

MÉMORANDUM DES CARAÏBES

Avantages et inconvénients pour la Guyane et les Antilles Françaises de l'adhésion de la France à cet accord régional

Sébastien GRYCAN

Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques - Parcours Sécurité
Officier du Corps Technique et Administratif des Affaires Maritimes (OCTAAM)
Inspecteur de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritime (ISNPRPM)

Sommaire

I – INTRODUCTION

II – CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT DANS LES CARAÏBES

II-1 L'ORIGINE DU CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT

II-2 LE MÉMORANDUM D'ENTENTE DES CARAÏBES

II-2.1 Les Etats Membres

II-2.2 Les outils pour appliquer le CMOU

II-2.3 Les objectifs et résultats

II-3 L'ARRIVÉE DU CDMOU DANS LES PORTS FRANÇAIS DES CARAÏBES

II-3.1 Le PSC français aux Caraïbes

II-3.2 Les conséquences de l'application du CDMOU par la France

III – LES CODES ET LEURS CONSÉQUENCES

III-1 LE CODE CCSS

III-2 LE CODE SCV

IV - CONCLUSION

ANNEXE : ZONE D'APPLICATION DU CODE CCSS

I INTRODUCTION

Le contexte insulaire des Antilles incite naturellement les différents acteurs économiques régionaux à privilégier les échanges commerciaux par voie maritime. La France compte dans la région caribéenne trois départements d'outre-mer (DROM), la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe et son archipel, et deux collectivités d'outre-mer, Saint Martin et Saint Barthélemy. Tant le transport de marchandises que les activités touristiques au départ et à destination des Antilles Françaises sont aujourd'hui en récession.

L'intérêt politique local, soutenu par une volonté nationale exprimée lors du récent Grenelle de la mer¹, est prioritairement de développer les échanges avec les Etats voisins. Il faut en effet noter qu'aujourd'hui, les échanges se font majoritairement avec la métropole et l'espace économique européen, avec un net déséquilibre en faveur des importations comme le montre les taux de couvertures (valeur des exportations divisée par la valeur des importations) allant de 8 à 15% selon le DROM.²

Il y a une action évidente de développement économique régional à mettre en place et, que ce soit au niveau local ou national, la volonté politique de la mettre en place est bien présente.

Un obstacle se dresse cependant, la réglementation sur la sécurité maritime française étant bien moins permissive que les réglementations locales. Il est établi qu'une partie de la flotte de navires en présence dans cette région du monde n'est pas conforme aux standards européens, bien que soumise à des codes reconnus par l'organisation maritime internationale. Une des solutions serait, pour la France, d'adhérer au mémorandum local, et de ratifier les codes caribéens. Ce souhait a d'ailleurs été récemment formulé sous la forme d'une question écrite à l'assemblée nationale, formulée par un député martiniquais :

«M. Alfred Almont interroge M. le secrétaire d'Etat chargé des transports sur la date à laquelle le Gouvernement entend ratifier le code SCV (*small commercial vessel*) élaboré sous l'égide de l'OMI, pour la zone des Antilles-Guyane.

En effet, dans l'objectif de développer le tourisme dans les Antilles françaises, il est prévu et nécessaire d'établir des lignes maritimes régulières entre les îles de la Caraïbe, comme par exemple entre la Martinique et ses deux voisines de Sainte-Lucie et de la Dominique ou entre Anguilla et Saint-Martin, permettant aux touristes et aux marchandises de circuler plus facilement.

Il est important que des navires adaptés aux conditions caribéennes de navigation, puissent circuler sur ces courtes liaisons comme le prévoit le "Mémorandum des Caraïbes" auquel la France a adhéré.

Vivement alerté par les milieux professionnels, les populations, et après avoir consulté les services concernés, il sollicite sa réponse sur ce sujet conditionnel pour l'expansion et la

¹ Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer : points 6f et 55b

² Données INSEE 2010 à travers la publication des tableaux économiques régionaux (TER) n°12 commerce extérieur

coopération régionales, la France étant le seul État présent dans les Caraïbes à ne pas reconnaître le code SCV pour les navires accostant dans ces ports. »³

La volonté du gouvernement d'adhérer au CMOU malgré les disparités réglementaires que cela va engendrer a été exprimée en réponse.⁴ Cela implique cependant des effets secondaires qui doivent être analysés.

Cette étude de cas gardera un regard axé sur la sécurité maritime, pour déterminer les conséquences de l'application du CMOU au niveau des départements et collectivités d'outre-mer français dans la région des Caraïbes.

Dans un premier temps, cette étude s'attachera à détailler le contrôle par l'état du port dans les Caraïbes, en comparaison à ce qui est appliqué dans les DROM et COM françaises.

Les deux codes caribéens qui devraient être ratifiés par la France, si elle maintient sa demande d'adhésion au CMOU en tant que membre, seront ensuite analysés, et comparés à la réglementation française. De cette analyse découleront naturellement les conséquences, positives et négatives, qu'une adhésion engendrerait, et des pistes d'application possibles.

II CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT DANS LES CARAÏBES

II-1 L'origine du contrôle par l'Etat du port :

Il s'est révélé nécessaire dans les années 80 que les Etats portuaires devaient pouvoir contrôler les navires étrangers se trouvant en escale dans leurs ports. L'origine de ce besoin est apparue avec la multiplication des pavillons de complaisance. Ces Etats peu regardant permettaient aux armateurs de navire sous norme de mettre une nationalité sur ces biens avec un contrôle par l'Etat du pavillon inexistant, ou complaisant.

Il y avait donc une discordance dans l'application des conventions internationales par pavillon. Les Etats ont donc voulu instaurer des visites, par des inspecteurs, des navires étrangers stoppant dans leurs ports pour vérifier la bonne application des normes internationales. Pour cela ils devaient avoir à disposition un outil juridique autorisant les inspecteurs, reconnus par chaque Etat, à monter à bord des navires.

La convention des Nations Unies du droit de la mer, signée à Montégo Bay en 1982, a introduit la notion du contrôle par l'Etat du port dans le domaine de la protection de l'environnement. Mais cette possibilité n'accordait qu'un champ très limité aux inspecteurs.

L'OMI a adopté des résolutions⁵ permettant aux Etats du port d'encadrer le contrôle par des inspecteurs. Ce contrôle portant sur le respect des conventions internationales qui sont SOLAS 74, LOAD LINES 66, STCW 78 et MARPOL 73 /78. Chacune de ces conventions possède une partie qui traite de la manière dont les contrôles par l'Etat du port doivent être conduits pour s'assurer de la bonne application de celle-ci.

³ Question parlementaire publiée au JO le 25/05/2010 p.5689 cf. Annexe 1

⁴ Réponse du secrétariat d'état aux transports à la question du nota 1, publié au JO le 05/10/2010 p.10993 cf. Annexe1

⁵ La résolution actuelle est la résolution A.787(19) amendé par la résolution A.882(21)

Il est apparu que cette prérogative de l'Etat du port devait, pour être réellement efficace, être coordonnée, à l'échelle régionale, entre les différents Etats riverains d'un même bassin. C'est ainsi qu'est né en 1982 le Mémorandum d'Entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, qui regroupe aujourd'hui 25 Etats, principalement européens.

II-2 Le mémorandum d'entente des caraïbes :

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) n'a cessé depuis lors de promouvoir la mise en place d'accords régionaux. La quasi-totalité des régions du monde sont désormais structurées en Mémorandum d'entente (MOU), dont l'efficacité est variable.

Si l'avantage certain d'un Mémorandum est l'harmonisation des contrôles entre différents Etats du port d'une même région, il en existe un autre tout aussi important qui est la mise en commun des informations concernant les navires fréquentant celle-ci.

Le CMOU a donc été signé le 9 février 1996 à la Barbade par neuf Etats. Aujourd'hui 14 Etats en sont membres.

La devise du CMOU est : « éliminer l'exploitation de navire sous-norme à travers un système harmonisé de contrôle par l'Etat du port ».

Pour cela le CMOU harmonise le contrôle des navires conventionnés par les Etats membres dans le but de s'assurer de leurs conformités au regard des conventions internationales traitant de la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sûreté maritime, la prévention de la pollution par les navires et des conditions de travail et de vie à bord.

II-2.1 Les Etats membres

Actuellement 14 Etats sont membres⁶ et composent à travers un représentant de chaque Etat le comité⁷. Le comité est dirigé par un président élu au sein des Etats membres. Le comité fixe les objectifs et gère le CMOU. Les membres appliquent le CMOU dans leurs pays.

Il y a également 8 Etats observateurs dont la France depuis juillet 2009. Ces Etats peuvent participer aux discussions de la réunion annuelle du comité.

Les organisations observatrices sont au nombre de six. Elles fournissent de l'aide, de la coopération et de la formation au CMOU et à ses membres. Nous y retrouvons l'OMI, l'OIT, le Paris MOU, l'USCG, le Lloyd's Register Fairplay et le Lloyd's Register d'Amérique du Nord.

II-2.2 Les outils pour appliquer le CMOU

L'OMI a fixé des conditions de formation des inspecteurs par l'Etat du port⁸. S'il apparaît que chaque Etat membre n'a pas forcément des fonctionnaires dûment formés comme prescrit par les résolutions, ils sont fortement invités par le CMOU à les envoyer en formation par le biais de stages organisés dans la région caribéennes avec l'aide des organisations observatrices. Il existe également des échanges organisés comme en 2009 où un inspecteur du Suriname a suivi une formation d'un mois au Japon par le biais du Tokyo MOU.

Il existe un manuel de règles de procédure pour les PSCO (inspecteurs du contrôle par l'Etat du port) qui se réalise en collaboration avec le Paris MOU.

⁶ Cf. annexe 2 table de ratification des membres du CMOU

⁷ Cf. annexe 3 diagramme de la structure organique du CMOU

⁸ Résolution A.996(25) partie III et Résolution A.787(19) chap.2 point 2.5.5

Les Etats membres ont également accès à deux bases de données. Le réseau informatique à disposition du CMOU est géré par une branche de l'organisation du Mémorandum. Le CMIC (Caribbean Maritime Information Centre), basé à Paramaribo, permet aux Etats membres d'enregistrer les contrôles effectués. Le CMIC permet également d'accéder à trois bases de données. La première est le carib ship database qui permet de visualiser les déplacements des navires non conventionnés. La deuxième est le ship-register, tenu par la Lloyd's et connu en France pour sa pertinence et sa richesse d'information sur la flotte mondiale de navires de plus de 300 UMS.

La dernière est le caribship.mou qui met en commun les données de tous les navires non conventionnés de chaque Etat membre.

Les outils de travail pour effectuer un PSC de qualité sont présents, mais le niveau d'application par chaque Etat membre est disparate. Les différences peuvent venir d'un niveau inégal de compétence humaine, et des ratifications des conventions internationales différentes entre chaque Etat.

II-2.3 Les objectifs et résultats

Le CMOU a fixé un taux de contrôle des navires conventionnés faisant escale chez un Etat membre de 15%. Les comptes rendus montrent une disparité du nombre de contrôle⁹, ce qui est dû premièrement à des taux d'escales différents entre les Etats. D'autres raisons peuvent également expliquer cette disparité, comme les moyens déployés par chaque Etat.

Ce qu'ils révèlent, c'est la montée en puissance du nombre de contrôle, du nombre de déficiences relevées, et l'augmentation du nombre de détention. Ces chiffres sont des indicateurs d'efficacité en amélioration du PSC par le CMOU¹⁰.

II-3 *L'arrivée du CMOU dans les ports français des Caraïbes*

Si la France adhère au CMOU, elle devra l'appliquer dans les ports français en Guyane et aux Antilles. Les navires escalant dans ces ports subissent déjà un contrôle par l'Etat du port. Alors que va changer le PSC du CMOU, et quel bénéfice en sortira-t-il ?

II-3.1 Le PSC français aux Caraïbes

Les sources juridiques du PSC en France sont du niveau international, européen et national.

Au niveau international, les sources juridiques sont identiques au point II-1, c'est-à-dire la convention de Montego Bay et les résolutions OMI A.787(19) et A.882(21)

La France est également membre du Paris MOU. La force du Paris MOU est que les Etats côtiers de l'Europe sont partie prenante dans ce Mémorandum et que les décisions ou orientations prises par lui trouvent une force juridique par le biais de l'union européenne. L'union européenne transcrit en droit européen par le biais des directives, les décisions du Paris MOU.

Le droit européen est applicable sur les DROM et COM d'outre-mer français¹¹. La directive 2009/16 fixe les axes d'action et les objectifs du contrôle par l'Etat du port.

⁹ Cf. annexe 4 tableaux n°1

¹⁰ Cf. annexe 4 tableaux n°1 à 4

¹¹ Traité de l'union européenne (partie IV)

Mais la directive ,au considérant 40, précise : « (40) Afin de tenir compte du fait que les départements français d'outre-mer font partie d'une autre zone géographique, qu'ils sont le plus souvent parties à des mémorandums régionaux sur le contrôle par l'État du port autres que le mémorandum d'entente de Paris et que le trafic maritime entre ces départements et l'Europe continentale est très limité, l'État membre concerné devrait être autorisé à exclure les ports de ces départements du système de contrôle par l'État du port appliqué au sein de la Communauté ».

Il est fait référence également de l'adhésion de la France au Mémorandum régional dans lequel le département d'outre-mer se trouve pour justifier la non application du système de contrôle par l'Etat du port au sein de la communauté. Ceci pourrait expliquer une des raisons de la volonté politique nationale d'adhérer au CMOU.

De plus l'article 3, le champ d'application de la directive, précise : « La France peut décider que les ports et mouillages couverts par le présent paragraphe ne comprennent pas des ports ou mouillages situés dans les départements d'outre-mer visés à l'article 299, paragraphe 2, du traité ».

La Guyane, la Martinique, la Guadeloupe, Saint martin et Saint Barthélémy sont bien insérés dans l'article 299, paragraphe 2 du traité¹².

Le contrôle par l'Etat du port dans la région caribéenne n'est donc pas soumis au droit européen. Ce qui a l'avantage de permettre à la France d'adhérer à un MOU dans cette région et de ne pas avoir de conflit avec le droit européen.

Les ressources juridiques nationales s'appliquent par contre. Elles sont le chapitre L5241 du code des transports (anciennement la loi n°83-581 du 5 juillet 1983), le décret 84-810 du 30 Août 1984 et le règlement annexé à l'arrêté du 23 Novembre 1987. Dans le règlement annexé, il y a la division 150 relatif au contrôle par l'Etat du port, mais son application est restreinte à la métropole car c'est la transposition de la directive 2009-16 en droit français.

L'application du PSC du CMOU aux ports français dans les caraïbes ne pose donc pas de souci juridique particulier. Les PSC dans ces ports étant effectués actuellement sous les procédures couvertes par les résolutions OMI A.787(19) et A.882(21).

II-3.2 Les conséquences de l'application du CMOU par la France

Si la France adhère au CMOU, elle devra contrôler les navires conventionnés selon les règles du manuel de règles de procédure du Mémorandum. C'est l'équivalent de la division 150, non applicable ici. Le PSC du CMOU se porte sur les conventions SOLAS, MARPOL, STCW, LOAD LINES, comme les résolutions de l'OMI sur le PSC et de la convention OIT 147 sur les normes minima de la marine marchande.

Le niveau d'exigence du PSC pour les navires conventionnés ne diminuera donc pas par rapport au niveau actuel.

Les inspecteurs en place sur ces territoires sont déjà formés conformément aux prescriptions de l'OMI. En général, les inspecteurs, qui arrivent en poste dans les départements d'outre-mer, étaient inspecteur du Paris MOU antérieurement. Il n'existe donc pas de problème de qualification.

¹² Article 299 para2 du traité de la communauté européenne qui est maintenant l'article 349 du traité de fonctionnement de l'union européenne

L'accès aux bases de données du CMOU permettra aux inspecteurs d'avoir un suivi des navires fréquentant la zone, surtout pour les navires non conventionnés. Ils auront également accès à l'historique d'un navire et de ses inspections précédentes dans la zone pour celui qui la fréquente régulièrement.

Par son adhésion, la France pourra également apporter sa coopération au CMOU. Dans les domaines de la formation des inspecteurs au PSC, et de l'amélioration du manuel des règles de procédure, la France a une expertise à apporter.

En effet, dans le cadre de la formation des inspecteurs, des stagiaires étrangers suivent régulièrement l'enseignement dispensé à l'école des affaires maritimes de Nantes. L'intégration de futurs inspecteurs du CMOU pourrait être envisagée. L'effet serait de garantir une formation en règle avec les exigences internationales.

Par contre, l'entrée de la France dans le CMOU aurait d'autres conséquences moins désirables.

Pour que la candidature d'un pays, souhaitant adhérer le CMOU, soit recevable elle doit remplir quatre conditions :

1. régler une cotisation annuelle de l'ordre de 5000 \$ US
2. subir une *Fact Finding Mission* qui consiste au déplacement d'une commission du secrétariat du CMOU dans le pays demandant son adhésion. Cette commission a pour but de s'assurer que le pays possède des infrastructures adaptées, assure un suivi réglementaire, dispense une formation adéquate à ses inspecteurs, a ratifié un nombre suffisant de conventions internationales, dispose de procédures de contrôles et de suivi, etc...
3. les inspecteurs doivent suivre une formation d'une semaine, organisée dans un Etat membre, basée sur les connaissances réglementaires.
4. Ratifier deux codes concernant les navires non conventionnés.

Si les trois premières conditions ne sont absolument pas un obstacle à l'adhésion de la France au CMOU, la dernière appelle à être étudiée de façon plus détaillée.

Les navires non conventionnés sont les navires non couverts par les conventions internationales sur la sécurité maritime par le fait de leur taille sous les seuils de celles-ci.

Lors des PSC de ces navires dans un pays, ils sont donc inspectés selon la réglementation de l'Etat du port. Or dans ces départements d'outre-mer, lorsque ces navires étrangers font escale, ils doivent répondre au minimum à la réglementation française. Cette disposition découle de la résolution OMI A.787(19), chapitre I point I.5 où il est stipulé le cas de ces navires et de la notion du traitement « pas plus favorable ».

Extrait du point 1.5 du chapitre I de la résolution A.787(19) :

1.5.1 En vertu de l'article II 3) du Protocole de 1978 relatif à la Convention SOLAS de 1974, de l'article 5.4 de MARPOL 73/78 et de l'article X.5 de la Convention STCW de 1978, les navires de pays qui ne sont pas Parties à la Convention ne doivent pas bénéficier de conditions plus favorables. Toutes les parties devraient par principe appliquer les procédures énoncées dans le présent document aux navires d'Etats non Parties et aux navires non soumis aux conventions du fait de leurs dimensions afin de s'assurer que des visites et inspections équivalentes sont effectuées et de garantir un degré équivalent de sécurité et de protection du milieu marin.

Le problème qui se pose est la non-conformité de ces deux codes avec la réglementation française appliquée aux navires nationaux. La conséquence actuelle est l'impossibilité pour ces navires des Etats caribéens à venir toucher un de nos ports (sauf dérogation accordé par l'administration des affaires maritimes dans le cadre des autorisations de transport déterminé). La ratification de ces codes lèverait cet obstacle réglementaire. Mais la conséquence directe serait un traitement inégal entre le pavillon français, avec une réglementation plus stricte, et les pavillons voisins qui ne subiraient pas la charge financière due à celle-ci. Il y a création d'une distorsion de concurrence. La réglementation française oblige un certain nombre de contraintes techniques, qui ont un coût, sans parler des différences sociales (coût salarial, effectif, congé) et des contraintes d'exploitations. Lorsqu'un navire identique ne peut emmener que 30 passagers sous pavillon français en navigation nationale, alors qu'il est autorisé à embarquer 76 passagers en navigation internationale sous pavillon appliquant ces codes, la distorsion de concurrence est flagrante.

III LES CODES ET LEURS CONSEQUENCES

Le premier code est le *Caribbean Cargo Ship Safety* code qui concerne les navires de charge de plus de 24 mètres et de jauge brute inférieure à 500

Le deuxième code est le Small Commercial Vessel code qui lui concerne les navires de charge et à passagers entre 5 et 24 mètres

Ces codes regroupent les navires que l'on dénomme les navires non conventionnés, c'est-à-dire qui ne rentrent pas dans les champs d'applications des conventions internationales. Il faut mettre à part les navires à passagers du code SCV qui naviguent à l'international et rentrent donc dans le champ d'application de la convention SOLAS.

Les Etats doivent mettre en place une réglementation nationale couvrant ces navires, ce qui est le cas en France. La loi L5441 du code des transports, le décret 84-810, l'arrêté du 23 novembre 1987 et son règlement annexé sont les sources juridiques de la réglementation française sur la sécurité maritime. La réglementation s'appliquant à ces navires se retrouve dans des divisions pertinentes du règlement annexé

Mais beaucoup d'Etats de la Caraïbe, en englobant également ceux qui ne sont pas Etat membre du CMOU, ne possèdent pas cette réglementation.

Ces deux codes ont été ratifiés par de nombreux Etats de la Caraïbe et pris comme base de leur réglementation.

III-1 Le code CCSS : Caribbean Cargo Ship Safety

Le code CCSS a été signé durant le séminaire du CMOU du 5 au 9 février 1996. Depuis il a été amendé deux fois.

Il concerne les navires de charge de plus de 24 m¹³ et de jauge inférieure à 500 dont la pose de quille est postérieure au 7 février 1997 et navigant dans la zone caribéenne délimitée dans les définitions¹⁴.

Il est donc l'équivalent de notre division 222 du règlement annexé.

La flotte des navires de charge sous pavillon des Etats des caraïbes est assez importante sans toutefois pouvoir la recenser.

¹³ Longueur définie comme longueur entre perpendiculaires

¹⁴ Cf. Annexe 5 carte de la zone

Ces types de navire sous pavillon français sont par contre peu présents dans les caraïbes, moins d'une dizaine. Ces navires sont pour la plupart sur des navigations nationales et sont donc protégés.

La loi 2001-43 du 16 /01/2001 dans son article 10 fait référence à l'article 258 du code des douanes dont le texte suivant est un extrait : « Sont également réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, les transports effectués :

- a) Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;
- b) Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique »

Les dispositions du code sont fortement inspirées des conventions internationales suivantes :

- SOLAS
- STCW
- MARPOL
- LOAD LINES
- COLREG
- OIT 147

Les équipages doivent posséder des diplômes STCW, comme les marins français.

Au niveau des effectifs, le « manning » est défini comme prescrit par la résolution A.481(12) de l'OMI.

L'application de la convention OIT 147 garantit les minima reconnus pour la marine marchande, comme le salaire ou l'âge du marin. Le salaire minimum garanti par la convention reste bien en deçà du salaire du marin français.

L'âge minimum pour les membres d'équipage est fixé à 15 ans.

Sur la partie navire et équipement du navire, le code s'inspire largement des conventions internationales.

Mais le préambule du code précise également concernant l'application des dispositions de ces conventions, de les prendre en compte aussi loin qu'il est possible et réalisable.

Il y a un écart avec la réglementation française où les dispositions quand elles s'appliquent, ne peuvent être soustraites sous le principe qu'elles ne sont pas réalisables ou trop poussées.

Il est même prévu d'exempter pour des navigations internationales mais ne s'écarter pas plus de 20 milles des côtes, dans des zones protégées et dans des conditions déterminées de voyage des exigences spécifiques sur tous les chapitres si l'administration du pavillon estime qu'elles ne sont ni raisonnables, ni nécessaires. L'Etat du port de destination devra donner également son accord, ce qui limitera les exemptions en fonction du niveau voulu par l'Etat français.

Au niveau réglementaire, le niveau du code exigé du point de vue sécurité maritime, peut être admis comme satisfaisant. Il est inférieur à la division 222, mais respecte la réglementation internationale.

Il nécessitera par contre une surveillance particulière de la part des inspecteurs de l'Etat du port car il faut noter une nuance importante dans la rédaction du code. Les dispositions réglementaires sont précédés du verbe « should » et non du verbe « must ».

Ce point portera à discussion mais ce sera à la France d'exiger les dispositions qu'elle souhaite voir appliquer. Une doctrine devra certainement être mise en place au minimum au niveau régional des DROM et COM françaises.

III-2 Le code SCV

Le code trouve ses sources dans le règlement des petits navires à passagers des USCG et le code du Royaume-Uni pour les petits navires de charge et les pilotines.

Le code SCV englobe les navires, avec ou sans marchandise, de plus de 5m et de moins de 24m hors tout, et qui transportent au plus 150 passagers de jour, ou au plus 50 passagers de nuit.

Les navires qui dépassent ces seuils en capacité ou en longueur sur des voyages internationaux sont renvoyés sur la convention SOLAS.

Il comprend également les navires de charge de moins de 24m de longueur entre perpendiculaire. Les navires dépassant ce seuil en navigation internationale sont renvoyés sur le code CCSS.

Le code s'applique aux navires neufs et anciens

Les navires exclus du code sont les navires de pêche, les navires à passagers possédant une certification valide issue des dispositions de la convention SOLAS, les navires *certifiés* sous le code CCSS, les canots de sauvetage appartenant à la drome d'un navire, et les navires étrangers possédant un certificat valide de leur pavillon en accord avec les dispositions du code.

Ce code a été reconnu par l'OMI équivalant à la convention SOLAS pour les navires à passagers de moins de 24 mètres. Les Etats qui sont parties à la convention, qui ont notifié à l'OMI qu'ils définissaient le code équivalent à SOLAS, par la règle I/5, peuvent délivrer un certificat de sécurité de navire à passagers SOLAS à leurs navires, joint de la déclaration d'équivalence à l'OMI. Par contre ces navires devront également posséder une certification ISM et ISPS conformément aux règles¹⁵ de SOLAS.

Le code ne détermine pas de zone d'application clairement définie, contrairement au code CCSS. La seule précision est dans le préambule du code et est la suivante : « le but de ce code est d'imposer des standards de construction, d'équipements d'urgence pour les petits navires commerciaux en exploitation dans la région des Caraïbes ».

Est-il fait référence à la zone définie dans le code CCSS, ou à une définition bien précise de la caraïbe ?

Car dans la définition géographique de la Caraïbe, la Guyane n'y est pas incluse, ni le Suriname, membre à part entière du CMOU. Il serait nécessaire de préciser ce point avant l'incorporation du code dans le corpus juridique français.

Le code, contrairement au CCSS, ne se référence pas aux conventions internationales. La qualification des équipages est laissée au libre arbitre des administrations compétentes. Si les brevets STCW sont bien entendu reconnus, pour les autres le mode de délivrance est assez particulier.

Il revient aux administrations de chacun des Etats qui délivrent les brevets de s'assurer que le prétendant a suivi une formation, conforme au référentiel inclus dans le code, et sanctionné par un examen.

¹⁵ Règles I/17.1, I/18, I/19 et I/20

Il y a là un abaissement certain du niveau de formation par rapport aux marins français qui suivent des formations STCW. Il faut être conscient que l'acceptation de ce code par la France entraînera l'ouverture de lignes régulières à passagers entre les îles Françaises avec leurs îles voisines. Le niveau de sécurité assuré à bord des navires sera bien inférieur au niveau français. Il peut être inquiétant d'autoriser des navires à transporter des personnes, pour lesquelles le niveau de sécurité n'est peut être que faiblement assuré par l'équipage, surtout en cas de sinistre. Il s'agit ici du niveau de formation concernant la navigation, la lutte contre l'incendie ou de l'abandon du navire. Même si des items de formation sur ces sujets sont prévus dans le référentiel de formation, sous quels normes sont-ils constitués ?

La seule formation où il est conseillé d'être formé sous STCW est celle du mécanicien se trouvant sur un navire avec au minimum une puissance motrice de 750 KW. Cette disposition est considéré comme un conseil car la règle utilise le verbe « should » et non « must », avec une exemption en plus prévu également par l'administration.

Le code ne se référence pas également à la convention OIT 180, appliquée par la France. Si le commandant a des dispositions prévues par le code, elles sont bien plus souples que celles de la convention. Elles permettent une exploitation du navire plus longue sur une journée contrairement à un navire Français.

Pour les décisions d'effectif, la décision est à la seule approbation de l'administration sans critère imposé par le code. Avec l'accord de l'administration, l'armateur peut monter un équipage dont les deux seules personnes brevetées obligatoirement sont le commandant et le mécanicien, comme prévu par le code. Les autres membres d'équipage n'ont pas obligation de posséder une quelconque formation maritime et sécuritaire.

Du point de vue technique du navire, le code englobe un certain nombre de catégories de navires sous pavillon français. Il y a les navires de charge de moins de 24m, pris en compte par la division 222 pour le pavillon français. Il y a les navires à passagers et transbordeurs à passagers de moins de 24m à l'international (il paraît raisonnable de penser et difficile à concevoir que le transbordeur de moins de 24m existe), pris en compte par la division 221. Il y a également les navires à utilisation collective pris en compte par la division 241 sur une navigation nationale, et par la division 222 en tant que navire de charge en navigation internationale (limité dans ce cas à 12 passagers).

En s'appuyant sur l'étude technique comparative de monsieur Parnaud, commandé par la direction des affaires maritimes française, entre le code SCV et la division 223, il n'est qu'obligatoire d'admettre que le code SCV est sous norme des divisions 221 et 222. La division 223 est la réglementation applicable aux navires français en navigation nationale. Cette réglementation est bien entendu inférieure à la division 221.¹⁶

Or ce code couvre les catégories de navires français les plus représentées dans cette région. Si les navigations nationales sur un département d'outre-mer ou entre ces départements sont protégées par la loi¹⁷, il n'en sera pas de même sur les liaisons inter-îles avec les pays voisins. Si la liaison entre la Martinique et la Guadeloupe entre sous l'article 258 du code des douanes, le navire sous code SCV aura juste à faire une escale sur l'île de la Dominique pour

¹⁶ Cf. Annexe 6 : extrait de la synthèse de l'étude comparative

¹⁷ Loi 2001-43 du 16 /01/01 article 10 se rapportant à l'article 258 du code des douanes et citée dans la partie III-1

se situer sur une navigation internationale, et non plus sur une liaison entre départements d'outre-mer français.

Vu les écarts du code avec la réglementation française, et les différences de coût engendrées, les prix d'appel pour les navires sous code SCV seront imbattables et les navires français ne pourront s'aligner. Ce qui peut se prévoir à court terme, c'est la disparition du pavillon français sur les liaisons en concurrence.

Le pavillon français pourra toujours argumenter sur le niveau de sécurité à bord de son navire. Mais la loi du marché, en général, penche toujours vers le moins cher.

L'inversion de tendance ne se produit que lorsque des catastrophes arrivent. Faut-il en arriver là ?

Par contre, les inspecteurs français du contrôle par l'Etat du port se retrouveront avec une augmentation des inspections sur ces espaces.

Il est certain que les effectifs devront être revus à la hausse. Surtout que ces départements possèdent une multitude de point de débarquement (ce qui paraît normal sur des îles) et que les déplacements ne sont pas forcément aisés. Mais il sera nécessaire de montrer une grande présence, car le constat actuel démontre que de nombreux navires sous code SCV ne sont pas aux normes de celui-ci.

Il faut aussi prendre en compte que certains des navires à passagers sous ce code sont strictement des engins à grande vitesse, correspondant à la définition donnée dans le code HSC. Le code SCV ne peut s'appliquer.

La politique de contrôle qui sera retenu sur ces départements aura une grande influence sur le maintien du pavillon français.

IV CONCLUSION

Alors que la sécurité maritime a énormément évolué depuis le début du XX^{ème} siècle, et que les pays industrialisés ont suivi cette évolution dans le temps, des régions du monde ne s'en préoccupaient pas. Toute adhésion d'une région du monde au concept de la sécurité maritime ne peut être qu'encouragée. Il est certain que cette volonté ne peut se traduire par une application directe d'une réglementation mondiale élevée et que son adaptation à cet espace maritime ne peut se faire instantanément. Un siècle de retard ne peut se rattraper en quelques années.

L'initiative de la France, à adhérer à ce mouvement dans une région où elle est présente n'est que bénéfique pour cette organisation, même si ses motivations de base sont peut être moins louables.

La motivation principale de la France reste quand même économique, par sa volonté de sortir ces départements d'outre-mer d'un enclavement socio-économique actuel, au détriment d'une politique française sur la sécurité maritime affichée au niveau mondial comme une des plus élevée.

Les conséquences directes pour ces départements seront l'ouverture sur le marché régional caribéen mais avec le risque d'effondrement de tout un pan économique qu'est le commerce maritime et la construction nautique, en place actuellement.

Quelques voies existent et permettraient à la France d'amoindrir les effets négatifs sur sa flotte en présence dans cette région.

La création d'un pavillon bis qui reposerait sur une adaptation de la réglementation française mais avec les risques de dérive sécuritaire que cela engendre.

Une politique de contrôle par l'Etat du port rigoureuse et active, qui n'autoriserait que la concurrence appliquant strictement la réglementation caribéenne. Elle aurait pour effet également d'accélérer l'amélioration du niveau sécuritaire de la flotte caribéenne voulant fréquenter les ports français.

Une implication forte dans les instances du CMOU pour une évolution rapide de sa réglementation et une coopération développée pour l'amélioration des services de contrôle.

La France devrait garder à l'esprit qu'en fonction de son choix, c'est son pavillon qui risque de disparaître de cette région. De nombreux Etats présents dans cette région, et appliquant les codes caribéens, sont sur la liste des pavillons de complaisance. Il serait tentant et aisé aux armateurs français de passer leurs navires sous ce type de pavillon pour continuer leurs activités économiques si la France ne prend pas des mesures adéquates.

ANNEXE : zone d'application du code CCSS

