainsi possible d'exploiter le navire-citerne si son tirant d'eau le permet, sans aucune manipulation d'eau de ballast dans le port.

Après tout déchargement de ballast propre dans le port, le circuit de tuyautages utilisé devrait être vidangé et toutes les soupapes des citernes à ballast propre devraient être fermées. Si la méthode de rinçage des tuyaux nécessite qu'il y ait de l'eau dans les citernes à ballast, on laisse dans ces citernes la quantité appropriée avant de les fermer pour les isoler du circuit de tuyautages. Le circuit de tuyautages est ensuite utilisé pour les opérations normales de chargement de la cargaison.

4.2. *Voyage en charge.* Au cours du voyage en charge, on rince les pompes et les tuyaux. Tous les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ainsi obtenus doivent être décantés dans la citerne de décantation. Lorsque le contenu de la citerne de décantation est rejeté à la mer, ces rejets doivent être contrôlés conformément aux prescriptions du Protocole MARPOL.

Dès qu'il est pratique de le faire après le départ, le système de pompage et de tuyautages qui doit être utilisé pour la manutention du ballast propre est rincé, l'eau s'écoulant dans une citerne de décantation. La quantité d'eau de rinçage disponible devrait être d'au moins 10 fois le volume des tuyautages rincés. Si on a gardé à bord au cours du chargement une quantité d'eau de ballast supérieure à celle nécessaire pour l'eau de rinçage, on peut rejeter à la mer la quantité restante en utilisant les tuyaux propres.

Lorsqu'un détecteur d'hydrocarbures est installé conformément aux prescriptions du paragraphe 3 de la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL, tous les rejets doivent être contrôlés au moyen de cet appareil. Lorsque cela est possible, la teneur en hydrocarbures de l'eau de rinçage des tuyaux doit également être contrôlée pour vérifier l'efficacité du rinçage et détecter toute anomalie au cours de l'opération.

4.3. *Dans le port de déchargement.* Avant d'accoster dans le port de déchargement, une quantité de ballast propre, suffisante en vue du rinçage des tuyautages utilisés pour le ballast propre, doit être chargée à bord au moyen des tuyaux qui sont restés propres pendant toute la durée du voyage. Si les limites de tirant d'eau du port le permettent, il est recommandé de prendre à bord plus de ballast, dans les limites du port en

lourd et dans les limites de la quantité normalement transportée au départ, en vue d'éviter toute autre manipulation de ballast au cours du déchargement. Si l'on attend qu'un ballastage supplémentaire soit nécessaire au cours du déchargement, on garde propres la pompe et les tuyaux requis. Le ballast requis est chargé dès que les tirants d'eau le permettent et le déchargement peut alors se poursuivre en utilisant toutes les pompes disponibles.

Lorsque le déchargement est terminé ou au moment du départ, la pompe et les tuyaux sont rincés et l'eau de rinçage est évacuée vers la citerne de décantation; on procède ensuite au ballastage des citernes à ballast propre en vue des conditions normales en mer.

4.4. *Voyage sur lest.* Au cours du voyage sur lest, le circuit de pompage et de tuyautages utilisé pour la manutention du ballast propre doit être maintenu propre et, si des eaux contenant des hydrocarbures y ont été introduites, il doit être rincé à nouveau selon les besoins en vue de la manutention du ballast dans le port de chargement. Lorsque le contenu de la citerne de décantation est rejeté à la mer, ces rejets doivent être contrôlés conformément aux prescriptions du Protocole MARPOL.

4.5. *Liste de contrôle.* Les méthodes d'exploitation approuvées devraient être complétées par une liste de contrôle. La liste qui figure à l'appendice des présentes Spécifications s'applique de manière générale à tous les navires-citernes exploités selon le principe des citernes à ballast propre. La liste de contrôle élaborée pour un navire-citerne particulier devrait être complétée de manière à comprendre toute autre mesure appropriée et inclure l'identification appropriée des pompes, des soupapes, etc.

5. *Visites et délivrance des certificats*

5.1. Tout pétrolier destiné à être exploité selon le système des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'annexe I du Protocole MARPOL doit faire l'objet de la visite prescrite à la règle 4 de l'Annexe I dudit protocole.

5.2. Cette visite devrait être effectuée avant la date d'entrée en vigueur du Protocole MARPOL, afin que le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures puisse être délivré avant que l'exécution des prescriptions contenues dans le Protocole MARPOL ne devienne obligatoire.

5.3. La visite doit comprendre la vérification du caractère approprié

- Du choix des citernes à ballast ainsi que des systèmes de pompage et de tuyautages, sur la base des dispositions de la section 3 ci-dessus;
- Du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre, à savoir les méthodes détaillées d'exploitation y compris la liste de contrôle, sur la base des dispositions de la section 4 ci-dessus.

5.4. Lorsque les vérifications mentionnées aux alinéas 5.1 et 5.3 ci-dessus ont été approuvées, l'Autorité doit délivrer le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le Certificat doit indiquer les citernes affectées exclusivement au transport de ballast propre spécialisé. Il doit également préciser que les renseignements relatifs aux méthodes d'exploitation approuvées ont été communiqués au capitaine du navire (manuel d'exploitation des citernes à ballast propre).

5.5. Les modifications apportées à un navire-citerne à ballast propre qui ont des incidences sur son aptitude à être exploité selon le système des citernes à ballast propre doivent être approuvées par l'Autorité et indiquées sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation des citernes à ballast propre.

6. *Documents*

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et le manuel d'exploitation des citernes à ballast propre doivent être disponibles en permanence à bord du navire-citerne.

Appendice. MÉTHODES D'EXPLOITATION DES CITERNES
À BALLAST PROPRE — LISTE DE CONTRÔLE

I. *Avant l'arrivée au port de chargement*

1. Transférer tous les résidus restants dans une citerne à cargaison;
2. S'assurer que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés pour permettre le déchargement du ballast propre pendant le chargement;
3. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées;
4. Procéder à l'inspection visuelle de toutes les citernes à ballast propre et du ballast, s'il y en a, pour déceler tout indice de pollution;
5. Décharger le volume d'eau de ballast propre suffisant pour que l'eau de ballast restante et la cargaison à charger n'entraînent pas un dépassement du port en lourd ou du tirant d'eau autorisé; laisser un volume d'eau suffisant pour le rinçage des tuyautages, soit une quantité au moins égale à 10 fois le volume des tuyautages concernés;
6. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
7. Si aucun autre déchargement de ballast n'est prévu, vidanger les tuyaux à ballast propre.

II. *Au port de chargement*

1. Procéder aux opérations normales de chargement des citernes à cargaison;
2. S'assurer qu'il reste dans la citerne de décantation un espace suffisant pour recevoir ultérieurement l'eau de rinçage des pompes et des tuyaux à cargaison;
3. Le cas échéant, décharger le reste du ballast propre avant l'utilisation de tout le système de tuyautages pour le chargement; laisser une quantité suffisante d'eau de rinçage dans les citernes à ballast;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
5. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à cargaison sont fermées à la fin du chargement.

III. *Après le départ du port de chargement*

1. Rincer la pompe et les tuyaux voulus avec une quantité suffisante d'eau provenant des citernes à ballast propre et évacuer l'eau de rinçage dans la citerne de décantation;
2. S'assurer que les soupapes de la citerne de décantation sont fermées avant de pomper toute l'eau propre restante pour la rejeter à la mer, en contrôlant la teneur de l'eau en hydrocarbures, soit visuellement, soit à l'aide d'un détecteur;
3. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.

IV. *Avant l'arrivée au port de déchargement*

1. S'assurer que toutes les soupapes de la citerne de décantation et des citernes à cargaison sont fermées;
2. Vérifier à nouveau que les pompes et tuyaux destinés au transfert du ballast propre ont été convenablement nettoyés;
3. Ballaster à l'aide des pompes et tuyaux à cargaison propres, suivant les besoins et compte tenu des limites de tirant d'eau au port;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées.

V. Au port de déchargement

1. Allouer les pompes et tuyaux nécessaires à l'exploitation des citernes à ballast propre;
2. Procéder aux opérations normales de déchargement;
3. Dès que les tirants d'eau le permettent, compléter le ballastage au niveau requis pour le départ;
4. S'assurer que toutes les soupapes des citernes à ballast propre sont fermées;
5. Achever le déchargement.

VI. Après le départ du port de déchargement

1. Rincer la pompe et les tuyaux desservant les citernes à ballast propre et évacuer dans la citerne de décantation;
2. Remplir les citernes à ballast propre si nécessaire;
3. Traiter le contenu de la citerne de décantation conformément aux méthodes de chargement sur résidus.

RÉSOLUTION 15. SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

La Conférence,

Ayant adopté le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL), qui contient des prescriptions nouvelles et plus strictes pour la conception, l'équipement et l'exploitation des pétroliers neufs et existants,

Notant la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL qui prescrit que certains pétroliers doivent être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes utilisant le lavage au pétrole brut,

Notant en outre qu'aux termes du paragraphe 2 de la règle 13B de l'annexe I du Protocole MARPOL les prescriptions relatives à l'installation de lavage au pétrole brut et au matériel et dispositifs connexes doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications adoptées par la Conférence,

Adopte les Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut, dont le texte figure en annexe à la présente résolution,

Reconnaît qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer encore ces spécifications, compte tenu des progrès de la technique dans ce domaine et à la lumière de l'expérience acquise,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de passer en revue et, le cas échéant, de réviser les spécifications de manière à ce que les spécifications révisées tiennent compte des techniques et pratiques les plus récentes qui auront pu être mises au point au moment de l'entrée en vigueur du Protocole.

ANNEXE. SPÉCIFICATIONS POUR LA CONCEPTION, L'EXPLOITATION
ET LE CONTRÔLE DES SYSTÈMES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

INDEX DES SECTIONS

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
1. Objet	398	6.5. Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest	405
2. Champ d'application	398	6.6. Utilisation et contrôle du gaz inerte	405
3. Dispositions générales	399	6.7. Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique ..	405
3.1. Définitions	399	6.8. Emanations de gaz	405
3.2. Visite initiale	399	7. Manuel sur l'équipement et l'explo- itation	405
4. Critères de conception	399	Appendice I. Liste des modifications à apporter aux Spécifications lorsqu'elles sont appli- quées aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes	407
4.1. Tuyautages	399	Appendice II. Formation des personnes devant assumer la respon- sabilité générale des opéra- tions de lavage au pétrole brut	408
4.2. Appareils de lavage des citernes .	400		
4.3. Pompes	402		
4.4. Circuit d'assèchement	402		
4.5. Conduites de ballast	403		
5. Qualification du personnel	403		
6. Exploitation	404		
6.1. Citernes devant être lavées au pétrole brut	404		
6.2. Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison .	404		
6.3. Chargement des citernes en ballast de départ	404		
6.4. Lavage au pétrole brut en mer...	404		

1. *Objet*

Les présentes Spécifications ont pour objet de fournir des critères particuliers de conception, des règles d'exploitation ainsi que des méthodes de vérification et de mise en vigueur pour le lavage au pétrole brut des citernes à cargaison des transporteurs de brut comme il est précisé à la section 2.

2. *Champ d'application*

2.1. Les présentes Spécifications s'appliquent :

- a) Aux transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, conformément aux dispositions du paragraphe 8 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL); et
- b) Aux transporteurs de brut neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes, conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL, compte tenu des modifications indiquées dans l'appendice I.

Il convient d'indiquer sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, tel qu'il a été modifié par le Protocole MARPOL, que ces navires satisfont aux présentes Spécifications.

2.2. Si un pétrole brut qui ne convient pas pour le lavage au pétrole brut doit être transporté comme cargaison à bord d'un navire qui est équipé uniquement pour le lavage au pétrole brut, ce navire doit alors satisfaire aux prescriptions du paragraphe 7 de la règle 13 relatives aux citernes à ballast séparé ou aux prescriptions du paragraphe 9 de la règle 13 relatives aux citernes à ballast propre spécialisées de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

3. Dispositions générales

3.1. Définitions. Aux fins des présentes Spécifications :

3.1.1. « Ballast d'arrivée » désigne le ballast propre tel que le définit le paragraphe 16 de la règle 1 de l'Annexe I du Protocole MARPOL.

3.1.2. « Ballast de départ » désigne tout ballast autre que le ballast d'arrivée.

3.2. *Visite initiale.* La visite initiale prévue à la règle 4 de l'annexe I du Protocole MARPOL doit comprendre une inspection complète du matériel et des dispositifs de lavage au pétrole brut et comprendre en outre, sauf dans les cas prévus au paragraphe 4.2.11, un examen des citernes après qu'elles ont été lavées au pétrole brut ainsi que les contrôles supplémentaires prévus au paragraphe 4.2.10 en vue de s'assurer que l'efficacité du système de lavage satisfait aux dispositions des présentes Spécifications.

4. Critères de conception

4.1. *Tuyautages.* 4.1.1. Les tuyaux de lavage au pétrole brut et toutes les soupapes incorporées dans le système de tuyautages d'alimentation doivent être en acier ou autre matériau équivalent et avoir une résistance suffisante compte tenu de la pression à laquelle ils peuvent être soumis; en outre, ils doivent être munis de raccords et de supports appropriés.

4.1.2. Le système de lavage au pétrole brut doit être constitué par des tuyautages permanents et être indépendant des collecteurs principaux d'incendie ou de tout système qui n'est pas destiné au lavage des citernes; toutefois, des parties du système de cargaison du navire peuvent être incorporées au système de lavage au pétrole brut à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions appliquées aux tuyautages de pétrole brut. Nonobstant les dispositions du présent paragraphe, la conception des transporteurs mixtes devrait permettre d'enlever si nécessaire l'équipement lors du transport de cargaisons non liquides, puis de le remettre en place comme il l'était auparavant et d'en vérifier l'étanchéité aux hydrocarbures.

4.1.3. Des dispositions doivent être prises pour empêcher toute surpression dans les tuyautages d'alimentation du système de lavage des citernes. Tout dispositif de sécurité installé pour empêcher les surpressions doit aboutir à l'aspiration de la pompe d'alimentation. D'autres méthodes jugées satisfaisantes par l'Autorité peuvent être acceptées à condition qu'elles offrent un degré de sécurité équivalent et une protection aussi efficace pour l'environnement.

4.1.4. Lorsqu'il est prévu des vannes de prise d'eau pour le lavage à l'eau sur les conduites de lavage des citernes, toutes ces vannes doivent avoir une résistance suffisante et des dispositions doivent être prises pour que ces raccords soient obturables lorsque les conduites de lavage peuvent contenir du pétrole brut.

4.1.5. Tous les raccords prévus pour les manomètres ou autres instruments doivent être munis de robinets de sectionnement à proximité immédiate des conduites ou l'installation doit être du type étanche.

4.1.6. Aucune partie du système de lavage au pétrole brut ne doit se trouver dans les locaux de machines. Lorsque le système de lavage des citernes est équipé d'un dispositif de réchauffage à la vapeur destiné à être utilisé pendant le lavage à l'eau, ce dispositif doit être isolé efficacement pendant le lavage au pétrole brut par des soupapes d'arrêt doubles ou par des dispositifs d'obturation facilement reconnaissables.

4.1.7. Lorsqu'il existe un tuyautage d'alimentation combiné pour le lavage au pétrole brut et à l'eau, ce tuyautage doit être conçu de manière que le pétrole brut puisse être vidangé dans toute la mesure du possible, avant de commencer le lavage à l'eau, et évacué vers les espaces indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Ces espaces peuvent être la citerne de décantation ou d'autres espaces à cargaison.

4.1.8. Le système de tuyautages doit avoir un diamètre tel que le plus grand nombre d'appareils de lavage des citernes requis, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équi-

pement et l'exploitation, puissent fonctionner simultanément sous la pression et avec le débit prévus. Les tuyautages doivent être conçus de telle manière que le nombre requis d'appareils de lavage des citernes pour chaque compartiment à cargaison, ainsi qu'il est prévu dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation mentionné dans les présentes Spécifications, puissent fonctionner simultanément.

4.1.9. Le système de tuyautages doit être soumis à des essais sous une pression égale à une fois et demie la pression de service après son installation à bord du navire.

4.1.10. Le tuyautage d'alimentation du système de lavage au pétrole brut doit être solidement fixé à la structure du navire à des emplacements appropriés et on doit prévoir des moyens pour assurer en dehors des points de fixation une liberté de mouvement qui permette de tenir compte de la dilatation thermique et des mouvements de flexion du navire. La fixation doit être telle que tout choc hydraulique puisse être absorbé sans déplacement excessif du tuyautage d'alimentation. Les points de fixation devraient normalement être situés aux extrémités les plus éloignées de l'arrivée du pétrole brut au tuyautage d'alimentation. Si on utilise les appareils de lavage des citernes pour fixer les extrémités des tuyaux de dérivation, il est nécessaire de prévoir des dispositions spéciales pour fixer ces tuyaux lorsque les appareils sont enlevés pour une raison quelconque.

4.2. *Appareils de lavage des citernes.* 4.2.1. Les appareils de lavage des citernes utilisés pour le lavage au pétrole brut doivent être montés de manière permanente et être d'une conception jugée acceptable par l'Autorité.

4.2.2. Les caractéristiques de fonctionnement d'un appareil de lavage des citernes sont fonction du diamètre des ajutages, de la pression de service, du mouvement programmé et du réglage de vitesse. Chaque appareil de nettoyage des citernes installé doit avoir des caractéristiques telles que les parties de la citerne à cargaison desservies par cet appareil soient nettoyées de manière efficace dans les délais spécifiés dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.2.3. Des appareils de lavage des citernes doivent être installés dans chaque citerne à cargaison et le mode de fixation doit être jugé satisfaisant par l'Autorité. Lorsque les appareils de lavage des citernes sont installés bien au-dessous du niveau du pont pour tenir compte des saillies de la citerne, il peut être nécessaire de prévoir une fixation complémentaire pour l'appareil et son tuyautage d'alimentation.

4.2.4. Chaque appareil doit pouvoir être isolé au moyen de soupapes d'arrêt situées sur la conduite d'alimentation. Si un appareil de lavage des citernes installé sur le pont est enlevé pour une raison quelconque, des dispositions devront être prises pour obturer la conduite d'alimentation en hydrocarbures de l'appareil pendant la période où celui-ci est enlevé. De même, des dispositions devront être prises pour fermer l'ouverture de la citerne à l'aide d'une plaque ou d'un moyen équivalent.

4.2.5. Lorsque les dispositifs d'entraînement des appareils de nettoyage des citernes ne font pas partie intégrante de l'appareil de nettoyage des citernes, on doit prévoir un nombre suffisant de tels dispositifs pour garantir qu'aucun dispositif d'entraînement ne sera déplacé plus de deux fois par rapport à sa position initiale au cours du déchargement de la cargaison pour effectuer le programme de lavage spécifié dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.2.6. Le nombre et l'emplacement des appareils de lavage des citernes doivent être jugés satisfaisants par l'Autorité.

4.2.7. L'emplacement de ces appareils dépend des caractéristiques énoncées au paragraphe 4.2.2 ainsi que de la configuration de la structure interne de la citerne.

4.2.8. Le nombre et l'emplacement des appareils doivent être tels que toutes les surfaces horizontales et verticales soient lavées par action directe ou de façon efficace par déviation ou par éclaboussement du jet direct. Pour évaluer le niveau admissible de déviation ou d'éclaboussement du jet, on doit accorder une attention particulière au lavage des surfaces horizontales orientées vers le haut et utiliser les paramètres ci-après :

- i) En ce qui concerne les surfaces horizontales du fond de la citerne et les faces supérieures des serres et autres éléments importants de structure primaire de la citerne, la surface totale où l'action directe est masquée par les transversales de pont ou de fond, les hiloires, les carlingues, les serres, ou les éléments importants de structure primaire d'un type analogue, ne doit pas dépasser 10 p. 100 de la surface horizontale totale du fond de la citerne, de la face supérieure des serres et autres éléments importants de structure primaire;
- ii) En ce qui concerne les surfaces verticales des côtés de la citerne, la surface totale des côtés de la citerne où l'action directe est masquée par les transversales de pont ou de fond, les hiloires, les carlingues, les serres, ou les éléments importants de structure primaire d'un type analogue, ne doit pas dépasser 15 p. 100 de la surface totale des côtés de la citerne.

Dans certaines installations, il peut être nécessaire d'envisager l'installation de plusieurs types d'appareils de lavage des citernes pour garantir une action appropriée.

4.2.9. Au stade de la conception, on doit utiliser les méthodes de base suivantes pour déterminer la surface de la citerne soumise à l'action directe :

- i) Sur des plans de structure appropriés, on trace des lignes reliant les extrémités de chaque appareil aux parties de la citerne situées dans la limite de la portée des jets;
- ii) Lorsque l'Autorité juge que la configuration des citernes est complexe, on doit utiliser une source ponctuelle de lumière simulant l'extrémité de l'appareil de lavage de la citerne sur un modèle réduit de la citerne.

4.2.10. i) Pour confirmer que la citerne est propre et pour vérifier la conception en ce qui concerne le nombre et l'emplacement des appareils de lavage de la citerne, on doit effectuer une inspection visuelle des citernes en y pénétrant après le lavage au pétrole brut mais avant tout rinçage à l'eau qui pourrait être requis par le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Le fond de la citerne qui doit être inspectée peut toutefois être nettoyé par chasse d'eau et ensuite asséché afin d'enlever tout reste de pétrole brut avant que l'on ne procède au dégazage en vue de pénétrer dans la citerne. Cette inspection doit permettre de vérifier que la citerne est essentiellement dépourvue d'hydrocarbures adhérant aux parois et de dépôts. Si l'on procède à une chasse d'eau, il faut utiliser une citerne analogue mais n'ayant pas été nettoyée par chasse d'eau pour la vérification visée à l'alinéa ii ci-dessous.

ii) Afin de vérifier l'efficacité des dispositifs de drainage et d'assèchement de la citerne, on doit mesurer la quantité d'hydrocarbures qui flotte à la surface du ballast de départ. Le rapport du volume d'hydrocarbures présents à la surface de la quantité totale d'eau de ballast de départ au volume des citernes qui contiennent cette eau ne doit pas dépasser 0,00085. Cette vérification doit être effectuée, après lavage au pétrole brut et assèchement, dans une citerne identique sur tous les points pertinents à la citerne vérifiée conformément à l'alinéa i ci-dessus et qui n'a pas fait l'objet d'un rinçage à l'eau, ni du nettoyage intermédiaire par chasse d'eau autorisé à l'alinéa i ci-dessus.

iii) Après un voyage type sur lest avant lequel les citernes devant contenir le ballast d'arrivée ont été lavées au pétrole brut et au cours duquel les citernes ont été rincées à l'eau conformément au programme décrit dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, on doit évacuer tout le ballast d'arrivée dans le port de chargement par l'intermédiaire d'un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité, et la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne doit pas dépasser 15 ppm.

4.2.11. Lorsqu'une Autorité a la certitude que des navires sont identiques sur tous les points pertinents, les dispositions du paragraphe 4.2.10 peuvent n'être appliquées qu'à l'un de ces navires. En outre, lorsqu'il y a à bord d'un navire une série de citernes qui sont identiques sur tous les points pertinents, les dispositions de l'alinéa i du paragraphe 4.2.10 peuvent n'être appliquées qu'à l'une des citernes de cette série.

4.2.12. Les appareils de lavage des citernes installées sur le pont doivent être conçus de manière à comporter à l'extérieur des citernes à cargaison des dispositifs qui indiquent, lors du lavage au pétrole brut, la rotation de l'appareil et l'arc balayé.

4.2.13. Lorsqu'il faut utiliser des appareils immergés, ces derniers devraient être non programmables et, afin qu'ils soient conformes aux prescriptions du paragraphe 4.2.8, il doit être possible d'en vérifier la rotation, soit au moyen d'indicateurs à l'extérieur de la citerne, soit en surveillant leur bruit caractéristique. Lorsque la surveillance par le bruit est la seule méthode utilisée pour vérifier le fonctionnement des appareils immergés, on doit alors vérifier ce fonctionnement vers la fin de chaque cycle de lavage. La méthode de vérification par le bruit doit être décrite dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.

4.3. *Pompes.* 4.3.1. Les pompes qui alimentent en pétrole brut les appareils de nettoyage des citernes doivent être soit des pompes à cargaison, soit des pompes spécialement prévues à cette fin.

4.3.2. Les pompes doivent avoir une capacité suffisante pour fournir, à la pression requise, le débit nécessaire au nombre maximal d'appareils de nettoyage des citernes qui doivent fonctionner simultanément conformément aux dispositions du manuel sur l'équipement et l'exploitation. Outre les prescriptions ci-dessus, les pompes doivent, si un système d'éjecteur est installé pour l'assèchement des citernes, pouvoir fournir le fluide moteur de l'éjecteur de manière à satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.4.2.

4.3.3. Les pompes doivent avoir une capacité telle qu'il puisse être satisfait aux prescriptions du paragraphe 4.3.2 même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas. Le circuit de pompage et de tuyautages doit être tel que le lavage au pétrole brut puisse se faire efficacement même lorsque l'une quelconque des pompes ne fonctionne pas.

4.3.4. Le transport de cargaisons de différentes qualités ne doit pas empêcher le lavage des citernes au pétrole brut.

4.3.5. Pour qu'il soit possible de procéder à un lavage efficace au pétrole brut lorsque la contre-pression présentée par le terminal à terre est inférieure à la pression requise pour le lavage au pétrole brut, il convient de prendre des dispositions pour maintenir une pression adéquate pour les appareils de lavage conformément au paragraphe 4.3.2. Ceci peut se faire au moyen de l'une quelconque des pompes à cargaison qui n'est pas en service. La pression minimale d'alimentation requise pour le lavage au pétrole brut doit être indiquée dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. Si cette pression minimale d'alimentation ne peut être obtenue, il ne faut pas procéder aux opérations de lavage au pétrole brut.

4.4. *Circuit d'assèchement.* 4.4.1. Le circuit d'assèchement du pétrole brut au fond de chaque citerne à cargaison doit être d'une conception jugée satisfaisante par l'Autorité.

4.4.2. La conception et la capacité du circuit d'assèchement des citernes doivent être telles que le fond des citernes nettoyées se trouve dégagé de toute accumulation de pétrole et de dépôts vers la fin du processus de lavage de ces citernes.

4.4.3. Le circuit d'assèchement doit pouvoir évacuer les hydrocarbures avec un débit égal à 1,25 fois le débit total de tous les appareils de nettoyage des citernes qui doivent fonctionner simultanément lors du lavage du fond de la ou des citernes à cargaison conformément aux dispositions du manuel sur l'équipement et l'exploitation du navire.

4.4.4. Il convient de prévoir des moyens tels que des indicateurs de niveau, des sondes à main et des indicateurs de fonctionnement du système d'assèchement mentionnés au paragraphe 4.4.8, afin de vérifier que le fond des citernes à cargaison est sec après le lavage au pétrole brut. Il doit être possible d'introduire une sonde à main à la partie arrière d'une citerne à cargaison et à trois autres endroits appropriés. Aux fins du présent paragraphe, « sec » signifie qu'une petite quantité de pétrole subsiste près de la prise d'aspiration du circuit d'assèchement, la citerne étant sèche partout ailleurs.

4.4.5. Il convient de prévoir des moyens pour drainer toutes les pompes et toutes les conduites à cargaison à la fin des opérations de déchargement de la cargaison, si nécessaire en les raccordant au circuit d'assèchement. Le produit du drainage des pompes et des conduites doit pouvoir être déchargé aussi bien dans une citerne à cargaison qu'à terre. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes des traverses de cargaison.

4.4.6. L'assèchement des hydrocarbures des citernes à cargaison doit se faire grâce à une pompe volumétrique, une pompe centrifuge à amorçage automatique ou un éjecteur ou d'autres méthodes jugées satisfaisantes par l'Autorité. Lorsqu'une conduite d'assèchement est raccordée à plusieurs citernes, il faut prévoir des moyens pour isoler chaque citerne qui n'est pas asséchée à ce moment particulier.

4.4.7. Le transport de cargaisons de différentes qualités ne doit pas empêcher le lavage des citernes au pétrole brut.

4.4.8. Il convient de prévoir du matériel pour contrôler l'efficacité du circuit d'assèchement. Ce matériel doit comprendre des appareils de lecture à distance situés dans la salle de contrôle de la cargaison ou dans tout autre lieu sûr et commode auquel l'officier chargé de la cargaison et des opérations puisse accéder facilement. Lorsqu'une pompe d'assèchement est installée, le matériel de contrôle doit comprendre soit un indicateur de débit, soit un compte-coups, soit un compte-tours, selon le cas, et des indicateurs de pression à l'aspiration et au refoulement de la pompe ou des dispositifs équivalents. Lorsque des éjecteurs sont installés, le matériel de contrôle doit comprendre des indicateurs de pression à l'arrivée du fluide moteur ainsi qu'au refoulement et un indicateur de pression vide à l'aspiration.

4.4.9. La structure interne de la citerne doit être telle que l'écoulement des hydrocarbures vers les aspirations du circuit d'assèchement satisfasse aux prescriptions des paragraphes 4.4.2 et 4.4.4. Il convient de veiller à ce que l'écoulement longitudinal et transversal soit satisfaisant et qu'il soit vérifié au cours de l'inspection requise aux termes des paragraphes 3.2 et 4.2.10.

4.4.10. Il convient de respecter les conditions d'assiette prévues pour le lavage au pétrole brut dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation. D'une façon générale, l'assiette positive n'est importante qu'au cours des derniers stades du déchargement des citernes et doit avoir la valeur la plus grande possible qui soit compatible avec les contraintes d'exploitation, mais en aucun cas elle ne doit être inférieure à celle enregistrée au cours du lavage au pétrole brut qui précède l'inspection requise aux termes des paragraphes 3.2 et 4.2.10.

4.4.11. Les conduites d'assèchement et leurs accessoires doivent être conformes aux prescriptions du paragraphe 4.1.1.

4.5. *Conduites de ballast.* 4.5.1. Lorsqu'il n'est pas installé de système de ballast séparé pour le ballastage des citernes à cargaison, les dispositions prévues doivent être telles qu'avant le ballastage, la pompe, les collecteurs et les tuyaux de cargaison utilisés pour le ballastage puissent être drainés d'une façon sûre et efficace.

5. *Qualification du personnel*

5.1. Le personnel du bord affecté au lavage des navires-citernes au pétrole brut doit avoir reçu une formation jugée satisfaisante par l'Autorité.

5.2. Toute personne, telle que le capitaine, le second ou l'officier chargé de la cargaison, qui est affectée à la direction générale des opérations de lavage au pétrole brut doit :

- i) Avoir passé au moins un an à bord de pétroliers et s'être occupée notamment du déchargement des cargaisons et des opérations connexes de lavage au pétrole brut; si elle ne s'est pas occupée d'opérations de lavage au pétrole brut, elle doit avoir suivi un programme de formation en la matière qui soit conforme aux dispositions de l'appendice II aux présentes Spécifications et jugé satisfaisant par l'Autorité;

- ii) Avoir participé au moins deux fois à des opérations de lavage au pétrole brut, dont l'une sur le navire particulier à bord duquel elle doit assurer la direction du déchargement des cargaisons; une telle expérience peut aussi être acceptée si elle a été acquise à bord d'un navire semblable en tous points à cet égard; et
- iii) Etre pleinement familiarisée avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation.

5.3. Les autres personnes désignées qui doivent exercer des responsabilités particulières définies dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation doivent avoir passé au moins six mois à bord de pétroliers et y avoir notamment exercé des fonctions ayant trait au déchargement des cargaisons. En outre, elles devraient avoir été formées aux opérations de lavage au pétrole brut à bord du navire particulier où elles doivent assumer cette responsabilité et être pleinement familiarisées avec la teneur du manuel sur l'équipement et l'exploitation. Il faudrait s'inspirer de l'appendice II aux présentes Spécifications pour arrêter la teneur de cette formation.

6. *Exploitation*

6.1. *Citernes devant être lavées au pétrole brut.* Avant le départ sur lest d'un navire dont la cargaison a été complètement déchargée, on doit laver au pétrole brut, conformément aux procédures décrites dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, un nombre suffisant de citernes pour :

- i) Qu'il soit satisfait au moins aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette énoncées aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 2 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL à tous les stades du voyage sur lest; et
- ii) Qu'il soit tenu compte de la nature du voyage que doit effectuer le navire et des conditions météorologiques prévues afin qu'il ne devienne pas nécessaire de charger un complément de ballast dans des citernes qui n'ont pas été lavées au pétrole brut.

En plus des citernes visées à l'alinéa i ci-dessus, on doit laver au pétrole brut un quart environ de la totalité des citernes restantes pour éviter l'accumulation des boues, mais ces citernes supplémentaires peuvent comprendre celles visées à l'alinéa ii ci-dessus. Toutefois pour éviter l'accumulation de boues, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois. Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest. Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux de ballast chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.

6.2. *Drainage et refoulement à terre du contenu des conduites à cargaison.* Une fois la cargaison déchargée, toutes les conduites à cargaison principales et les conduites d'assèchement doivent être vidées et asséchées et le produit de ces opérations déchargé à terre au moyen de la conduite spéciale de faible diamètre prévue aux termes du paragraphe 4.4.5.

6.3. *Chargement des citernes en ballast de départ.* On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut de toute citerne devant être chargée de ballast de départ, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.

6.4. *Lavage au pétrole brut en mer.* Toutes les opérations de lavage au pétrole brut doivent être terminées avant que le navire ne quitte son dernier port de déchargement. Toute citerne qui est lavée au pétrole brut lorsque le navire se trouve en mer entre différents ports de déchargement doit être laissée vide et doit pouvoir être inspectée au port de déchargement suivant avant que le navire ne commence son voyage suivant sur ballast. Cette inspection peut se faire par plusieurs prises de sonde du fond de la citerne

lorsque celle-ci est vide. Le chargement des citernes en ballast de départ doit se faire avant que le navire ne quitte le port afin que la surface de l'eau de ballast puisse être examinée. Dans le dernier cas, il convient de se reporter aux directives pertinentes énoncées à l'alinéa ii du paragraphe 4.2.10.

6.5. *Rejets d'effluents pollués au cours du voyage sur lest.* Le rejet du ballast de départ et de tout autre effluent pendant le voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions énoncées à la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL.

6.6. *Utilisation et contrôle du gaz inerte.* A bord des navires visés par les présentes Spécifications, aucune citerne ne doit être lavée au pétrole brut si le système à gaz inerte prescrit aux termes du paragraphe 3 de la règle 13B de l'annexe I du Protocole MARPOL ne fonctionne pas convenablement. Avant le lavage au pétrole brut de chaque citerne, la teneur en oxygène doit être déterminée en un point situé à un mètre sous le pont et à mi-hauteur de l'espace vide, la teneur en oxygène à ces deux points ne devant pas dépasser 8 p. 100 en volume. Lorsque les citernes comportent des cloisons ajourées complètes ou partielles, ces prélèvements devraient être effectués aux mêmes hauteurs pour chaque section de la citerne. La teneur en oxygène du gaz inerte injecté au cours des opérations de lavage doit être contrôlée en permanence. Si, au cours des opérations de lavage au pétrole brut :

- i) La teneur en oxygène du gaz inerte injecté dépasse 8 p. 100 en volume, ou
 - ii) La pression dans les citernes cesse d'être positive,
- le lavage doit alors être suspendu jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

6.7. *Précautions visant à prévenir la formation d'électricité statique.* Afin d'éviter une formation excessive d'électricité statique lors des opérations de lavage par suite de la présence d'eau dans le liquide utilisé pour le lavage au pétrole brut, toute citerne devant fournir ce liquide doit tout d'abord être vidée d'au moins un mètre de son contenu avant d'être utilisée. Toute citerne ayant servi de citerne de décantation lors du dernier voyage sur lest doit être complètement vidée et ensuite remplie de pétrole brut ne contenant pas d'eau si elle doit servir à fournir le liquide de lavage.

6.8. *Emanations de gaz.* Les navires visés par les présentes Spécifications doivent être équipés de façon à empêcher les émanations de gaz au cours du remplissage du ballast de départ lorsque les conditions locales l'exigent. Afin d'éviter le dégagement de gaz d'hydrocarbures dans l'atmosphère, il convient de recourir à l'une des méthodes suivantes :

- a) Utilisation de citernes à ballast permanentes lorsque ce moyen permet d'obtenir le tirant d'eau de départ minimal; ou
- b) Confinement des gaz dans les citernes à cargaison vides en procédant simultanément au ballastage et au déchargement de la cargaison.

D'autres méthodes agréées par les Autorités peuvent être acceptées à condition qu'elles garantissent une protection équivalente de l'environnement.

7. Manuel sur l'équipement et l'exploitation

Le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et contenir les renseignements et directives d'exploitation indiqués ci-dessous :

7.1. Le texte complet des « Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut ».

7.2. Un schéma du système du lavage au pétrole brut indiquant la position respective des pompes, des conduites et des appareils de lavage qui font partie du système de lavage au pétrole brut.

7.3. Une description du système et une énumération des méthodes à suivre pour vérifier que le matériel fonctionne correctement pendant les opérations de lavage au pétrole

brut. Il convient d'énumérer notamment les paramètres du système et du matériel qu'il faut contrôler, tels que la pression dans les conduites, la teneur en oxygène, le nombre de révolutions, la durée des cycles, etc. La valeur nominale de ces paramètres doit être indiquée. Les résultats des essais effectués conformément au paragraphe 4.2.10 et la valeur de tous les paramètres contrôlés au cours de ces essais doivent également être indiqués.

7.4. Des détails concernant les prescriptions de la section 6 des présentes Spécifications, accompagnés au besoin de conseils et d'instructions sur les moyens de satisfaire auxdites prescriptions, par exemple :

- i) Les méthodes et les programmes de lavage au pétrole brut qu'il est recommandé d'adopter pour faire face à toutes les situations qui peuvent se présenter par suite des contraintes en matière de déchargement de la cargaison et pour obtenir l'assiette maximale pendant les opérations de lavage et d'assèchement des citernes;
- ii) La procédure à suivre à bord des navires pour supprimer toute émanation de gaz conformément aux dispositions du paragraphe 6.8;
- iii) La méthode utilisée pour l'assèchement des citernes, qui doit comprendre des renseignements sur les conditions optimales d'assiette, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 4.4.10;
- iv) La méthode utilisée pour le drainage des pompes à cargaison, des tuyautages à cargaison, des conduites utilisées pour le nettoyage au pétrole brut et de celles utilisées pour l'assèchement; les espaces dans lesquels celles-ci peuvent être drainées et le refoulement final à terre, à la fin du déchargement, au moyen de la petite conduite de refoulement;
- v) Les programmes de lavage types dans diverses conditions de chargement en indiquant :
 - 1) Les citernes à laver conformément aux dispositions du paragraphe 6.1;
 - 2) La méthode de lavage applicable à chaque citerne, qu'elle comporte une seule ou plusieurs étapes;
 - 3) Le nombre d'appareils de lavage des citernes à utiliser simultanément;
 - 4) La durée du lavage au pétrole brut et du rinçage à l'eau lorsque cette dernière opération est appropriée;
 - 5) Le volume d'eau à utiliser pour le rinçage à l'eau, qui doit être au moins égal au volume utilisé pour le rinçage à l'eau qui précède l'inspection prescrite aux paragraphes 3.2 et 4.2.10; et
 - 6) L'ordre optimal dans lequel les citernes doivent être lavées;
- vi) La procédure à suivre pour drainer et assécher, selon les besoins, les tuyautages et les pompes à cargaison avant de les utiliser pour charger le ballast de départ;
- vii) La procédure à suivre pour laver à l'eau les conduites avant le déchargement du ballast de départ et le chargement et le rejet final du ballast d'arrivée;
- viii) La procédure à suivre pour vérifier par le bruit le bon fonctionnement des appareils fixés au fond de la citerne qui sera appliquée vers la fin du cycle de lavage pour chaque citerne; lorsque l'on effectuera cette vérification, toutes les autres machines seront arrêtées si besoin est;
- ix) Des détails précis quant aux procédures à adopter afin de se conformer aux prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL en matière de rejet du ballast de départ, de rinçage à l'eau des conduites et de la décantation de la (des) citerne(s) de décantation en mer.

7.5. Les risques de fuites du système de lavage au pétrole brut et les précautions à prendre en vue d'éviter ces fuites ainsi que les mesures à prendre au cas où une fuite se produirait. Des directives doivent être formulées sur la manière dont le système de lavage

au pétrole brut doit être mis à l'essai avant chaque déchargement afin de vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

7.6. La méthode permettant d'éviter que les hydrocarbures ne pénètrent dans les locaux de machines par les dispositifs de réchauffage à la vapeur, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 4.1.6.

7.7. Le personnel nécessaire à tout moment pour se charger de la double opération du déchargement de la cargaison et du lavage au pétrole brut. Ce personnel doit comprendre :

- i) La personne qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2 et qui exerce un contrôle d'ensemble sur l'opération de lavage au pétrole brut;
- ii) Les personnes qui satisfont aux prescriptions du paragraphe 5.3 et qui seront tenues d'effectuer l'opération proprement dite; et
- iii) Au moins une personne qui restera sur le pont pendant toute la durée du lavage afin de dépister des fuites ou des défauts de fonctionnement de l'équipement, de vérifier la teneur en oxygène des citernes avant le lavage, de vérifier la pression à l'intérieur des citernes, de sonder le fond des citernes le cas échéant, de relever au besoin les jauges à flotteurs et de déplacer les dispositifs d'entraînement lorsque de besoin.

Les fonctions de ces différentes personnes ne s'excluent pas nécessairement les unes des autres.

7.8. Un moyen de communication sûr entre le surveillant placé sur le pont et le poste de contrôle de la cargaison de telle sorte qu'en cas de fuite ou de défaut de fonctionnement du système de lavage au pétrole brut, l'opération de lavage puisse être stoppée aussi rapidement que possible.

7.9. Les procédures types de ballastage.

7.10. Une liste des vérifications à effectuer avant le lavage au pétrole brut, que l'équipage utilisera à chaque déchargement et sur laquelle figureront notamment la vérification et l'étalonnage de tous les instruments utilisés.

7.11. Les intervalles recommandés pour l'inspection à bord et l'entretien de l'équipement de lavage au pétrole brut, en plus des visites obligatoires. Il devrait être fait mention des manuels d'instructions techniques fournis par les constructeurs de l'équipement.

7.12. Une liste des pétroles bruts qui ne conviennent pas pour la méthode du lavage au pétrole brut et leur provenance.

Appendice I. LISTE DES MODIFICATIONS À APPORTER AUX SPÉCIFICATIONS LORSQU'ELLES SONT APPLIQUÉES AUX TRANSPORTEURS DE BRUT NEUFS D'UN PORT EN LOURD ÉGAL OU SUPÉRIEUR À 20 000 TONNES

<i>Numéro du paragraphe</i>	<i>Liste des modifications</i>
4.2.5	Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.
4.2.10	Les dispositions de l'alinéa iii ne sont pas applicables.
6.1	Remplacer par ce qui suit : 6.1. <i>Citernes devant être lavées au pétrole brut.</i> 6.1.1. Avant le départ sur lest : i) On doit laver au pétrole brut un quart environ des citernes à cargaison par roulement pour éviter l'accumulation de boues, conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation; toutefois, à cet effet, il n'est pas nécessaire qu'une citerne quelconque soit lavée au pétrole brut plus d'une fois tous les quatre mois; et

Numéro
du paragraphe

Liste des modifications

- ii) Si l'on estime qu'il pourra être nécessaire d'embarquer du ballast supplémentaire dans une ou plusieurs citernes à cargaison au cours du voyage sur lest dans les conditions et en vertu des dispositions prévues au paragraphe 3 de la règle 13 de l'annexe I du Protocole MARPOL, la ou les citernes qui pourront être utilisées pour ce ballast devront être lavées au pétrole brut conformément aux procédures prévues dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation.
- 6.1.2. Il ne doit pas être chargé d'eau de ballast dans des citernes à cargaison qui n'ont pas été lavées au pétrole brut. Les eaux chargées dans une citerne qui a été lavée au pétrole brut mais qui n'a pas été rincée à l'eau doivent être considérées comme polluées.
- 6.1.3. Le lavage au pétrole brut ne doit pas être effectué entre le dernier port de déchargement et le port de chargement; en d'autres termes, on ne doit procéder à aucun lavage au pétrole brut au cours d'un voyage sur lest.
- 6.3 Remplacer par ce qui suit :
- 6.3. *Chargement de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison.* On doit veiller, à la fin du lavage au pétrole brut d'une citerne à cargaison qui pourrait être chargée de ballast, à ce que son assèchement soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, on doit drainer et assécher celles-ci au préalable en utilisant les moyens prescrits au paragraphe 4.4.5.
- 6.4 Les deux dernières phrases ne sont pas applicables.
- 6.5 Remplacer par ce qui suit :
- 6.5. *Rejet d'effluents pollués au cours d'un voyage sur lest.* Le rejet du ballast supplémentaire provenant des citernes à cargaison et de tout autre effluent pendant un voyage sur lest doit se faire conformément aux prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL.
- 6.8 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.
- 7.4 Les dispositions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

Appendice II. FORMATION DES PERSONNES DEVANT ASSUMER LA RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

Introduction

Toute activité de formation doit prendre la forme d'une instruction contrôlée, dans une installation à terre ou à bord d'un navire dûment équipé, doté des moyens de formation et ayant les instructeurs nécessaires; cette activité consistera à enseigner les principes en question et leur application à l'exploitation des navires.

Il conviendra, lors de l'élaboration d'un programme de formation agréé par l'Autorité, de tenir compte des Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage des navires-citernes au pétrole brut adoptées par la Conférence.

Ce programme devra englober les sujets énumérés ci-dessous, sans que cette liste soit exhaustive :

- a) Une introduction aux principes du lavage au pétrole brut qui portera sur :
- Les caractéristiques du pétrole brut en tant que liquide de nettoyage et ce qui le différencie de l'eau dans cette perspective;
 - Le nettoyage de la partie supérieure;
 - Le nettoyage du fond;
 - Les conditions d'assiette;

- Les méthodes de prélèvement sur le déchargement de la cargaison;
 - Le maintien de la pression du liquide de nettoyage au niveau requis;
 - Le nettoyage en mer entre les ports de déchargement;
 - Le nettoyage en circuit fermé;
 - Les priorités et conditions relatives concernant les citernes à ballast de départ, les citernes à ballast d'arrivée et les citernes réservées à la cargaison;
- b) Equipement et conception :
- i) Emplacement des appareils de lavage;
 - ii) Appareils de lavage, sur le pont et immergés :
 - Types;
 - Caractéristiques;
 - Particularités de construction;
 - Paramètres d'exploitation;
 - iii) Dispositifs d'entraînement;
 - iv) Systèmes d'alimentation et de distribution du liquide de nettoyage;
 - v) Systèmes d'assèchement;
 - vi) Moyens de sondage des citernes;
 - vii) Conditions relatives au gaz inerte;
- c) Procédures courantes de lavage au pétrole brut :
- i) Navires à tuyautages classiques/navires à flot libre/navires partiellement à flot libre;
 - ii) Cargaisons uniques/multiples;
 - iii) Application optimale de la méthode de lavage afin de réduire au minimum le séjour à quai supplémentaire nécessaire;
 - iv) Ballastage pour le départ avec diverses configurations de navire et de tuyautages;
 - v) Méthode de lavage en mer entre des ports de déchargement;
- d) Procédures pour les opérations liées au lavage :
- i) Moyens permettant de réduire au minimum les résidus à bord :
 - Assèchement des citernes à cargaison;
 - Drainage et assèchement des tuyautages à cargaison;
 - Refoulement final à terre de la cargaison;
 - ii) Rinçage à l'eau des citernes à ballast d'arrivée;
 - iii) Remplissage et déchargement final du ballast d'arrivée;
 - iv) Déchargement du ballast de départ;
 - v) Rassemblement et décantation des résidus dans la citerne de décantation;
 - vi) Prescriptions de la règle 9 de l'annexe I du Protocole MARPOL;
 - vii) Mesures en vue d'éviter tout dégagement de gaz au port pendant les opérations de ballastage;
- e) Sécurité :
- i) Système à gaz inerte;
 - ii) Maintien et contrôle de la qualité et de la pression du gaz inerte;

- iii) Arrêt du lavage et du déchargement en cas de fonctionnement anormal du système à gaz inerte;
 - iv) Formation d'électricité statique et précautions requises pour l'éviter;
 - v) Etanchéité des tuyautages;
 - vi) Moyens d'éviter des surpressions dues à des coups de bélier;
 - vii) Fuites;
- f) Listes de vérification :
- i) Avant d'entrer au port;
 - ii) Avant le lavage au pétrole brut;
 - iii) Après le lavage au pétrole brut;
 - iv) Après l'appareillage;
- g) Procédures de contrôles réglementaires :
- i) Manuel sur l'équipement et l'exploitation;
 - ii) Registre des hydrocarbures;
 - iii) Sondage des citernes;
 - iv) Mesure des hydrocarbures à la surface du ballast de départ;
- h) Entretien de l'installation et du matériel :
- i) Entretien du matériel conformément aux instructions des constructeurs;
 - ii) Eléments d'entretien supplémentaires.

Les Autorités doivent s'assurer que le centre de formation délivre un document approprié aux personnes qui ont acquis les connaissances nécessaires en conformité des dispositions du présent appendice afin qu'elles puissent servir en qualité d'officiers principalement responsables du lavage au pétrole brut.

RÉSOLUTION 16. NAVIRES-CITERNES EXISTANTS QUI EFFECTUENT DES VOYAGES PARTICULIERS

La Conférence,

Notant que la règle 13C de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Protocole MARPOL) adopté par la présente Conférence contient des dispositions relatives aux navires-citernes existants qui effectuent des voyages particuliers à l'intérieur de zones déterminées,

Notant en outre qu'aux termes des dispositions de ladite règle ces zones peuvent être étendues à d'autres limites qui seraient définies par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime,

Tenant compte du fait qu'une telle extension ne peut être envisagée comme il convient sans évaluation préalable de tous ses aspects et de toutes ses conséquences,

Décide que l'Organisation devrait encourager sans retard des études sur la notion de voyage particulier qui devraient porter au moins sur les questions ci-après :

- a) Extension éventuelle des voyages particuliers à d'autres limites, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C, 1, b, ii, de l'annexe I du Protocole MARPOL;
- b) Incidences de cette extension sur l'environnement;
- c) Tout contrôle supplémentaire qui pourrait être nécessaire à l'application de cette extension;

- d) Toute méthode (telle que la procédure d'acceptation des dispositifs de séparation du trafic) dont l'application pourrait être nécessaire ou souhaitable pour permettre à l'Organisation d'étendre les voyages particuliers, ainsi qu'il est prévu à la règle 13C, 1, b, ii, de l'annexe I du Protocole MARPOL.

RÉSOLUTION 17. LOCALISATION DÉFENSIVE DES CITERNES À BALLAST
À BORD DES NAVIRES-CITERNES À BALLAST SÉPARÉ

La Conférence,

Notant que la règle 13E de l'annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires adopté par la présente Conférence énonce des critères empiriques pour la localisation défensive des citernes à ballast séparé, qui sont formulés de manière à réduire au minimum les conséquences qu'un échouement et un abordage pourraient avoir pour le navire, sa cargaison et le milieu marin à la suite notamment de fuites d'hydrocarbures, d'un incendie, d'une explosion, de pertes en vie humaine et d'opérations de sauvetage,

Notant toutefois qu'à l'heure actuelle les connaissances dont on dispose sur les données relatives aux accidents ne sont pas suffisantes pour permettre à la Conférence de formuler une méthode probabiliste qui pourrait être plus rationnelle,

Recommande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'entreprendre, dès que possible, l'étude et la mise au point de formules ou de critères probabilistes plus rationnels en vue de la localisation défensive des citernes à ballast séparé, et notamment d'examiner la possibilité de rattacher le principe de la zone de protection présentée par les citernes à ballast séparé au rapport entre les fuites hypothétiques et les fuites admissibles d'hydrocarbures.

RÉSOLUTION 18. REMPLACEMENT ÉVENTUEL DU « PORT EN LOURD » PAR UN AUTRE PARAMÈTRE DANS LE PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES AINSI QUE DANS LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET LE PROTOCOLE Y AFFÉRENT

La Conférence,

Notant que le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ainsi que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole y afférent contiennent des dispositions dans lesquelles le « port en lourd » est utilisé comme paramètre pour déterminer l'application de diverses prescriptions aux pétroliers,

Reconnaissant que le « port en lourd » n'est peut-être pas le paramètre qui convient le mieux aux fins susmentionnées,

Prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'étudier s'il y aurait lieu de remplacer le « port en lourd » dans ces instruments par un autre paramètre qui garantirait une application uniforme des prescriptions énoncées dans ces instruments.



Député Yannick CHENEVARD
Assemblée nationale – Palais Bourbon
126 rue de l'Université 75007 PARIS
yannick.chenevard@assemblee-nationale.fr

ISBN : 979-10-415-2693-2

