

PREMIER MINISTRE

**Secrétariat
général de la mer**

Le Secrétaire général

Paris, le 19 novembre 2012

N° 02113 /SGMER

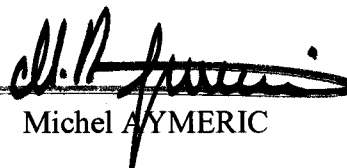
Madame la Directrice générale,

En ma qualité de Président du MedCGFF 2012, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport final de cet évènement comme demandé par la *Grant Agreement for an Action* n°SI2.627993.

Ce rapport en pièce jointe comprend, d'une part les minutes du forum dans leur version originale ainsi qu'un résumé (en anglais) des conclusions et recommandations de la Présidence et d'autre part, l'état récapitulatif des dépenses engagées à cette occasion (avec copie des factures des prestataires extérieurs).

Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de mes respectueux hommages.

Bien à vous .



Michel AYMERIC

Madame Lowri EVANS
Directrice générale des affaires maritimes et de la pêche
Commission européenne
B-1049 BRUXELLES
BELGIQUE



Mediterranean Coast Guard Functions Forum 2012

FINAL REPORT

French Presidency of MEDCGFF 2012

Marseilles, 17-19 September 2012

EXECUTIVE SUMMARY

MedCGFF - 2012

Introduction

Held in Genoa in 2009, the MEDFORUM was organised for the first time by Italy and brought together representatives of the Coastguard Services or equivalent and maritime administrations from all Countries bordering the Mediterranean as well as many observers and "friends of the Chair".

This forum was designed to facilitate multilateral cooperation on a wide range of issues. Aimed at enhancing maritime safety and security, environmental protection activities in the Mediterranean as well as potential partnerships for their implementation, it was also expected to identify solutions to common problems and challenges faced by participating countries and share expertise and best practices in a cooperative and consensual manner.

Strongly supporting this purpose, France contributed to take a step further with its proposal to host a 2012 session. With the approval of participating States, the Secretariat general for the sea, representing the French government organised, with the support of the Directorate "Maritime Affairs and Fisheries" of the European Commission, responsible for the development of the European Integrated Maritime Policy, a meeting from 17-19 September 2012, named the "Mediterranean Coastguard Functions Forum - MedCGFF". The MedCGFF 2012 was held at the Hotel Pullman Palm Beach of Marseille from 17th to 19th September 2012.

Relying on a central theme based around the trend to oversized ships and its possible effects, various topics were discussed in plenary sessions and dedicated workshops. In order to increase mutual understanding and to benefit from existing expertise, issues like maritime safety, trade flows, protection of maritime environment, maritime surveillance and risk management were part of the programme and have been addressed.

One main and five secondary objectives were defined in the framework of MedCGFF 2012 (see ANNEX 1). The organisation of MedCGFF contributed to reach its stated objectives on the following aspects: improvement of mutual knowledge between Authorities and Services contributing or acting at sea through a comprehensive and informal manner (1), exchange of best practices and lessons learnt (2), and last but not least, definition of priorities for actions to follow (3).

1. Enhancement of mutual knowledge

The enhancement of mutual knowledge and mutual understanding was at the core of MedCGFF 2012. Indeed, better shared knowledge must be seen as a mean to pave the way to better cooperation. MedCGFF 2012 provided an ideal environment for talks and exchanges and therefore positively contributed to channel ideas between participating states through:

- Plenary sessions, thanks to presentations by both EU and non-EU member states. Among the key speakers and besides interventions from France, representatives of Algeria, Cyprus, Greece, Italy and Morocco addressed the audience on the organisation of their States at sea;
- During working groups, MedCGFF attendees spent the Tuesday afternoon exchanging in smaller groups on more focused and practical issues;
- With regards to maritime safety and prevention of pollution, exchanges highlighted national organisations' specificities as well as the necessity to establish cooperation tools at bilateral and multilateral levels, particularly to face accidents which would result in the need to provide a place for refuge to the benefice of ships requiring immediate assistance;
- Other opportunities enabled informal and bilateral meetings, thus contributing to deeper exchanges among many participants. The all event (except the official dinner) took place at the hotel Pullman Palm Beach where attendees could get accommodation. This environment provided the best opportunity to meet, discuss and exchange in the easiest way. Keys speakers agreed on the MedCGFF 2012's great potential for networking.

2. Exchanges on best practices and lessons learnt

Beyond better mutual understanding of respective national organisations, exchanges on best practices and lessons learnt were fruitful and appeared as an enabler for future cooperation. In terms of maritime safety and Search and Rescue (SAR), speakers shared common concerns regarding the development of "megaships" and stressed the need for deeper cooperation between States. In accordance with IMO recommendation on mass rescue operation, delegations agreed upon the need to implement joint emergency planning to face incidents that would involve the need for immediate assistance to large number of persons in distress. In such a context, it was underlined that the national capabilities normally available to search and rescue operations are insufficient. One working group led by Italy tackled lessons learnt from Costa Concordia dramatic accident. Among the key points that were underlined, the importance of human elements was discussed (as a consequence, crew training and management as well as working language of the crew were tackled as areas for future exchanges) as well as technical aspect that could have played a role during the accident. Debates have emphasised the need to reinforce legal capabilities available to coastal States in order for them to better control the navigation of large passengers' ships and act directly when they face such major incidents. With regard to the fight against marine pollution by oil and HNS, the speakers agreed on maintaining and enhancing the cooperation through already existing bodies such as REMPEC, RAMOGE, etc.

Defining priorities for actions for the future of MedCGFF

During MedCGFF 2012, Spain offered to undertake the new presidency for 2013. This candidacy was officially announced and validated during MedCGFF 2012. The next meeting shall normally take place in Palma de Mallorca. The future presidency proposed to create a

first troika composed by Italy, France and Spain. One of the main outputs of MedCGFF 2012 in that concern was to give a new breath to cooperation in Mediterranean basin. We should keep in mind this dynamic and work together toward a both flexible and perennial organisation.

The troika, supported by participating States should define within the next few months terms of references and a smooth framework for the next edition of the forum.

Conclusions

At first, MedCGFF 2012 must be seen as a success which gathered near a hundred representatives from almost all bordering countries of the Mediterranean Sea. Indeed, the participating States, aside from France, were the following: Albania, Algeria, Cyprus, Croatia, Egypt, Spain, Finland, Greece, Ireland, Italia, Lebanon, Libya, Malta, Monaco, Montenegro, Morocco, Portugal, Romania, the United Kingdom, Sweden, Tunisia and Turkey. Representatives from three agencies were also present: (REMPEC, EFCA and RAMOGE) and contributed to the quality of the debate, as well as two observing countries (Djibouti and the United States).

Besides, this fruitful meeting demonstrated its usefulness in brainstorming topics for future cooperation. This dynamic should be encouraged in a comprehensive manner, which is why the Secretariat general for the sea is giving the following recommendations.

Recommendations from the MedCGFF 2012 Presidency

In view of future editions of the MedCGFF, there would be some value to keep the informal and comprehensive character of the forum, which constitutes a unique arena where participating States could benefit from free and fruitful exchanges.

The Secretariat general for the sea and other key players stressed the interest of making possible this cooperation at the operational level through the creation of a yearbook. Such a book should both encompass on updated list of MedCGFF heads of delegations points of contact and regarding the thematic of places of refuge the competent authorities in the way of the European directive 2009-59 VTMIS.

ANNEXE 1

LES OBJECTIFS GENERAUX ET LES OBJECTIFS SPECIFIQUES VISES PAR L'ACTION

L'objectif principal est:

- *Faciliter la connaissance mutuelle ainsi que la coopération transfrontalière et intersectorielle entre les autorités responsables ou intervenants dans les domaines considérés comme relevant des garde-côtes*
-

Les objectifs spécifiques sont :

- *Contribuer à l'identification des acteurs concernés aux niveaux européen, régional et national et de leur volonté à définir des objectifs partagés au sein du MedCGFF 2012.*
 - *Dans la mesure du possible, développer une compréhension commune des fonctions assumées par les services garde-côtes, équivalents ou assimilés ;*
 - *Créer les conditions favorisant la coopération entre les services compétents au niveau régional afin de développer la sécurité et la sûreté maritimes en méditerranée*
 - *Etablir un réseau des chefs des autorités maritimes responsables ou intervenant dans les domaines considérés comme relevant des garde-côtes, ainsi qu'un réseau au niveau opérationnel*
 - *Offrir une enceinte permettant un partage des meilleures pratiques et expériences entre services garde-côtes assimilés ou équivalents ainsi que sur les questions maritimes dans la région conduisant à un enrichissement utile aux partenaires ainsi qu'à, si approprié, des recommandations au niveau de l'expertise opérationnelle pour les décideurs.*
-



Work programme



MedCGF France 17 – 19 septembre 2012

Programme

Nota : la langue du forum est le français

Lundi 17 septembre

A partir de 14h00 Arrivée des participants à l'Hôtel Pullman, Marseille

De 18h30 à 22h00 Accueil et « ice breaking », dress code : décontracté

Mardi 18 septembre

Matin Hôtel Pullman, salle Borely. Tenue : travail
A partir de 08h30 Accueil participants

- 09h00 OUVERTURE OFFICIELLE, DISCOURS D'INTRODUCTION de **Michel AYMERIC**, secrétaire général de la mer
- 09h10 Contre-amiral **Vincenzo MELONE**, Italie
- 09h15 Discours de la présidence chypriote de l'Union européenne par **Charis GEORGIU**
- 09h25 Discours de madame **Lowri EVANS**, directrice générale de la DG MARE de la Commission européenne
- 09h35 Présentation des séances plénières par **Michel AYMERIC**
- 09h40 Plénière 1 : panel sur la coexistence et régulations des activités multiples en Méditerranée et coopération internationale régionale
Vice-amiral d'escadre **Yann TAINGUY**, France, préfet maritime de la Méditerranée
Capitaine de vaisseau **Ahmida BENMESSAOUD**, Maroc
- 10h10 Questions
- 10h30 Pause
- 11h00 Plénière 2 : surveillance et sécurité de la navigation, et secours en mer (SAR)
Madame **Régine BREHIER**, Directrice des affaires maritimes, France
Vice-amiral **Dimitrios BANTIAS**, Grèce, Président de l'EUCGF
Général **Chérif AZZOUZ**, Algérie
Michel BABKINE, responsable de l'organisation SECMAR, France
- 11h40 Questions
- 12h00 Conclusion de la matinée : **Raymond VIDIL**, Président d'Armateurs de France
- 12h20 Présentation officielle du pays organisateur du MedCGFF 2013



Midi

12h30 Photo officielle
12h35 Déjeuner

Après-midi

14h00 Répartition en 4 groupes de travail (*les groupes sont constitués par inscription des participants via courrier électronique à l'adresse suivante medcgff.sgmer@pm.gouv.fr*) et dispatching dans les salles prévues (voir signalétique spécifique) :

Groupe de travail 1 : surveillance de la navigation maritime et SAR, dirigé par Italie

Groupe de travail 2 : lieux de refuge en Méditerranée, dirigée par France.

Groupe de travail 3 : coopération internationale en matière de lutte anti-pollution, dirigé par REMPEC

Groupe de travail 4 : organisation du fonctionnement du MedCGFF, dirigé par Italie, France et Espagne

15h30 Pause
16h00 Synthèses des travaux des groupes de travail
17h50 Conclusion de l'après-midi : **Amiral ROGEL**, Chef d'Etat-major de la Marine
18h10 Présentation du programme de la soirée
18h30 Temps libre

Soirée, tenue de ville

19h00 Du Pullman au dîner : transport par voie maritime vers le Vieux-Port
19h30 Cocktail (avec photo délégation) et dîner officiel au fort Saint Jean
22h30 Retour à l'hôtel Pullman par voie maritime



Mercredi 19 septembre

Matin , tenue de travail, tous départs depuis l'hôtel Pullman

- 09h00 Rencontres et démonstrations :
- Pullman : présentations des industriels et présence de la vedette de la Gendarmerie nationale
 - Un bâtiment au mouillage : remorqueur *Abeille-Flandres*
 - CETIS : visite du bataillon des Marins Pompiers de Marseille et démonstrations au Pullman Palm Beach.

Midi

13h00 Déjeuner

Après-midi

14h30 Discours de clôture du forum par **Michel AYMERIC**, secrétaire général de la mer



List of attendees



MedCGFF 2012_Marseille

Draft list of attendees

Albania

Pellumb NAKO Directeur central de la police de l'air et des frontières
Shefqet BRUKA Directeur du centre interministériel de contrôle de la mer/IMOC

Algeria

Azouz CHERIF General/Head of national Coastguard service

Croatia

Vlatka VULIĆ Police officer for international police cooperation/office of general
police director
Dražen VITEZ Deputy of general police director/general police directorate

Cyprus

Charis GEORGIU Attaché

Djibouti

Wais Omar BOGOREH Coastguard Commander
Zeinab IBRAHIM MOUSSA Head of unit, Assistant of Coastguard
Commander

Egypt

Mohamed SHABAAN ABDELFATTAH MAREI Rear Admiral/Navy
Gamal SHEHATA ABDELHAMID KHALIFA ABDELLAH Rear admiral /Navy
Ashraf IBRAHIM ATWA MEGAHEDE Commodore/Navy

Spain

Jose Maria MARTIN DAPENA Commander/ Spanish navy staff (Madrid)



José Maria DUENAS BLANCO Plans & Policy division
Spanish Civil guard
Miguel Angel VADILLO Chief of special maritime operations

Finland

Matti MOTTONEN Rear-Admiral/Deputy Chief of the Finnish Border Guard
Markku HALONEN Commander/Deputy Head of Border and Coastguard
division

France/Host country

Michel AYMERIC Secrétaire général de la mer
Pierre-Yves ANDRIEU Directeur interrégional de la mer Méditerranée
Michel BABKINE Chef de l'organisme SECMAR/SGMer
Christophe BIGUET Organisation/SGMer
Régine BREHIER Directrice des affaires maritimes
Géraud CAZENAVE Capitaine de frégate/Cabinet du chef d'état-major de la marine
Christian COSSE Expert en pollution maritime et surveillance aérienne
/DGDDI
Laurent de FERAUDY Directeur du centre opérationnel de la fonction garde-
côtes
Thierry de la BURGADE Commissaire en chef de 2e classe/Etat-major de la
marine/Chef du bureau « action de l'Etat en mer »
Marie-Sophie DUFAU-RICHET Chargée de mission/SGMer
Patrice FAURE Sous-directeur. Ministère de l'Intérieur.
Hugues-Lionel GALY Administrateur des douanes, chef de la direction
régionale garde-côtes de Marseille.
Christophe GUILLEMETTE Capitaine de corvette/Direction de la sécurité civile
Laurent GIGNEYS Capitaine/officier nautique zonal
Isabelle GUION DE MERITENS Colonel/Gendarmerie maritime
Marie-Laure GOEBBELS Capitaine de corvette (R)/ Etat-major de la marine/
bureau « action de l'Etat en mer »/ Relations internationales
Frédéric JUBELIN Contre-amiral/Commandant des opérations/Autorité de
coordination pour la fonction garde-côtes
Jean-Michel L'HENAFF Vice-amiral/Commandant du bataillon des marins-
pompiers de Marseille
Eric LEFEBVRE Directeur du CROSS Méditerranée
Philippe METZGER Organisation/SGMer
Eric MEUNIER Chef du bureau "moyens d'intervention des services" et
coordonnateur aérien et maritime de la DGDDI



Jean-Louis MORET

Cécile PEROT
Bernard ROGEL
Yann TAINGUY
Elise VIART

Administrateur général. Directeur interrégional des
douanes de Méditerranée
Chargée de mission/SGMer
Amiral/Chef d'état-major de la marine
Vice-amiral d'escadre/Préfet maritime de la Méditerranée
Organisation/SGMer

Greece

Dimitrios BANTIAS
Venetia KALLIPOLITOU

Kanalıs EMMANOUIL

Vice-Admiral/ Commandant of the Hellenic Coast Guard
Commander/Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the
Aegean/Hellenic Coast Guard's Headquarters/Directorate for
International Organizations and European Affairs
Commander/Maritime attaché of Greece in Marseilles

Ireland

Shane Cormac DILLON

Irish Coastguard

Italia

Vincenzo MELONE
Nicola CARLONE
Giuseppe TROINA
Leopoldo MANNA
Samuele ROSSI

Rear Admiral/Italian coastguard
Captain/Italian coastguard
Captain/ Italian Coastguard
Captain /Italian Coastguard
Ministry of Interior

Lebanon

Antoine KMEID
Afif GHAITH
Hassan JAAFAR

Commander/Lebanese Armed Forces
Captain/Lebanese Armed Forces
Lieutenant/ Lebanese Armed Forces

Libya

Amer G Salem TUMI
Egdura EGDURA
Mohamed Alarefi DANDI

CV Commander of Coastguard for customs
CF-Commander Coastguard BAIDA
CF Commander Coastguard ZAWIYAH



Malta

Wallace CAMILLERI

Lieutenant-colonel/Armed forces of Malta

Monaco

Armelle ROUDAUT-LAFON
Alain VAN DER CORPUT
Police maritime et aéroportuaire

Directeur des affaires maritimes de Monaco
Commandant Principal de Police/Chef de la division de

Montenegro

Darko VUKOVIĆ
Vladan RADONJIĆ
Bar)
Vaso JOVIĆEVIĆ
Management Senior Adviser

Captain/Commander-in Chief of the Montenegrin Navy
Head of Search and Rescue Division (including MRCC
Department for Integrated Border and Border Crossings

Morocco

Ahmida BENMESSAOUD
Action de l'Etat en Mer
Abderrazak ATIDE
marchande
Mohammed ZOUIRI

Capitaine de Vaisseau (Colonel)/Adjoint au Chef de la Division
Chef de service sécurité maritime/direction de la Marine
Chef de subdivision des Douanes

Portugal

Luis NUNES
Victor Manuel GOMES DE SOUSA

Major General
Rear-Admiral /Portuguese Maritime Authority
and Maritime Police

Romania

Leontin CEZAR

Chief Commissioner, Coast Guard/Border Police

Sweden

Hans LINDQVIST

Deputy Director General of Swedish Coast Guard



Tunisia

Issam JAOUANI
garde nationale
Maher RADHOUANE

Colonel/Directeur de la garde maritime/direction générale de la
Lieutenant-colonel/Ministry of Interior

Turkey

Hasan UŞAKLIOĞLU
Meftun METİN
Ejbel ÇIRA DURUER

Rear Admiral (UH)/Commander of Turkish Coastguard
Lt.Cmd.(N)/ Secretary General
Civilian Specialist/Plans and Policy Department

United Kingdom

Richard PARKES

Director of Maritime Affairs, MCA

United States

John KENYON
Iain McConnell
Adam CHAMIE

Captain/Commanding officer, US Coastguard activities
Europe, ROTTERDAM, the Netherlands
LCDR/Coast guard office for international affairs
Commander/Coast guard liaison to US naval forces
Europe and Africa



EUROPEAN COMMISSION

Lowri EVANS General Director/DGMARE
Monique PARIAT Director/DGMARE
Isabelle PERRET Project Officer/DGMARE

AGENCIES

EUROPEAN FISHERIES CONTROL AGENCY

Béatrice COMBY Head of Unit
Michele DEL ZOMPO Senior coordinator of control operations

RAMOGE

Anne VISSIO Executive Secretary

REMPEC

Frédéric HEBERT Director



Food-for-thought papers

Presidency of MedCGFF-2012

Surveillance de la navigation maritime et opérations de sauvetage maritime de grande ampleur.

1- Contexte

Référence :

Circulaire MSC/Circ.1173 du 23 mai 2005 de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) amendant le manuel international de recherche et de sauvetage aéronautique et maritime ;

Directive MSC.1/Circ.1183 du 31 mai 2006 de l'Organisation Maritime Internationale relative à la fourniture d'un appui extérieur visant à aider les autorités SAR et autres personnes concernées à maîtriser les incidents ;

Résolution A.950(23) de l'assemblée générale de l'OMI sur les « Services d'assistance maritime (MAS) »,

Règle 34 du chapitre V de la convention SOLAS

11- La surveillance de la navigation maritime constitue un dispositif de prévention des accidents mais aussi une aide pour la mise en œuvre d'une opération de sauvetage maritime de grande ampleur.

La Méditerranée est le siège de flux de trafic maritimes denses et hétérogènes. Transport de marchandises générales. Cargaison dangereuses et polluantes. Transport de passagers. Ces flux sont longitudinaux et traversiers.

La surveillance et la régulation de ces flux de trafic sont nécessaires pour la préservation de l'environnement dans une mer fermée où une pollution majeure induite par un accident maritime tournerait à une catastrophe écologique commune pour les Etats riverains du bassin.

De nombreux systèmes d'organisation du trafic sont en service là où la navigation traverse des zones de forte concentration de navires.

Etablis sous l'égide de l'OMI, ces systèmes offrent aux navigateurs et aux Etats côtiers des potentialités pour sécuriser la circulation des navires :

- institution de voies de navigation dans lesquelles le trafic doit respecter des règles de conduite,
- établissement d'obligation de compte rendu des navires,
- mis en œuvre de systèmes d'identification et de suivi automatiques des navires,
- instauration de services d'information.

Ces dispositifs débouchent sur une interactivité entre les passerelles et les centres côtiers par la quelle sont fournies aux navires des aides à la décision par une meilleure perception de leur environnement local et aux autorités côtières des renseignements pour prévenir un accident en mer et, le cas échéant, pour gérer une crise maritime induite par la survenance d'un accident.

La prévention et la gestion des crises maritimes générant des opérations de secours de grande ampleur au sens de la circulaire 1173 du comité de la sécurité maritime font appel, ainsi, à des outils et à des concepts très proches. Par exemple, les systèmes de compte rendu des navires institués par l'OMI visent d'une part à favoriser la perception du trafic par les Etats côtiers et à améliorer ainsi la préservation des accidents. Ces systèmes sont également conçus pour, en cas d'accident, pouvoir alerter les navires se trouvant à proximité et les solliciter pour participer aux secours. Cette fonctionnalité a été reprise dans la conception du LRIT dont les applications couvrent la surveillance et la sécurité de la navigation ainsi que la fourniture des secours maritimes.

La complémentarité des systèmes de surveillance de la navigation maritime et de coordination des opérations de sauvetage maritime a conduit la France à confier à ses MRCC les fonctions de service d'assistance maritime.

12- L'organisation et la conduite d'une opération de sauvetage maritime de grande ampleur s'engage en mer et se finalise à terre. Elle exige la mise en œuvre d'une réponse continue et cohérente. Elle repose sur une gestion de crise robuste, intégrée et transverse.

La mise en circulation de navires à passagers de grande capacité d'emport (car ferry et paquebots) qui sillonnent la Méditerranée constitue un véritable défi pour les organisations nationales de secours riveraines lesquelles ne sont pas dimensionnées pour faire face d'emblée à un sinistre impliquant la mise en périls de plusieurs milliers de vies humaines.

La circulaire 1173 du comité de la sécurité maritime définit, en effet, une opération de sauvetage de grande ampleur comme une opération impliquant la mise en œuvre d'un dispositif de secours l'étendue et l'urgence dépasse les capacités de l'organisation en place et appelle le déploiement coordonné de mesures de grande échelle. Il s'agit :

- d'engager de toute urgence des efforts de sauvetage intenses et soutenus,
- de lutter contre la pollution,
- de porter assistance au navire accidenté selon les modalités décrites dans la directive 1183 du comité de la sécurité maritime en conduisant des activités logistiques à grande échelle et en apportant une aide médicale urgente aux victimes aussi prêt que possible du lieu de l'accident.

En accord avec la doctrine opérationnelle recommandée par la directive précitée, l'objectif des soutiens apportés à un navire à passagers accidenté est, si les circonstances le permettent, d'éviter une évacuation générale et préserver sa navigabilité et son habitabilité jusqu'à son arrivée dans un lieu sûr où les victimes sont prises en charge par l'organisation terrestre des secours.

2 – Etat des lieux

21- La France s'est dotée d'une planification d'urgence maritime intégrant l'organisation maritime et terrestre des secours aux personnes victimes d'un accident impliquant un navire à passagers de grande taille. Cette organisation réunit les composantes maritimes, aéromaritimes, terrestres et médicales. Dans quelles conditions peut-elle se substituer à l'organisation du bord ?

La mise en œuvre de l'organisation des secours n'emporte pas un transfert de responsabilité du commandant du navire vers le directeur des opérations de secours. Le bord demeure responsable de

la sécurité du navire et de la gestion des opérations de secours conduites à bord. Les opérations sont interfacées entre le bord, la cellule de crise de l'armateur et l'organisation terrestres des secours.

Chacun de ces segments doit être capable de monter en puissance pour pouvoir répondre en coopération aux conséquences d'un accident.

La capacité des équipages à gérer la crise reste, ainsi, le premier maillon de la réaction à un accident.

Les exercices de secours ainsi que le retour d'expérience d'opérations réelles montrent la difficulté pour un équipage d'adopter les réactions adéquates pour gérer une crise aigue et la de trouver une voie de procédure qui permette aux autorités côtières de pouvoir se substituer aux responsables du bord dès la phase initiale des secours.

Le dispositif retenue dans la planification française fonde l'attribution au représentant de l'Etat en mer d'un pouvoir d'agir d'office en considérant qu'un navire accidenté constitue également une menace pour l'environnement.

La réglementation internationale devrait reconnaître aux autorités côtières investies de la responsabilité d'une opération de sauvetage maritime de grande ampleur une capacité juridique à agir d'office dans l'intérêt de la sauvegarde des vies humaines menacées par l'accident.

22- Contrairement aux centres de contrôle de la navigation aérienne, les systèmes côtiers de trafic maritime sont privés de la capacité juridique d'agir d'autorité sur la conduite d'un navire. Celle-ci demeure de la responsabilité première du capitaine.

Dans certaines zones de forte congestion du trafic, les opérateurs des VTS peuvent détecter des situations dans lesquelles les navires s'exposent à des risques de collision ou d'échouement en absence de réactivité du bord. Or la réglementation (règle 34.3 du chapitre V de la convention SOLAS) précise que la capacité de décision du capitaine ne doit pas être restreinte pour prendre les mesures qu'il juge nécessaire pour la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement.

3 – Problématiques posées

Faut-il évoluer vers un système proactif d'organisation du trafic et de surveillance applicable aux navires à passagers du type de celui en vigueur dans le contrôle aérien.

- jusqu'où devrait-on faire évoluer les systèmes de surveillance côtiers tenant compte du fait que les système portuaires disposent d'ores et déjà de prérogatives plus élargies alors que l'action des VTS côtiers et portuaires sont complémentaires dans les zones où les centres sont peu éloignés, en Manche notamment, et pourraient s'organiser dans la continuité ?
- les VTS riverains de la route planifiée par le capitaine d'un navire à passagers ne devraient-ils pas avoir communication de la route prévue ?
- disposeraient-ils d'informations suffisamment exhaustives sur l'environnement du navire contrôlé pour lui transmettre des directives de conduite ?

La problématique des lieux de refuge en Méditerranée.

Référence : - Résolutions A.949 (23) et A 950(23) de la 23^e assemblée de l'organisation maritime internationale (OMI),
- Directive 2002/59 CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée par la directive 2009/17 CE

1 – Contexte

Le 26 décembre 2000, alors qu'il rallie la Roumanie au Nigeria avec une cargaison de 29500 tonnes d'essence sans plomb, le pétrolier chypriote *Castor* est pris dans une violente tempête au large de Nador (Maroc). Dans la nuit du 30 au 31 décembre, le pont principal du navire se fissure sur une longueur de 24 m. L'équipage est évacué en raison du risque que constituent les vapeurs d'essence. Une équipe de sauvetage, engagée par le propriétaire du pétrolier, prend alors le contrôle du navire.

Des réparations d'urgence sont effectuées de façon à renforcer la structure. En raison de la nature de sa cargaison, plusieurs ports refusent d'accueillir le pétrolier. Le *Castor* reste en remorque à travers la Méditerranée. Le 8 février sa cargaison est entièrement transférée sur un autre navire au large des côtes tunisiennes. Il sera ensuite admis au port du Pirée.

Cet événement n'est pas unique. Ce n'est pas non plus l'affaire la plus grave à laquelle la communauté maritime a été confrontée comparée à d'autres crises analogues survenues dans les eaux communautaires et assorties de préjudices lourds pour l'environnement maritime et littoral.

Un événement aux caractéristiques différentes s'est d'ailleurs produit ces dernières semaines en Atlantique. Il s'agit de l'accident survenu le 14 juillet dernier à bord du porte conteneur MSC *Flaminia* en provenance de Charleston et à destination de Zeebrugge, qui soulève lui aussi la question de l'accueil des navires subissant ou ayant subi un sinistre important.

L'affaire du *Castor* est au nombre des événements qui ont déterminé la communauté maritime internationale à mettre en place une réglementation pour répondre au besoin d'accueillir un navire en grande difficulté dans un abri, en vue de limiter les effets d'un accident par son maintien prolongé en haute mer, permettre de procéder aux travaux nécessaires à sa stabilisation et aussi circonscrire les risques en les confinant dans la zone où le navire accidenté trouvera refuge.

Les résolutions pertinentes de l'OMI et les directives de l'Union européenne sont reproduites en annexe. Elles sont recommandées à l'ensemble des Etats côtiers dont le rôle est précisé. Elles sont transposées dans la réglementation nationale.

Ces dispositions sont articulées sur :

- l'obligation de signaler tout accident maritime auprès d'organismes identifiés de l'Etat côtier ;
- l'obligation pour les autorités compétentes désignées par l'Etat côtier d'évaluer l'événement et de décider d'accueillir le navire ou de ne pas l'accueillir dans un lieu de refuge en fonction de critères d'évaluation définis par une grille d'analyse commune, permettant de mettre en balance les perspectives d'accueil ou de maintien à la mer du navire accidenté, ;
- La nécessité de disposer d'un processus d'évaluation et de décisions opérationnelles, privilégiant l'institution d'une autorité unique qui décide au nom de l'intérêt général ;

- la nécessité d'une planification préalable comportant notamment l'inventaire du littoral et des ses aptitudes à accueillir un navire accidenté en fonction des circonstances ;
- enfin la nécessité d'instaurer une coopération internationale entre Etats voisins pour faciliter la gestion d'une crise maritime assortie d'impacts transfrontaliers.

2 – Etat des lieux

L'environnement méditerranéen est particulièrement sensible à cette problématique.

D'une part, le bassin est emprunté par des flux de trafic maritime denses qui s'organisent longitudinalement entre le canal de Suez et le détroit de Gibraltar ainsi que transversalement entre les rives sud et nord. Le risque que se produise un événement appelant la mise à l'abri d'un navire en grande difficulté est une réalité.

D'autre part, la Mer méditerranée est une mer fermée. S'il est vrai que la réglementation n'impose pas systématiquement d'accueillir un navire qui représenterait un risque difficilement tolérable pour les populations et les activités riveraines du lieu de refuge envisageable, il n'en reste pas moins que le maintien à la mer d'un navire en grande difficulté, voire son traitement en haute mer dans des conditions exposées pourrait faire peser une menace collective pour l'ensemble des Etats riverains.

Enfin, le bassin méditerranéen est un espace relativement réduit. C'est un facteur d'accélération de la cinématique des événements de mer qui impose une réactivité forte des Etats sollicités pour assister un navire en difficulté et lui fournir un abri. C'est aussi un élément incitatif pour établir une coopération renforcée entre Etats, dans la mesure où un navire subissant de graves difficultés en Méditerranée peut générer un risque collectif et appeler une réponse commune et solidaire de la part des pays riverains.

3 – Questions soulevées

L'atelier régional sur les lieux de refuge organisé par le centre d'activité régionale de la convention de Barcelone en novembre 2008 a permis de sensibiliser l'ensemble des Etats du pourtour méditerranéen sur la nécessité de mettre en place en Méditerranée des capacités nationales d'évaluation et d'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

Un tel dispositif vise deux objectifs principaux : sauvegarder un patrimoine maritime et environnemental commun, et préserver un Etat des conséquences qu'il subirait en acceptant d'offrir un refuge à un navire en grande difficulté.

Comment, en effet, éviter l'isolement d'un Etat côtier confronté à un événement maritime appelant la mise à l'abri d'un navire accidenté ?

La réponse à cette question repose-t-elle sur une coopération régionale à bâtir sur plusieurs axes :

- faudrait-il créer un réseau régional associant les autorités nationales compétentes désignées et habilitées à évaluer un incident maritime puis à décider des mesures à prendre ?
- faut-il créer des plans d'urgence et de coopération régionale pour pouvoir traiter un navire à son point d'accueil de manière solidaire entre Etats voisins ?
- que penser de plans d'action conjointe pour assister un navire dont la situation ne permet pas son accueil dans un abri ni dans un port en particulier lorsqu'il s'agit d'une unité de très grande taille ?

MEDITERRANEE ET LUTTE CONTRE LA POLLUTION

I. CONTEXTE : NOMBREUSES INITIATIVES INTERNATIONALES

1. La Convention sur la protection du milieu marin et de littoral de la Méditerranée

La convention de Barcelone a été adoptée en 1976 et amendée en 1995. L'accord-cadre, ainsi que les sept protocoles¹ qui le complètent visent d'une part, à réduire la pollution dans la zone de la mer Méditerranée et d'autre part, à protéger et améliorer le milieu marin en vue de contribuer à son développement durable.

Vingt-et-un Etats riverains de la Méditerranée et la Communauté européenne en sont parties contractantes.

Quatre formes ciblées de pollution sont mises en exergue dans la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée comme demandant une attention particulière des parties :

- La pollution due aux opérations d'immersion effectuée par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer²
- La pollution par les navires³
- La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol⁴
- La pollution d'origine tellurique⁵

Les parties s'efforcent d'instituer un système de surveillance continue de la pollution.

Les principes de précaution et du pollueur-payeur, l'obligation faite aux parties de réaliser des études d'impact, de protéger la biodiversité, de lutter contre la pollution résultant de mouvements transfrontaliers de déchets dangereux ont été reconnus dans les amendements en 1995.

La convention prévoit l'instauration par les Parties d'un système de coopération et d'information dans le cas de pollution résultant d'une situation critique⁶.

2. Protocole « prévention et situations critiques » et REMPEC

Ce protocole de 2002 prévoit la coopération des parties en cas de présence, dans la mer Méditerranée de déversements accidentels ou de l'accumulation de rejets opérationnels d'hydrocarbures ou autres substances nocives de faible ampleur.

Cette collaboration porte :

- sur l'élaboration de plans d'urgence
- la promotion des moyens de lutte contre la pollution

¹ Le Protocole « immersions », le Protocole « prévention et situations critiques » (pollution par les navires et situations critiques), le Protocole « tellurique », le Protocole « aires spécialement protégées et diversité biologique », le Protocole « offshore » (pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation), le Protocole « déchets dangereux », le Protocole « gestion intégrée des zones côtières

² Article 5 de la Convention

³ Article 6

⁴ Article 7

⁵ Article 8

⁶ Article 9

- la surveillance et l'échange d'informations concernant l'organisation des moyens et des méthodes nouvelles de prévention et de lutte contre la pollution
- le développement de programmes de recherche sur ce sujet.

Ce protocole vise à actualiser les instruments juridiques de la convention de Barcelone en y introduisant des dispositions relatives à la coopération entre les parties en matière de prévention et dans les cas d'urgence de lutte contre la pollution par les navires. Il s'attache en outre à promouvoir l'élaboration et l'application des réglementations adoptées dans le cadre de l'organisation maritime internationale (OMI). Il est suivi par le centre REMPEC.

Créé en 1976, renommé en 1989, Le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine accidentelle (REMPEC) soutient les états côtiers méditerranéens à ratifier, transposer, mettre en œuvre et appliquer les conventions internationales relatives à la prévention, la réduction et la surveillance de la pollution du milieu marin provenant des navires. Il est basé à Malte et financé sous l'égide du programme des Nations unies pour l'environnement dans le cadre du plan d'Action Méditerranée dont la France est premier contributeur. Dans la perspective de l'adoption du protocole précédemment mentionné, les Parties contractantes ont réaffirmé l'engagement actif du Centre dans le domaine de la prévention, de la préparation et de la lutte contre la pollution marine.

Le REMPEC est administré par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en coopération avec le PAM/PNUE. Le directeur du REMPEC est actuellement français.

La France y finance en outre un poste de volontaire international scientifique. La réunion des points focaux nationaux de mai 2007 a permis d'élaborer un programme stratégique pour deux ans. Dans ce cadre a été organisé un séminaire, MEDEXPOL, tenu à Marseille en novembre 2007 sur la politique judiciaire des Etats parties contre la pollution volontaire par hydrocarbures. En 2009, il est projeté qu'un exercice de surveillance maritime antipol (CEPC) soit mené conjointement par la France, le Maroc, l'Algérie et l'Espagne. Par ailleurs, le REMPEC a signé avec la communauté européenne une convention pour mener à bien les projets SAFEMED. Des études sur l'état des installations de réception des déchets dans les ports de Méditerranée, des lignes directrices sur la lutte contre la pollution liée aux activités de plaisance ont été mises en place dans ce cadre.

II. LES PRINCIPES DE BASE

Ces accords internationaux visent à d'une part, faciliter l'application des conventions internationales de protection de l'environnement du milieu marin en méditerranée et, d'autre part, définir les moyens de coopérations opérationnelles.

1. Des accords opérationnels.

- a. Accord relatif à la protection de l'environnement marin et côtier d'une zone de la mer méditerrané (RAMOGE)*

Un accord tripartite entre la France, l'Italie et Monaco a été conclu le 10 mai 1976. Il a établi des principes d'une coopération scientifique, technique, juridique et administrative en vue de lutter contre les différentes formes de pollution marine.

Un plan d'intervention pour la lutte contre les pollutions accidentelles a été créé et signé en 1993.

Dans son cadre des exercices de simulation de lutte contre la pollution sont organisés chaque année. Le dernier a été effectué en septembre 2000 en Sardaigne. De même, des représentants de l'accord RAMOGE sont invités aux exercices antipol menés par la préfecture maritime Méditerranée. L'association de l'Espagne à ce plan est en cours.

b. Plan opérationnel entre la France et l'Espagne : le LION PLAN

Le 22 juillet 2002 a été signé par la France et l'Espagne un accord dénommé Lion plan. Il définit les modalités d'une action conjointe pour le golfe du Lion. Des exercices ont lieu régulièrement.

III. LES OBJECTIFS

L'objectif principal de lutte contre la pollution marine par hydrocarbures et par produits dangereux se décline par la mise en place d'outils communs de partage d'informations, de réflexion sur l'appréciation du risque, de pratique d'exercices, de coopération en matière d'élaboration de plans d'urgence, et d'implication des Etats et des industries pétrolières via le MOIG.

Trois objectifs spécifiques structurent l'engagement de la France en matière de lutte contre les pollutions en Méditerranée:

- la surveillance maritime
- la mise en place d'un réseau méditerranéen d'inspecteurs et de procureurs autour de la Méditerranée
- une expertise scientifique.

La délégation méditerranée du CEDRE assure une liaison entre les autorités françaises et les pays riverains de la Méditerranée dans la préparation à la lutte. Il est expert en matière de détection des rejets opérationnels des navires par imagerie satellitaire et des nappes immergées d'hydrocarbures lourds par moyens acoustiques. Il anime avec les services de l'Etat les campagnes d'observation en méditerranée du projet MARCOAST financé par l'Agence spatiale Européenne.

IV. PISTES DE REFLEXION

Comment améliorer le partage des informations entre des acteurs très diversifiés ?

Comment assurer un suivi des formations et constituer un réseau de personnes ressources ?

Comment associer les différents outils existant et améliorer l'efficacité de dispositifs parfois concurrents ?

Comment améliorer la coordination des administrations civiles et militaires ?

MedCGGF 2012

Fiche « atelier de travail » : organisation générale du MedCGFF

Président de séance : troïka organisatrice : IT, FR, ES (quittant, faisant, prenant)

Participants : SG mer, DG mare, IT, et tous pays participants.

Invités possibles : présidents de NACGF, NPCGF, EUCGF

1 – Contexte

La fonction garde-côtes, au sens général, possède des constantes fondamentales que l'on retrouve dans les différentes configurations de garde-côtes des Etats côtiers. Des articulations propres à chaque pays, et à chaque espace maritime, viennent donner une coloration à ces fondamentaux. Il est donc intéressant de pouvoir confronter les différences lors de rencontres dédiées. Des réunions de ce type se sont organisées ces dernières années en forum. Selon des considérations géographiques liées aux bassins maritimes, ces forums permettent un partage des bonnes pratiques et une meilleure connaissance mutuelle, œuvrant ainsi pour une meilleure gouvernance tactique des bassins considérés. Ces Coast Guards Forum se déroulent selon des formats différents, décrits dans des chartes agréées par tous les participants. Le *Mediterranean coast guards function forum*, MedCGFF, s'inscrit dans cette logique. Vivant en 2012 sa deuxième édition, après avoir pris naissance en 2009, il est reconnu dans la démarche de politique maritime intégrée Méditerranée, voulue par les pays membres, tout en gardant sa personnalité propre.

Afin de préciser les contours de son organisation sans entrer dans une attitude réglementaire et rigide, il conviendrait d'en définir les principes de base permettant à chaque pays organisateur de pouvoir se positionner dans le niveau d'engagement requis et dans les objectifs qu'il convient de poursuivre.

2 – Principes de base

Le MedCGFF est une manifestation rassemblant chaque année les représentants des fonctions garde-côtes des pays côtiers de la Méditerranée, des administrations maritimes de tous les pays du pourtour méditerranéen, ainsi que de nombreux observateurs et « *amis du président* ». Il est organisé par l'un des pays riverains, avec le soutien de la Commission européenne, dans le cadre de la politique maritime intégrée Méditerranée.

Le Forum des fonctions garde-côtes de la Méditerranée – MedCGFF est structuré selon une organisation informelle, non liée par un traité, réunissant des représentants des pays méditerranéens littoraux agissant dans les services garde-côtes, assimilés ou équivalents ou des fonctions et des administrations maritimes afin de faciliter la coopération multilatérale sur des sujets liés à la sécurité et la sûreté maritimes, la protection de l'environnement et l'amélioration du développement durable en mer dans le bassin méditerranéen.

Les Etats membres désignent leurs représentants au Forum selon leur volonté et sans aucune limitation.

D'autres pays, des organisations multilatérales ou régionales peuvent être des observateurs selon la décision des membres.

3 – Objectifs

Ce forum a pour but de faciliter la coopération multilatérale sur un large éventail de questions, visant à renforcer la sécurité, la sûreté maritime et les activités de protection de l'environnement dans le bassin méditerranéen ainsi que les partenariats potentiels pour leur application, la recherche de solutions aux problèmes communs et enjeux auxquels sont confrontés les pays participants en partageant l'expertise et les meilleures pratiques d'une manière coopérative et consensuelle.

L'amélioration de la connaissance mutuelle, des capacités et du niveau d'expertise des services garde-côtes ou équivalents, et plus généralement de l'ensemble des services responsables ou contribuant aux missions de ce domaine, des pays méditerranéens constitue assurément un bénéfice commun à tous et doit être recherchée.

L'objectif principal est :

- consolider et enrichir la connaissance mutuelle ainsi que la coopération transfrontalière et intersectorielle entre les autorités responsables ou intervenants dans les domaines considérés comme relevant des gardes-côtes, en favorisant les échanges informels bilatéraux au sein d'un programme aménagé à cet effet.

Les objectifs spécifiques sont :

- contribuer à l'identification des acteurs concernés aux niveaux européen, régional et national et de leur volonté à définir des objectifs partagés au sein du « MedCGFF2012 » ;
- dans la mesure du possible, développer une compréhension commune des fonctions assumées par les services gardes-côtes, équivalents ou assimilés ;
- créer les conditions favorisant la coopération entre les services compétents au niveau régional afin de développer la sécurité et la sûreté en méditerranée ;
- établir un réseau des chefs des autorités responsables ou intervenant dans les domaines considérés comme relevant des gardes-côtes, ainsi qu'un réseau au niveau opérationnel ;
- offrir une enceinte permettant un partage des meilleures pratiques et expériences entre services garde-côtes, assimilés ou équivalents ainsi que sur les questions maritimes dans la région conduisant à un enrichissement utile aux partenaires ainsi qu'à, si approprié, des recommandations au niveau de l'expertise opérationnelle pour les décideurs.

4 – Format

Le MedCGFF se déroule sur une période définie par le pays organisateur, selon un agenda laissé à son initiative. Celui-ci assure le secrétariat de la manifestation dont il est responsable. Il n'y a pas de secrétariat permanent. Toutefois, un annuaire des autorités et acteurs des garde-côtes en Méditerranée sera établi à partir du MedCGFF 2012. Sa tenue à jour pourrait être confiée à l'Italie, sous réserve d'agrément par les pays participants.

Le forum est constitué des Etats côtiers de la Méditerranée. Le pays organisateur est libre du choix des invités qu'il souhaite accueillir.

S'agissant des contenus, le pays organisateur est libre de leur définition. Il est recommandé de s'appuyer sur une thématique centrale choisie par le pays organisateur pour leur élaboration.

5 – Eléments de réflexion (à traiter lors de l'atelier de travail correspondant du 18 septembre après-midi)

Plusieurs questions devraient être abordées lors du MedCGFF 2012 :

S'agissant d'un forum réunissant les deux rives de la Méditerranée, ne conviendrait-il pas de rechercher une alternance nord/sud dans son organisation ?

Pour assurer le secrétariat pré et post forum, ne faudrait-il pas prévoir une organisation évolutive de type troïka, où le pays organisateurs assurerait le secrétariat de « son » forum avec l'assistance du pays ayant organisé le précédent et celui étant désigné pour l'organiser pour l'édition suivante ?

Le format de l'édition 2012 fondée sur un principe de 4 demi-journées est-il suffisant ? Faut-il définir un format maximal ?

D'autres forums existent, avec plus ou moins d'ancienneté. Les travaux produits devraient pouvoir être croisés, sans pour autant fusionner l'ensemble, chaque forum gardant son identité. Est-il opportun d'établir une relation durable avec ces autres forums (NACGF, NPCGF, EUCGF) ? si oui, comment et sous quelle forme ?

Les réponses à ces questions seront incluses dans un document final dont l'agrément sera demandé à chaque participant afin de l'officialiser. En l'absence d'observation d'un pays participant, le document sera considéré comme agréé de sa part.

Minutes of the Forum



Opening session

Opening speech, Michel AYMERIC, Secretary General for the sea

J'ai l'honneur et le plaisir de déclarer ouvert le deuxième forum des fonctions garde-côtes des états riverains de la mer Méditerranée.

L'honneur, car votre présence et celle de hautes personnalités du monde maritime prouve l'importance que nous tous, états côtiers de la Méditerranée, accordons à cette mer riche en faits historiques et hautement stratégique pour l'équilibre des échanges commerciaux à l'échelle de la planète.

Le plaisir, car cette réunion est l'occasion unique de faire plus amplement connaissance, de tisser des liens professionnels, de découvrir des personnalités nouvelles, de retrouver des visages connus et d'établir des relations durables et efficaces pour que les missions de garde-côtes en Méditerranée se développent dans un esprit de coopération.

Je salue tout particulièrement les hautes autorités étrangères et françaises présentes dans cette salle. Je sais l'importance que les représentants de chaque état accordent aux questions maritimes, ainsi que les agences et organismes œuvrant dans ce domaine. Nous avons devant nous presque deux journées de travail, dont le programme élaboré par le Secrétariat général de la mer reflète cette importance, autant par sa densité que par sa diversité.

Nous nous trouvons à Marseille, (sous le soleil), grand port maritime, un des carrefours commerciaux de la Méditerranée. Nous avons choisi cette cité tournée vers la mer car elle présente, sur notre littoral sud, un accueil remarquable dans un esprit résolument maritime. Vous avez peut-être déjà vu le Vieux-Port, ou le découvrirez ce soir, poumon du centre de cette ville construit autour de ce bassin remarquable pénétrant dans la cité. Marseille bat d'une manière générale au rythme de la vie maritime, mêlant les activités de transport, de ferries, de pêche, de grande plaisance et de tourisme dans une tradition séculaire. Du reste, au moment où je vous parle, se tient, ici même, la réunion des grands armateurs du monde, dont l'armateur français CMA-CGM assure l'organisation.

Avant d'entrer dans le cœur de ce forum, je voudrais revenir sur les moteurs qui ont animé son élaboration.

Depuis l'édition 2009 organisée à l'initiative de nos amis italiens de la Guardia Costiera, de nombreux facteurs ont fait évoluer les données géopolitiques du bassin méditerranéen. Ces évolutions induisent naturellement des changements de comportement sur le plan de l'activité

maritime et il devient indispensable que des logiques de coopérations bilatérales et régionales s'instaurent dans l'action que les états conduisent en mer. C'est dans cet esprit que nous avons voulu un forum ouvert, donnant la possibilité à chacun de s'exprimer, au cours des séances tenues dans cette salle, au cours des ateliers de travail, comme lors des temps d'échanges informels.

Cette posture générale répond autant que possible, nous l'espérons, aux attentes exprimées lors de la réunion du 24 novembre 2011 à Bruxelles sur la politique maritime intégrée en Méditerranée, au cours de laquelle la France s'est portée candidate pour l'organisation de ce nouveau forum. Madame Lowri EVANS nous en dira plus dans quelques minutes.

Quelques mots pour vous aider à visualiser notre rôle. Le Secrétariat général de la mer est, en France, une structure dépendant du Premier ministre. Il a pour mission d'animer et coordonner les affaires liées à la mer, d'un point de vue administratif mais aussi sous l'angle économique, dans une posture interministérielle. Il est dirigé par un Secrétaire général, dont j'assume la fonction. À ce titre, il me revient la tâche de présider le Comité directeur de la fonction garde-côtes. En France, il a été décidé que les administrations contribuant à l'action de l'Etat en mer devaient rester dans leur configuration initiale et, qu'il était préférable de les inclure dans un dispositif de mutualisation des compétences, des méthodes et, prochainement, des moyens. C'est dans ce cadre que nous avons exprimé notre volonté d'organiser ce forum.

Nous avons souhaité, en accord avec la Commission européenne, appuyer nos travaux à venir sur une thématique centrale. Des événements récents montrent que l'émergence des très grands navires, les megaships, recèle un potentiel d'accidents aux caractéristiques particulières, auxquelles nous devons nous préparer. Les trafics se croisent avec une densité croissante, démultipliant les risques d'abordage, notamment de la part de ces navires dont la manœuvrabilité est appesantie par des tailles hors du commun. Outre les risques pour la vie humaine, les menaces de pollution sont réelles, avec des conséquences dramatiques dans une mer fermée.

Nous avons aussi souhaité, en nous appuyant sur ce fil rouge, concentrer notre forum sur des questions fondamentales de sécurité, issues du sens marin et de préoccupations avant tout maritimes. Mais nous n'ignorons pas pour autant d'autres sujets structurants dans la gestion quotidienne de ce bassin remarquable en matière de sûreté. Nous n'ignorons pas les préoccupations générées par les pratiques illicites inhérentes à tout espace de liberté. Même si la piraterie semble absente de nos côtes, d'autres types de comportements nécessitent des interventions de nos administrations. Nous n'ignorons pas que les migrations clandestines sont source d'un nombre conséquent de pertes de vies humaines en mer. Nous n'ignorons pas les difficultés rencontrées pour aboutir à des systèmes fiables de surveillance maritime. Nous ne

l'ignorons, ni ne l'éluons. L'esprit de ce forum est avant tout de rassembler les acteurs pour établir un mode relationnel nouveau, cohérent, constructif et, je l'espère, pérenne. C'est la raison pour laquelle ces sujets de sûreté, sensibles et importants, pourront être traités dans des discussions bilatérales, voire plus larges, et que le programme a été bâti autour de problématiques mettant en avant les principes de base en matière de sécurité de la navigation, de préservation des vies humaines et de protection de l'environnement.

Nous avons articulé ce programme en trois grandes parties.

La première, qui va débiter dans quelques instants, va consister en deux séances plénières dont je vous donnerai les grandes lignes.

La deuxième va permettre cet après-midi d'approfondir certains aspects des grands thèmes de la sécurité de la navigation, des missions de recherche et sauvetage, de la pollution et des lieux de refuge au cours d'ateliers de travail dont les animateurs représentent des acteurs de ces domaines, comme le REMPEC sur la lutte contre les pollutions. Ce sont des points structurants pour la vie maritime méditerranéenne, et ils méritent que nous en débitions librement, que nous en partagions les bonnes pratiques et que nous en dégagions quelques comportements communs. Un atelier de travail sera consacré à l'organisation de ce forum car nous croyons qu'il est nécessaire de lui donner un cadre souple, dans lequel chaque organisateur aura le loisir d'exprimer ses talents.

La troisième, moins formelle, va nous conduire à rencontrer des compétences et des savoir-faire, tant sur le plan de la méthode que sur celui de la technique. Nous vous en reparlerons aussi en détail.

Nous avons choisi d'organiser ce forum dans le cadre de cet hôtel où toutes les facilités sont rassemblées. Son emplacement, on ne peut plus tourné vers la mer, offre des espaces de détente et d'échanges, et vous êtes ici chez vous durant notre réunion, mon équipe étant à votre écoute pour satisfaire des besoins ponctuels.

Enfin, et c'est sans doute le point le plus important de notre conception de ce forum, la parole vous est donnée dès que vous le jugez nécessaire. Certes, quelques intervenants donneront les tonalités au cours de présentations mais le temps pour la discussion est intégré au programme. La seule contrainte que nous aurons sera celle de la tenue de l'horaire. À cet égard, je demande à tous de comprendre que nous aurons cette obligation impérieuse de respecter le

déroulement à la minute près de manière à ce que cette rencontre conserve son dynamisme. Je vous en remercie d'avance.

L'Italie a organisé en 2009 le premier forum des garde-côtes des pays côtiers de la Méditerranée. Je donne la parole au contre-amiral Vincenzo Melone, commandant la *Guardia Costiera*, qui a souhaité vous adresser quelques mots..

Address by Rear Admiral Vincenzo MELONE, Commander of Guardia Costiera, Italy

Collègues distingués, Mesdames et Messieurs,

C'est un grand honneur pour moi comme représentant et au nom du Commandant de la garde côtière italienne d'être ici aujourd'hui à l'ouverture de ce second forum des services des garde-côtes de la Méditerranée que comme vous le savez tous fait suite à la première édition organisée par l'Italie.

En tenant compte des initiatives similaires tant en Atlantique que dans l'Océan Pacifique ainsi que dans la Baltique et dans la Mer Noire, la garde-côtière italienne a organisé le premier forum des services de la garde-côtière de la Méditerranée dans l'année 2009.

Mon pays a considéré de grande importance d'impliquer toute la communauté de la Méditerranée dans le processus et a obtenu aussi le soutien de l'initiative des partenariats appelés : Union pour la Méditerranée lancée en juillet 2008 dans le cadre de la Présidence française de l'Union Européenne.

A l'occasion de la réunion des ministres européens des affaires étrangères qui a eu lieu ici à Marseille en novembre 2008, l'Italie a été appelée à accueillir le forum dans le but de fournir une occasion unique d'échanges d'expériences sur les questions fondamentales telles que la promotion de l'environnement marin, la sécurité maritime, la recherche et le sauvetage dans la mer et le système de surveillance du trafic maritime.

Le Forum a eu lieu à Gênes supporté par la principale institution nationale de référence et il a enregistré la participation de 23 pays méditerranéens, 27 délégations d'observateurs provenant des 4 continents ainsi que la participation de la Commission Européenne et de grandes agences spécialisées dans le domaine maritime.

Le forum des pays de la Méditerranée constitue un réseau professionnel avec la possibilité de créer une connexion entre les organisations traditionnelles et le système des Nations Unies ainsi que d'autres organisations internationales. L'élévation du standard opérationnel et technique uni à la toujours plus forte collaboration et à la synergie entre les services de la garde côtière et des autorités maritimes des pays méditerranéens, à mon avis c'est le principal objectif à poursuivre.

Il s'agit en fait d'une condition nécessaire pour le développement durable des zones côtières de la Méditerranée pour une meilleure utilisation aux fins publiques de la mer.

Je suis sûr que le travail de ce 2ème forum se poursuivra dans le chemin des activités du plan d'action décrit dans le forum de Gênes qui a marqué une étape importante dans la croissance et le développement des relations bilatérales et multilatérales entre les pays de la Méditerranée.

La garde côtière italienne n'est pas seulement un organisme dont les compétences sont liées à l'activité de recherches et sauvetage dans la mer, à la sûreté de la navigation, police maritime, préservation de l'environnement et de la pêche il est à la fois un organisme multitâches qui embrasse l'ensemble des tâches administratives.

Dans ce vaste inventaire d'activités, la garde côtière italienne a reçu l'année dernière à établir un rapport de collaboration avec beaucoup de pays européens dans le cadre du *mare nostrum* en obtenant la réalisation d'accords de collaboration très significatifs et d'autres en cours qui seront prochainement signés.

C'est avec ces objectifs que l'Italie a ressenti le besoin de faire et de créer le premier forum des services des garde-côtes de la Méditerranée et ainsi apporter une réelle contribution à ce processus de portage de synergies et de mutuelles connaissances.

C'est très important de donner une continuité à ces rencontres pour améliorer les rapports et stimuler les recherches de solutions qui peuvent améliorer la sécurité dans la mer et la gouvernance de la mer.

Je vous remercie pour votre précieuse attention.

Address by Lieutenant-Colonel Charis GEORGIU, Cyprus

M. le Secrétaire général de la mer

M. le Préfet

Amiral,

Excellences,

Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un grand honneur et un immense plaisir d'être aujourd'hui ici, parmi vous, pour l'ouverture de ce Forum des fonctions garde-côtes de la Méditerranée. Je tiens à vous en féliciter et vous remercier très chaleureusement.

Le transport maritime constitue, à l'heure de la mondialisation, qui transforme radicalement notre manière de faire et d'agir, ainsi que notre manière de penser, un des secteurs qui évolue le plus, qui s'adapte et s'ajuste aux nouveaux défis et qui aussi trouve des opportunités nouvelles pour développer davantage son potentiel.

La *mare nostrum* couvre à l'heure actuelle l'ensemble des mers du globe. Pour le transport des biens et des marchandises, les échanges, les transactions commerciales au niveau global, le transport maritime demeure le moyen le plus fiable et le plus économique.

L'Europe, le continent avec la tradition maritime la plus longue et la plus étendue, doit préserver et développer davantage ses capacités, afin de pouvoir assurer à travers des routes maritimes libres et fluides, son accès à ses marchés à l'échelle globale. Le transport maritime est aussi créateur de croissance et d'emploi. Plus que jamais, le développement de ces capacités devient une action multidimensionnelle, dont un des vecteurs le plus importants devient la sécurité et la fiabilité. C'est une nécessité vitale, si nous voulons garantir de manière appropriée la prospérité de nos citoyens et le développement durable de notre continent, tout en contribuant à la sécurité globale.

L'UE est une force de paix et de progrès et un acteur incontournable dans le maintien de la sécurité et de la stabilité internationale et d'autant plus dans la région méditerranéenne. Elle a aussi des intérêts vitaux à défendre et à promouvoir, toujours dans la cadre de la légalité internationale. En tant que telle, elle reconnaît pleinement sa responsabilité pour la sécurisation du domaine maritime.

Déjà, dans le cadre des opérations civilo-militaires, l'UE développe des capacités dans les domaines de la prévention et de la gestion des crises, du soutien humanitaire, de la lutte contre la piraterie et le terrorisme, de la lutte contre l'immigration clandestine et des menaces asymétriques. En bref, les capacités maritimes de l'UE s'avèrent une composante primordiale pour le soutien, du point de vue de la sécurité, de toute décision politique et de toute action de l'Union dans ce domaine. Cela nécessite une réflexion stratégique continue, visant à améliorer l'efficacité et la pertinence de notre action.

Mesdames et Messieurs,

La Méditerranée joue un rôle très important dans le domaine du commerce international. Le fait qu'elle subit actuellement d'importants bouleversements liés à des questions de sécurité, migrations, non-prolifération des armes oblige l'Europe à être d'autant plus concernée quant aux questions de politique et de sécurité maritime.

Une grande partie des eaux de la Méditerranée se situe en dehors de la juridiction ou des droits souverains des États côtiers de l'UE. Ni les États membres, ni d'autres forces ne sont autorisés à réglementer les activités au-delà de ces zones de manière intégrée. Par conséquent, la coordination avec les pays riverains de la Méditerranée non membres de l'UE est nécessaire. Nos partenaires méditerranéens sont toujours encouragés à s'engager dans une coopération étroite avec l'UE, afin de parvenir à une participation active dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée de l'UE.

C'est, par conséquent, tout naturellement, que le Ministère de la Défense de la République de Chypre a décidé d'inclure dans le programme de la Présidence Chypriote les questions liées à la sécurité maritime et le développement des capacités militaires. Notre objectif est de contribuer à cet effort collectif de la sécurisation de la navigation. Réfléchir, agir, améliorer éventuellement et adapter aux besoins ce que

nous faisons déjà, élaborer des idées et des solutions pour l'avenir. Toujours en étroite collaboration et sous la direction de la Haute Représentante pour la Politique Extérieure et de Sécurité de l'Union, et celle du Conseil de l'Union et en concertation avec tous les autres acteurs internationaux - en particulier les Nations Unies et ses institutions spécialisées - ainsi que les organisations régionales.

Chypre, figure parmi les pays disposant d'une des plus grandes flottes marchantes à travers le monde. C'est un pays dont l'économie s'appuie de plus en plus sur l'épanouissement du secteur maritime. C'est dans ce cadre, et dans un effort de contribuer à la sécurisation du domaine maritime, que nous avons décidé d'inclure la question d'une Politique Maritime Intégrée dans le programme de notre Présidence. Dans ce cadre, nous avons déjà organisé plusieurs activités à Nicosie, à Paris et à Bruxelles, alors qu'au mois de Novembre nous organisons, en coopération avec le *Service européen pour l'action extérieure*, un séminaire sur la question de la piraterie dans les eaux de la Somalie et les mesures récemment décidées concernant le renforcement des capacités régionales maritimes dans la Corne de l'Afrique, et auquel participeront les acteurs majeurs des pays concernés de la région. C'est une évidence : malgré l'importance de la région méditerranéenne dans le domaine maritime, les forces navales de l'UE doivent également être présentes au-delà de notre région, c'est pourquoi une approche globale et complète de l'Union est nécessaire.

Mesdames et Messieurs,

Comme vous le savez, notre Présidence est placée sous le signe : "vers une meilleure Europe, une Union Européenne plus pertinente pour ses citoyens et plus pertinente dans le monde". Le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui ne pouvait être plus approprié dans le cadre de cet engagement.

Je vous souhaite la pleine réussite à vos travaux et une réflexion véritablement fructueuse, qui contribuera de manière décisive à l'avancement de notre problématique dans ce domaine à la fois sensible et important. Je suis convaincu que nos objectifs communs et partagés, peuvent être atteints.

Je vous remercie.

**ADDRESS BY DIRECTOR GENERAL LOWRI EVANS TO THE
MEDITERRANEAN COASTGUARD FUNCTIONS FORUM
MARSEILLE, HOTEL PULLMAN, 18 SEPTEMBER 2012**

It is a great pleasure for me to be amongst the key operational actors of the Mediterranean basin here today. For this, I thank France for giving us the opportunity to re-establish operational cooperation in this shared sea-basin, and thank the Italian coastguards for launching in 2009 this brilliant initiative, and for their investment in taking it forward.

The sea is the connecting factor amongst us. Maritime challenges do not recognize physical borders. They are not halted by political considerations. Political will is however necessary to bring about good cooperation.

We have very good reasons to work together to ensure the sustainability of the Mediterranean, a key source of growth for our countries.

Practical cooperation is necessary to preserve our sea and its resources, to detect unreliable maritime operators, and to fight crime. The rule of law must prevail everywhere.

Actions to stimulate growth are all the more necessary at this time of economic crisis. The European Commission adopted last week its proposals for Blue Growth.

The EU maritime economy today already provides 5.4 million jobs, and contributes gross value added of around € 500 billion. By 2020, these should increase to 7 million jobs and € 600 billion. The Commission identifies that obstacles hindering growth have to be removed and smart solutions to boost new sectors need to be implemented.

Traditional sectors such as shipping, coastal tourism, and offshore oil and gas will gain in competitiveness.

Currently growing sectors such as offshore wind, cruise tourism and surveillance; and emerging sectors still under development such as blue biotechnology, ocean renewables and marine minerals, can become a key to creating more jobs, cleaner energy, and more products and services.

On the 8th of October, EU Ministers responsible for Integrated Maritime Policy are expected to confirm their intention to better exploit the potential of seas and oceans for innovative (blue) growth through the Limassol declaration under the Cyprus Presidency. Together with the European Commission - President Barroso and Commissioner Damanaki - Ministers will set a marine and maritime agenda for growth and jobs. The importance of such a policy for the Mediterranean countries is immense.

Where do you fit in?

What is your role? Well the blue growth agenda foresees more maritime development and more human activity at sea.

No policy can be integrated and well functioning without effective enforcement and respect of the rules. This is a precondition of good maritime governance. And no country can do this alone.

You and the authorities you are leading provide the underpinning of Integrated Maritime Policy in the Mediterranean. By ensuring safety and security, you provide the fundamentals for maritime activities to flourish.

This explains the Commission's involvement in today's Forum. We strongly support initiatives which bring Coast Guards together at sea basin or at pan European level.

And our neighbourhood policy tries to help achieve cooperation more widely, by improving capacities beyond the EU to sustain our shared seas together.

Ladies and gentlemen,

When it comes to operational activities in the Mediterranean, it is necessary to share experiences, define priorities and implement concrete cooperation projects. We look at the Forum with high expectations of delivery in this respect.

Let me set you some homework.

First, in close coordination with the International Maritime Organization (including the Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC), and the European Investment Bank, we are looking at possible areas of maritime cooperation specifically targeted for this sea area. We are in the process of defining possible concrete project actions which we hope to present to the Working Group on integrated maritime policy in the Mediterranean, this November.

Our initial reflections point towards three strands: making knowledge of existing projects and initiatives more accessible; enhancing navigational safety not least of transiting ships; and facilitating clustering, and thus involvement of all maritime stakeholders in the region. An efficient and more streamlined use of available funding will also form a central element of this initiative.

I would suggest that your organizations keep a close eye on this work. Our Integrated Maritime Policy Mediterranean working group is at your disposal – it should both feed and be fed by the work of the Forum. I call on the Forum's Secretariat to take an active role in both the preparation and implementation phases of projects that will emerge.

And then also, the capacity-building project, IMP-MED, launched in November 2010, is in fact already helping Mediterranean partner countries in defining new project ideas for maritime cooperation. I would also encourage your Forum to liaise with the IMP-MED project team and to develop operational links with them.

At sub-regional scale, we are in the process of defining a maritime agenda for the Adriatic and Ionian macro-region with the eight coastal states. It will address four themes including a safer and more secure maritime space. Depending on the lessons learned, this sub-regional strategy may pilot further actions in other Mediterranean sub-regions.

Let me sum up.

We are looking forward to working with you. There is a lot to do in the Mediterranean, and we need to be moving forward as quickly as possible, in a practical way.

You are part of the big picture of creating the right conditions that will help us to better exploit the Mediterranean to bring more growth and jobs for our countries.

I wish you every success, constructive discussions, and above all, fruitful results today and in the future.

Thank you for your attention.



Plenary session 1

Address by VAE Tainguy, Préfet Maritime de la Méditerranée

Sujet : la responsabilité des Etats côtiers dans les problématiques de coopération.

Introduction.

La Méditerranée a été le trait d'union des civilisations antiques. Par elle, ont transité les biens, les hommes, les idées ainsi que les modèles économiques, sociaux et politiques.

C'est le berceau de l'art de la navigation, qui s'est développée depuis 27 siècles.

Car c'est une mer fermée, à la rencontre de 3 continents et de leurs peuples.

C'est un théâtre aux dimensions qui n'ont pas cessé de rétrécir au fil des siècles, en raison de l'accroissement de ses populations riveraines, et du développement des technologies.

Les thématiques maritimes sont donc prégnantes et nécessairement partagées.

- La Méditerranée comporte un espace de haute mer, donc libre, partagé par de très nombreux utilisateurs ;
- Un bassin fermé avec 21 Etats riverains, dont les responsabilités de chacun restent partiellement établies, alors qu'ils ont des obligations communes, qui doivent être partagées, qui doivent être assumées ;
- Tous les hommes de mer ont la conviction de la nécessité de l'action commune, sans renonciation aux prérogatives de souveraineté.
- Un bassin commun/ des usages communs/ des utilisateurs communs/ des risques communs.

1^{er} point: Les responsabilités « sauvetage », Search and Rescue (SAR)

- Le premier risque pèse sur les hommes ; la mer, même la Méditerranée, peut être dangereuse et la croissance continue de la fréquentation amène son lot régulier d'accidents de naufrages, ou de besoin d'assistance.
- La responsabilité première des Etats riverains est donc le sauvetage de la vie humaine.
- Responsabilité intégrée depuis longtemps déjà, dans un partage des espaces non conflictuel, et clairement défini internationalement.

- C'est l'organisation internationale du secours en mer, par la création de zones de sauvetage Search and Rescue Region (SSR);
- Les nouveaux défis qui se présentent ont été évoqués, ou le seront ? en particulier ceux liés au gigantisme de la navigation de croisière.

2^{ème} point: L'analyse des flux maritimes et les risques associés

- La Méditerranée est le siège d'une vraie pluralité d'activités de navigation maritime : des flux commerciaux importants (marchandises, mais aussi transport d'énergie pétrole et gaz), une activité de transport de personnes par des ferries de capacité diverses, (entre la cote et les nombreuses îles, dans les détroits, entre le nord et le sud), une activité de croisière en croissance constante et première en Europe (caractérisée par la course au gigantisme), une activité saisonnière de plaisance aussi en croissance (du petit voilier aux plus grands yachts privés du monde); une activité de pêche professionnelle intense).
- De grands axes maritimes bien marqués, figurés par des lignes interbassins (reliant les 3 détroits, mais aussi en cabotage côtier), et l'abondance et interférences des destinations et circuits « plaisance »
- Transport de marchandises dangereuses, concentré sur les axes Suez-Bosphore/Gibraltar, dont une bonne partie ne fait que passer vers Europe du Nord ou les Amériques);
- Tout cela crée des risques, qui s'interpénètrent :
- Le développement du transport de passagers (transbordeurs et paquebots de croisière, cabotage entre pays riverains), même si les navires sont de plus en plus surs, créent des problématiques spécifiques au sauvetage de navires de grandes capacités;
- Les accidents potentiels pour tous les navires amènent chaque pays à s'interroger sur sa politique en matière de lieux de refuges.
- Nous sommes dans une mer fermée, sans vraies marées : ce qui aggrave les conséquences des atteintes à l'environnement et à la biodiversité générées par un accident maritime (atteintes simultanées ou successives de plusieurs pays);

- La prise de conscience universelle de la responsabilité de protéger a conduit au développement des aires marines protégées, qui impose une nécessaire conciliation entre une logique de liberté et les indispensables contraintes liées à la préservation ;

3^{ème} point: Un bassin où s'exercent des activités maritimes illégales

- Une activité maritime aussi intense et un espace aussi compliqué à contrôler voire même à surveiller amène aussi des tentations, profitant aussi parfois des tensions qui s'exercent entre voisins.
- Les trafics illicites par voie maritime (trafic de stupéfiants, contrebande en tous genres) qui ont malheureusement toujours existé sur mer, ne sont pas en régression ;
- Enfin depuis une dizaine d'années, les flux migratoires non contrôlés empruntant la voie maritime explosent, généralement contrôlés par des criminels sans scrupules, voire par de véritables organisations criminelles, créant des situations accidentogènes menaçant la vie des migrants ;
- Les médias font état chaque jours de la multiplication de conduite d'opérations de secours au profit de migrants.

4^{ème} point: Quelles orientations pour pallier ces difficultés ?

Au vu de mon expérience de préfet maritime, je me permettrai quelques orientations :

- Chaque Etat côtier doit assumer et exercer pleinement ses responsabilités à l'intérieur de zones de responsabilité ou de juridiction établies et reconnues ; il reste encore trop de délimitations non abouties entre états voisins, dont d'ailleurs le mien.
- Les Etats côtiers riverains doivent s'organiser pour appréhender conjointement les enjeux et les risques et trouver ensemble les solutions pour les maîtriser (accords bilatéraux ou multilatéraux).
- Chaque administration maritime nationale doit clairement identifier son/ses partenaires de l'Etat voisin, actualiser ses points de contact pour améliorer l'efficacité des dispositifs de coopération et de procédures opérationnelles;
- Il est nécessaire de formater les actions communes en établissant des plans d'urgence bilatéraux ou régionaux pour les événements maritimes majeurs (accidents, pollutions, etc...) afin d'améliorer l'entraide et la compréhension de chacun, la gestion de

l'évènement et limiter ses conséquences (ex France : plan RAMOGEPOL, LION PLAN, futur accord SAR et ANTIPOL avec l'Algérie) ;

- Faire vivre ces initiatives de coopération par l'organisation d'exercices et d'entraînement, sur le paier et sur le terrain, et mettre en place l'échange de retour d'expérience;
- Avoir une vision partagée entre pays de la situation sur les mers me paraît indispensable. Des outils modernes nous ont fait avancer en ce domaine comme l'AIS. Mais il est nécessaire de continuer le travail sur la collecte, le partage et le traitement de l'information d'intérêt maritime (projet EUROSUR, BLUE MASS MED) ;
- En matière de lutte contre les activités illégales, et au-delà de la coopération entre les polices, développer l'entraide judiciaire opérationnelle, réactive par exemple en développant un réseau des procureurs
- Enfin ne pas hésiter à solliciter, rechercher le concours des organisations, structures et instances internationales, celles des agences européennes spécialisées (EMSA, FRONTEX, EUROPOL...), ou les autres REMPEC, ICCAT, ...

Conclusion :

- Nécessité de promouvoir l'interopérabilité des moyens et des procédures de l'action maritime, tant au niveau national qu'au niveau international ;
- Politique des petits pas, relations bilatérales et multilatérales ;
- *Opportunité de la régulation des flux de navigation ? Intérêt de la mise en place de DST ? Existence de « portes » interbassins (Gibraltar, Bouches de Bonifacio, canal Est Corse, détroit de Messine, mer Egée...canal de Suez). La configuration géographique induit naturellement les routes qui relient les destinations. Même si celles-ci, qui ne sont ni tracées ni balisées, résultent aussi, pour partie, d'évolutions technologiques, de savoirs empiriques et d'impératifs commerciaux.*
- La concertation opérationnelle permanente entre les pays est indispensable, ce forum contribue à la développer
- Travaux des tables rondes et des ateliers thématiques du forum.

**Address by Ahmida BENMESSAOUD, Capitaine de Frégate de la Marine Royale,
Maroc**

Monsieur le Secrétaire général, Monsieur l'Amiral, Chef d'Etat Major, Monsieur le Préfet Maritime, Messieurs les Officiers généraux, Mesdames et Messieurs,

Je suis le Capitaine de Vaisseau Benmessaoud, j'exerce actuellement à l'Etat Major de la Marine Royale, et j'occupe actuellement la fonction d'adjoint, chef de la division Action de l'Etat en Mer qui est en fait l'entité de l'Etat Major en charge de toutes les missions de service public que les intervenants avant moi ont cité.

Alors là c'est juste un petit rappel sur les objectifs de ce forum.

Le plan de ma présentation sera comme suit : après une petite introduction, je vais parler un petit peu des enjeux pour les Etats riverains et je vais donc focaliser sur le trafic maritime en Méditerranée en particulier dans le détroit de Gibraltar et je vais citer quelques mesures qui ont été prises au niveau national et enfin je vais donc tourner autour de quelques volets de coopération qui sont déjà instaurés et dont je vous ferai quelques recommandations à la fin.

Donc, comme vous le savez, le Maroc Etat côtier dont les façades maritimes s'étendent sur la mer Méditerranée et sur l'Océan Atlantique est à l'instar des pays riverains de la Méditerranée particulièrement exposé aux risques liés à la sécurité et à la sûreté maritime du fait notamment de sa situation géographique le long des routes maritimes majeures et en raison de la densité du trafic qui y transite.

Cette frange du littoral longue de 3500 km constitue un pôle d'attraction important pour les activités socio-économiques d'intérêt national, telles que la pêche, la plaisance, le tourisme, les industries de pêche, etc. et un patrimoine environnemental riche et varié comprenant la flore, la faune, les sites naturels et les zones humides à haute valeur écologique.

En ce qui concerne les enjeux pour les états riverains, en plus d'être un espace d'échanges commerciaux et un lien entre les deux océans, la Méditerranée recèle des ressources biologiques et minérales importantes et ses côtes représentent une véritable mine d'or en matière d'aires de loisirs puisqu'elle attire chaque année des millions de touristes et génère une manne financière colossale dans ce domaine.

L'évaluation des risques met en jeu, à mon sens, six facteurs essentiels : le premier est la proximité relative entre les deux rives, le facteur physique qui intègre les données concernant la géomorphologie même du littoral, le facteur écologique qui concerne les zones à grand intérêt écologique telles que les zones de forte productivité, les zones d'espèces protégées ou riches en biodiversité mais également les sites d'intérêt patrimonial.

Le 4^{ème} facteur concerne les aspects socio-économiques qui se rapportent aux activités portuaires industrielles en plus de celles liées à la pêche et au tourisme. Le cinquième facteur est relatif au développement de la plaisance et le dernier c'est la prospection pétrolière.

Le trafic maritime. La Méditerranée représente moins de 1% de la zone totale couverte par les océans pourtant le trafic maritime transitant par la Méditerranée avoisine 30% du volume total du trafic mondial.

L'effort du trafic pétrolier à lui seul supporter par cet espace représente un peu plus de 28% du trafic maritime mondial. En raison de la coexistence de tout type de navires en transit et un très grands nombres de ports, le nombre de parcs marins, réserves et zones protégées de ce milieu sensible s'en trouve certainement affecté. La Méditerranée est en plus un bassin clos à coefficient de marée pratiquement nul. C'est pour cette raison que le renouvellement total de ses eaux dure environ 90 ans, pratiquement un siècle. Il est à noter qu'à ce titre la Méditerranée est classée zone spéciale par plusieurs annexes de la convention MARPOL en raison bien entendu de sa sensibilité et sa nature de mer fermée.

Alors là, cette image montre un peu la densité du trafic en particulier dans quelques détroits et surtout au niveau du détroit de Gibraltar qui dépasse les 300 navires par jour. Et là, une image illustre la complexité des routes maritimes et des connexions qu'il y a entre les ports de la Méditerranée occidentale. C'est dire combien le trafic est dense dans cette zone en particulier. Quant au détroit de Gibraltar, dans cette zone de transit qui représente un carrefour pour le trafic maritime international et dont le port de Tanger med constitue actuellement un levier pour l'économie du Royaume, la menace d'une pollution majeure ou bien d'un acte quelconque mettant en péril la sûreté maritime est permanente. Du fait de la densité du trafic, l'impacte d'un éventuel incident serait lourd de conséquences et affecterait aussi bien les ressources écologiques que socio-économiques. La distance entre les deux rives et l'influence des deux climats, la violence des vents et des courants ainsi que la densité du trafic, sont autant de facteurs qui contribuent à l'augmentation du risque dans cet espace restreint. Là, cette image illustre la modification du dispositif de surveillance du trafic maritime qui a été adopté à l'OMI à la 82^{ème} session du Marine Safety Committee. Et c'est une proposition qui a été faite par l'Etat marocain pour réguler la circulation à l'occasion de la création du port du Tanger med.

Et j'en viens aux mesures prises. Des efforts soutenus sont déployés au niveau des différentes administrations en vue de limiter voire éradiquer les risques liés à la sécurité et à la sûreté maritime. Le but recherché étant la mutualisation des moyens mis en œuvre en vue d'atteindre les résultats escomptés avec une complémentarité d'efforts. Parmi ces actions, je citerai notamment la mise en œuvre d'un système de notification des navires à destination ou en provenance des ports marocains ainsi qu'au transit au large (The vessel traffic monitoring identification system). Il y a aussi l'instauration d'un système de gestion de trafic maritime côtier et portuaire avec un partage de données entre les autorités concernées. En 3^{ème} lieu, il y a l'institution de l'obligation de compte rendu des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes préalablement à leur accès à la zone économique exclusive. Et cette mesure a été prise suite au naufrage qui représente un sinistre souvenir, le naufrage du « Prestige ».

Le 4^{ème} point concerne la généralisation du système de communication de détresse GMDSS pour couvrir la totalité de la zone de compétence tout en partageant l'information à l'échelle nationale et internationale. Le cas de coopération en la matière entre le MRCC et le CROSS Gris-Nez, mérite d'être cité à cet effet. Il y a aussi le contrôle de l'activité de pêche par l'instauration d'un système de positionnement de navires de pêche roturière pour d'une part contribuer à la préservation du patrimoine halieutique et d'autre part être en conformité avec les directives européennes liées à l'exportation des produits de pêche. Et enfin, il y a le renforcement de la présence en mer au niveau des points chauds, de départ de migrants illégaux ou de trafic. Donc la présence permanente de la marine où il y a du trafic illicite.

Quelques actions qui sont en cours de réalisation, c'est le projet de loi visant à renforcer les sanctions à l'encontre des capitaines de navires en cas de déballastage sauvage ou de rejet illicite en mer de matières dangereuses. Il est actuellement dans sa phase finale. Cette loi

contribuera certainement à dissuader les récalcitrants et à se conformer aux conventions internationales en la matière.

Le 2^{ème} point, c'est des démarches sont actuellement en cours pour s'associer au réseau européen SafeSeanet. Et le dernier, c'est la mise en place des installations AIS le long du littoral marocain dont l'objectif principal est d'organiser la circulation maritime pour éviter les accidents.

Comme vous le savez, le Maroc a ratifié un certain nombre de convention que vous voyez devant vous. La convention de Barcelone dont l'outil opérationnel est le REMPEC dont le Directeur est ici présent parmi nous, la convention OPRC 90, l'accord de Lisbonne et il y a aussi un accord sous-régional Maroc-Tunisie-Algérie qui a donc été ratifié en 2011.

En ce qui concerne la migration illégale toujours dans le cadre de coopération régionale, la marine royale effectue des patrouilles mixtes avec la gendarmerie ou bien la *Guardia civil* espagnole, il y a aussi la coopération dans le cadre de l'initiative 5+5 Défense et au niveau national nous avons deux institutions qui ont été établies il y a 4 ans C'est l'observatoire national de la migration et la direction de la surveillance des frontières qui s'occupe des aspects de la migration. En ce qui concerne le STUP le Maroc est membre de la CECLADE (Centre de Coordination et de Lutte Anti Drogue en Méditerranée).

Un mot sur la coopération entre les deux VTS Tarifa Trafico et Tanger Trafic. L'objectif principal est de renforcer l'identification et le suivi des navires, un meilleur contrôle des situations dangereuses en mer et l'obligation de notification de marchandises dangereuses et de la mise en place d'un réseau d'échange de données.

Deux points pour lesquels que je citerai en guise de recommandation et de conclusion, pour lesquels il y a peut-être lieu de mener une réflexion, pour mener une coopération dans ce domaine, c'est la surveillance maritime en Méditerranée. Chercher une complémentarité des moyens. Des moyens institutionnels, opérationnels et tout le reste. Et le renforcement des capacités d'action contre les risques qui menacent la région de la Méditerranée et cela peut être une conséquence de cette coopération de la surveillance et tous ces fléaux qui concernent la pollution, le terrorisme, la migration, le trafic d'armes, les stupéfiants et j'en passe. Et par ces deux recommandations, je conclus mon intervention. Je vous remercie pour votre attention.

Plenary session 2

Address by Régine Bréhier, Director of Maritimes Affairs, France

Sujet : La mission de surveillance de la navigation maritime, une composante essentielle de la sécurité maritime

Généralités :

Une des missions importantes de la direction des affaires maritimes est la mise en œuvre la politique de la France en matière de sécurité maritime. Cette politique comprend deux volets, celui de la « sécurité des navires » et celui de la « sécurité de la navigation ».

Autrement dit, la sécurité maritime comporte un volet « prévention », qui est assuré par le contrôle des navires au port : il s'agit du contrôle des navires français au titre de « l'État du pavillon » et du contrôle des navires étrangers qui font escale dans les ports français au titre du contrôle par l'État du port - PSC - *port state control*.

Il comporte un deuxième volet qui concerne le traitement des accidents maritimes avec la conduite des opérations de recherche et de sauvetage en mer (SAR – search and rescue), l'assistance aux navires en difficulté (MAS – maritime assistance service) et, enfin, un volet concernant les enquêtes après accident.

Les services chargés de la mise en œuvre de la mission de sécurité maritime :

Les services de la direction des affaires maritimes chargés de la mise en œuvre de la mission de sécurité maritime « sur le terrain » sont les CSN (centres de sécurité des navires) et les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage CROSS :

- **Les 16 centres de sécurité des navires (CSN) et les 3 services de sécurité maritime (outre-mer) :**

Ce sont des services spécialisés des Directions interrégionales de la Mer et des Directions de la Mer en charge du contrôle de la sécurité des navires.

Au titre de « l'Etat du pavillon » ils sont chargés de contrôler la conformité aux normes internationales, communautaires ou nationales des navires de commerce, de pêche et de plaisance battant pavillon français.

Ils effectuent les audits des navires soumis au code international de la gestion de la sécurité (dit code ISM – international safety management). Ces mesures s'inscrivent dans le renforcement des règles de sécurité des navires à passagers, qui ont été décidées en particulier, à la suite des naufrages dramatiques des ferries "Herald of Free Enterprise" en 1987 et "Estonia" en 1994.

Ils assurent également le suivi des navires en matière de sûreté des navires, en application du code international relatif à la sûreté des navires et des ports (dit code ISPS - international ships and ports security) qui a été adopté le 12 décembre 2002 par l'OMI.

Au titre des contrôles par « l'Etat du port », dans le cadre des memoranda auxquels la France adhère (Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires étrangers par l'État du port, dit « mémorandum de Paris » ou « Paris MoU » signé en 1982 et Mémorandum de l'Océan Indien) ou détient un statut d'observateur (Mémorandum des Caraïbes) et de la directive européenne n° 2009/16/CE sur le contrôle des navires étrangers par l'État du port, ils procèdent au contrôle des navires étrangers en escale dans les ports français.

Depuis le 1er janvier 2011, un nouveau régime du contrôle des navires étrangers qui fréquentent les

ports de l'Union européenne a vu le jour avec le NIR (new inspection regime), fondé sur l'utilisation d'un système d'information européen inédit, le système THETIS, géré par l'AESM (agence européenne de sécurité maritime). Désormais, 100% des navires touchant les ports de l'Union européenne doivent être inspectés selon un partage équitable de la charge entre tous les États adhérant au « Paris MoU ».

Il s'agit là de l'une des mesures phare du paquet « Erika III ».

Par ailleurs, la certification au titre de la norme « ISO 9001-2008 » des activités liées à la sécurité des navires est en cours d'instauration et sera effective d'ici à la fin de l'année 2012. Elle sera un gage d'efficacité de l'action des centres de sécurité des navires.

– Les 7 centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et les 2 centres de sauvetage maritime (MRCC) de métropole et des outre mers :

Ils sont chargés, dans les limites de leur zone de compétence, de l'exécution de six missions :

- la recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer (mission SAR – search and rescue) : le CROSS Gris-Nez assure la fonction de SPOC (SAR point of contact) français ;
- la veille des alertes de sûreté des navires : le CROSS Gris-Nez assure la fonction de SPOC français ;
- la surveillance de la navigation maritime ;
- la surveillance des pêches maritimes : le CROSS Etel assure le rôle de centre national de contrôle des pêches ;
- la surveillance des pollutions marines : le CROSS Jobourg assure le rôle de « CROSS référent principal » et les CROSS Corsen et Méditerranée, celui de « CROSS référent secondaire » ;
- la diffusion des renseignements de sécurité maritime.

Depuis 2007, tous les CROSS métropolitains sont certifiés au titre de la norme ISO 9001-2008. Cette certification est un gage de la qualité du service rendu par les CROSS.

S'agissant des enquêtes après accident, c'est le bureau enquête accidents (BEAMer), placé auprès du ministre chargé de la mer qui en assure la mise en œuvre. Il est important que l'administration dont j'ai la charge s'appuie sur les recommandations qui émanent du BEA, afin de faire évoluer la réglementation et, ainsi, améliorer la sécurité maritime.

La mission de surveillance de la navigation concourt aux objectifs de la sécurité maritime en veillant à assurer le suivi du trafic maritime de manière à être prêt en permanence à prendre les mesures « de traitement » adéquates en cas d'incident ou d'accident maritimes.

La mission de surveillance de la navigation maritime s'inscrit dans un cadre juridique international, européen et national :

- Les conventions internationales de l'OMI : COLREG (1972) ; MARPOL (1973) ; SOLAS (1974) ; les résolutions A.857 (20) et A.950 (23) ;
- Les directives européennes des « paquets Erika » (Erika I, II et III) : Il s'agit de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée, de la directive 2009/17/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 et de la directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011.

Cette directive est une des six directives du troisième paquet de sécurité maritime dit « paquet Erika III ». Le Parlement européen et le Conseil ont en effet adopté, le 23 avril 2009, sous l'impulsion de la présidence française de l'Union européenne, le troisième paquet sur la sécurité maritime qui a été publié au journal officiel de l'Union européenne le 28 mai 2009. Le paquet Erika III se compose de deux règlements et de six directives qui renforcent significativement la réglementation européenne relative à la sécurité maritime.

- Le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime transpose en droit français les dispositions de la directive 2002/59/CE modifiée par la directive 2009/17/CE.

Le décret distingue trois composantes de la mission de surveillance de la navigation maritime :

- **le suivi du trafic maritime** : consiste à recueillir les informations et les comptes rendus obligatoires fournis par les navires en transit le long des côtes françaises ; ces informations sont saisies dans une base de données commune européenne (SAFESEANET) à laquelle sont connectés au niveau européen tous les centres de surveillance maritime et les ports.

L'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) met en œuvre SAFESEANET, dont l'autorité Nationale Compétente (NCA) pour la France est la DAM.

Les autorités locales compétentes (LCA) sont les CROSS, les préfetures maritimes, la douane et les ports. Le point de contact unique de la France avec SAFESEANET est la cellule nationale d'information sur le trafic maritime (située dans les locaux du CROSS Jobourg).

Le système d'information national « Trafic 2000 » est le portail français de SAFESEANET.

- **le service dit de trafic maritime « côtier »** : cette mission a pour objet de suivre et apprécier le comportement des navires dans les flux de trafic afin de détecter les situations à risque et, le cas échéant, fournir aux navires les informations nécessaires à la sécurité du trafic ;
- **le service d'assistance maritime**, qui organise l'information, l'aide et l'assistance des navires à la suite d'un incident ou d'un accident.

La mission de surveillance de la navigation maritime est mise en œuvre, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, par le CROSS, dont le directeur est le représentant permanent.

Au titre du suivi du trafic maritime, il est fait obligation aux capitaines de navires de transmettre au CROSS les comptes rendus de situation prévus par les réglementations internationales et au CROSS, dès qu'il a connaissance d'un incident ou d'un accident, d'en informer les autorités maritimes et portuaires concernées.

Au titre du service dit de trafic maritime « côtier », le CROSS veille le trafic maritime et transmet aux navires les informations nécessaires ou utiles à la sécurité de la navigation.

Au titre du service d'assistance maritime, le CROSS est désigné comme interlocuteur des navires pour la transmission et la réception des informations relatives à la sécurité des navires ou de la navigation.

**Draft address by the Commandant of the Hellenic Coastguard Vice Admiral (HCG)
Dimitrios BANTIAS**

Monsieur le Secrétaire Général de la Mer,

Dear Director General for Maritime Affairs and Fisheries of the European Commission,

Dear Admirals and delegates

Dear colleagues,

It is an honour to be with you today since we share not only the Mediterranean Sea but also the constant effort to make it cleaner, safer and more secure in order to enjoy the benefits it generously offers to our countries and people.

This Forum takes place in Marseille, a city with strong historical relations with my country, Greece. It is our common heritage that is driving me to recall the city's port famous label that **"ici vers l'an 600 avant JC des marins GRECS ont aborde venant de PHOCEE cite Grecque d' Asie Mineure ils fonderent Marseille d' ou rayonna en occident la civilisation"**. Therefore, I would like to congratulate the Secretary General of the Sea for his choice to organise the 2nd Mediterranean Coastguards Functions Forum in "Μασσαλία" as we call the city in greek.

Several previous speakers have already made reference to the challenges the Mediterranean is facing today. I fully agree with what has been said about the need to enhance maritime safety including search and rescue and improve surveillance capabilities to detect unlawful acts, protect human life and fight cross-border crime in the Mediterranean. But, today's core question is **what we can do together**.

It is my strong belief that we can do much. I will try to be concrete, since the majority of the participants are the operational people!

Firstly, the networking opportunities provided by the Forum are unique. My organization, the Hellenic Coast Guard was present in 2009 in Genoa and we have always been looking at this Forum, as well as at other relevant Fora, with big expectations to **meet colleagues and agree on common objectives and areas of cooperation.**

Maritime safety should indeed be the first main objective. As we all know, it relates both to the protection of human life - and there are several examples of lives lost in our waters,

being lives of people looking for a better future, but also lives of passengers and travelers- as well as of the property at sea.

Focusing on search and rescue aspect, which is amongst the essential coast guard functions, the existing international regulatory regime is defining our tasks. Indicative international provisions are the best example:

- SAFETY OF LIFE AT SEA, SOLAS 60, IMO, Reg V/15
- CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE, Hamburg 1979, chapter 2

In this context and taking into account that in Greece we have a Coastline of 18,400 km, more than 9.000 islands and 1,150,000 km² Search & Rescue Region, it is for the Hellenic Coast Guard the core task and the most challenging one.

Having said that, I can see several areas where this Forum can attribute added value with regard to maritime safety. With regard to the forthcoming **extension of SAFEMED** project, I think that we can elaborate further in view of our participation and contribution. To this end, **the contribution of EMSA could also be substantial.**

Even in the domain of Search and Rescue, there are some examples of what we, as operational actors, can do together within this Forum. The organisation of relevant seminars will give us the opportunity to exchange views and to share experiences in order to enhance at least the methodology of how to manage a search and rescue incident.

The same could be foreseen for the protection of the marine environment. **REMPEC is a living proof** of what a strong cooperation could be considered among littoral states. **It is inevitable to state that the ratification of the revised Barcelona Convention and its Protocols should be at least our aim.**

Ladies and gentlemen,

This brings me to the next topic, that of maritime surveillance and the understanding that the Mediterranean constitutes the sea route of illegal immigration flow to Europe. **Cross border crime including trafficking, smuggling and drugs is an area where maritime surveillance is needed and should be enhanced.**

I strongly believe that there are a lot of operational aspects in which we can elaborate further.

A characteristic example is the organisation of common training in order to achieve exchange of experiences and best practices.

Another indicative example for maritime surveillance is the need for data exchange. In such challenging times – and I hereby mean in economic terms – it is a luxury not to share surveillance data in such shared sea.

Data could be shared upon common agreement in a real or almost real time, without undermining the essential requirement of **interoperability**, which is a prerequisite for sharing.

The establishment of points of contact could be of our benefit without disregarding the already established structures of international cooperation in the framework of potential bilateral agreements, International Organisations and/ or FRONTEX and EUROPOL.

European initiatives like the **Common Information Sharing Environment** and the foreseen Regulation **EUROSUR** will contribute substantially to our efforts.

Ladies & gentlemen,

Before closing my speech, I would like to say a few words about relevant cross-border initiatives with **which it is really worth identifying synergies**. As you may already know the Hellenic Coastguard undertook the Chairmanship of the European Coastguard Functions Forum. The rationale and objectives of the ECGFF are very similar to the present - it couldn't be otherwise as our organizations face similar challenges almost all round Europe or even the globe.

I and my ECGFF colleagues confirmed, among others, that our Forum provides an excellent platform to enhance sectoral and cross-sectoral cooperation, exchange best practices and promote dialogue at international, national and regional level and recognises the need for enhanced collaboration between authorities to manage threats and better

implement the maritime aquis; that enhancing maritime safety and security requires good governance at sea to which all coast guard functions across borders and sectors should contribute

I believe that it would **be mutually beneficial to transfer developments regarding organizational, practical and operational aspects from one CoastGuard Forum to the other.** It would be also mutually beneficial to share the work to be or is carried out from one CoastGuard Forum to the other.

Ladies and gentlemen,

Nowadays, there is a sharp increase of number of illegal immigrants trying to reach the “promised land”. Taking this reality into account, I want to share with you my deep concern about people in danger or losing their lives in our seas, being usually **victims of criminal networks that promise them a better future in Europe.** I refer to hopeless immigrants and I am sure you agree with me that this is an unacceptable situation. I would thus urge you, the European Commission and the competent European Agencies to strengthen our efforts to diminish and eventually stop this phenomenon. **I believe that we can all work together to this end.**

Thank you very much for your attention.

Address by General Cherif AZZOUZ, Algeria

Monsieur le Secrétaire général de la mer, Monsieur l'Amiral, Chef d'Etat Major de la Marine Française, Monsieur le Préfet Maritime, Messieurs les Généraux, Madame la Directrice des Affaires Maritimes, Messieurs et Mesdames,

C'est un plaisir pour moi d'être parmi vous à l'occasion de cette rencontre importante consacrée à un domaine qui nous intéresse tous, à savoir les fonctions garde côtes en méditerranée. Une préoccupation, un objectif qui ne peut être qu'une autre opportunité pour renforcer encore plus la coopération entre nos forces et nos pays et ce afin de lutter ensemble contre tous les fléaux, risques et menaces se trouvant ou qui peuvent se trouver dans cet espace maritime qui nous rassemble, à savoir la mer méditerranée.

Pour mon pays et dès 1973, moi en 1973 j'étais élève à l'Académie Navale de Libourne et je remercie Monsieur le Secrétaire général de la mer d'avoir organisé ce Forum, ce qui m'a permis de rencontrer mon ami l'Amiral Vincenzo MELONE, ça fait 40 ans que je ne l'ai pas vu et je l'ai vu à l'occasion de ce forum. (Applaudissements).

Donc dès 1973, les pouvoirs publics ont créés par ordonnance n°73-12 du 3 avril 1973 un Service National de Garde Côtes auxquels ont été confiées toutes les missions de l'Etat algérien en mer. Nous aussi, nous avons une Fonction Garde Côtes et à partir de 1973 tout a été remis aux forces navales. Donc la Douane en mer, la Gendarmerie maritime, tout a été annulé. On a récupéré les moyens et comme cela on a un service national de garde côtes qui dépend complètement des forces navales c'est-à-dire du ministère de la Défense nationale.

Toute les missions de l'Etat algérien notamment les missions de police maritime, les missions de sécurité et de sûreté maritime particulièrement maintenant le terrorisme et l'immigration clandestine. Les missions d'intérêt public en mer, le SAR, la lutte contre les différentes pollutions marines, la gestion administrative des gens de mer et des navires et enfin la mise en ordre de la défense nationale. Car le service national de garde-côtes algérienne est une partie intégrante des forces navales.

Pour mener à bien cette lourde tâche, les services implantés tout le long du littoral algérien disposent d'unités dans tous les ports de commerce, de pêche et de plaisance.

Parmi les moyens dont ils disposent, je cite, les nouveaux moyens qu'on vient de réaliser dernièrement : des patrouilleurs de haute mer acquis auprès d'une Société Française de vedettes de sauvetage et de remorqueurs de haute mer Norvégien, des hélicoptères SAR et nous avons des postes d'observation et des brigades d'intervention côtière.

Mon intervention était spécialement pour vous expliquer pourquoi nous avons réalisé ces remorqueurs de haute mer. L'Algérie est un grand exportateur de pétrole, nous avons 3 ports principaux, nous avons donc besoin de réaliser ces remorqueurs. Le trafic maritime le long de la côte algérienne est très intense. Si un jour il y a un accident, ce sera une catastrophe pour tous les pays de la méditerranée. Ce service exerce une mission au profit de l'ensemble des départements ministériels à compétence maritime. Il entretient avec ces derniers des relations fonctionnelles, solides en matière d'échange d'informations et de coopération multilatérale. Il participe également à travers le département des affaires maritimes à l'étude et à l'élaboration des textes législatifs et réglementaires. Il contribue à travers ses études, à travers ces cadres

spécialisés en affaires maritimes aux travaux des institutions internationales notamment l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale, l'Organisation internationale du travail, etc. Et aussi pour les fonds internationaux d'indemnisation, pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbure, le FIPOL.

Messieurs et Mesdames, je profite également de cette opportunité pour porter à votre connaissance que les forces navales algériennes ont acquis 3 remorqueurs de haute mer de type Abeille destinés entre autre aux opérations de recherche, de sauvetage, d'assistance en mer et de lutte contre les pollutions marines. Un objectif que mon pays a tracé et ce dans un souci d'abord de respecter ses engagements internationaux en matière de SAR, de lutte contre les pollutions marines pour mettre en place un dispositif opérationnel d'intervention efficace de sécurité maritime répondant aux normes internationales. L'Algérie est membre de l'OMI et a ratifié la majorité de ses instruments internationaux. Elle dispose aussi d'une mission permanente des affaires maritimes à l'OMI dirigée par un officier supérieur des garde-côtes. Mon pays a été confronté notamment ces dernières années à des catastrophes maritimes ayant causé beaucoup de pertes humaines et matérielles.

La protection de nos espaces maritimes et de notre littoral très menacés par les pollutions notamment l'hydrocarbure et autres matières dangereuses et nocives. La configuration de la côte algérienne et la densité du trafic maritime des navires qui sillonnent nos espaces maritimes notamment les pétroliers en transit au large de nos côtes et aussi les nôtres dans les ports pétroliers. Cette situation fait de l'Algérie un pays très vulnérable aux pollutions marines.

Merci de votre attention.

Address by Michel BABKINE, Head of SECMAR organism, France

Il m'appartient, en tant que responsable de l'organisation SECMAR pour la France, de vous présenter les éléments fondamentaux de l'organisation française du sauvetage en mer.

Posons tout d'abord le cadre institutionnel.

En tant qu'Etat côtier la France contribue à l'organisation mondiale du sauvetage maritime.

Elle est également partie prenante de la convention internationale de Hambourg.

En tant qu'Etat membre de l'OMI, elle prend part à l'élaboration de la réglementation internationale et à la mise au point des recommandations opérationnelles communes.

Au plan opérationnel, la France fournit des services de recherche et de sauvetage dans les espaces maritimes placés sous sa responsabilité ainsi que, le cas échéant, à l'extérieur en apportant son soutien aux autres Etats côtiers.

Au niveau national, le sauvetage des vies humaines en détresse en mer est porté par la fonction garde côtes.

Le dernier comité interministériel de la mer a confirmé le rang de priorité élevé attribué au sauvetage au sein des missions de l'Etat en mer. L'ensemble des administrations qui siègent au sein du comité directeur de la fonction garde côte partagent cette priorité. Ces administrations sont présentes dans notre forum. Je les cite selon l'ordre de l'alphabet :

- affaires maritimes,
- douanes,
- gendarmerie,
- marine nationale,
- sécurité civile.

Outre ces administrations, la société nationale de sauvetage en mer, la fameuse SNSM, incarne la priorité de la mission de secours en mer qu'elle réalise à hauteur de 40% des interventions.

Cette énumération traduit bien le fait qu'en France le sauvetage en mer est un domaine de coopération interministérielle placée sous l'égide du Premier ministre et dont l'animation est confiée au secrétariat général de la mer.

Au sein du gouvernement la responsabilité du sauvetage maritime incombe au ministère chargé de la mer et de la sécurité maritime. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les CROSS, qui assurent, en tant que MRCC au sens de la convention de Hambourg, la coordination des opérations de secours en mer sont rattachés à ce ministère dont la direction des affaires maritimes est l'administration centrale compétente.

Au niveau régional,

la conduite des opérations de recherche et de sauvetage relève directement de la responsabilité opérationnelle des Préfets maritimes. Ils exercent cette responsabilité en tant que représentants de

l'Etat en mer, coordonnateurs de l'action de l'Etat en mer et directeur des opérations de secours au titre du nouveau dispositif ORSEC maritime.

Les préfets maritimes ont à leur disposition les CROSS dont les directeurs sont les représentants permanents et qualifiés. Saluons la présence dans notre note d'assistance du directeur du CROSS Méditerranée, dont les locaux sont situés à quelques dizaines de kilomètres d'ici, à Toulon.

Evoquons maintenant quelques faits et chiffres.

Les services de recherches et de sauvetage maritime réalisent dans les eaux françaises, en moyenne annuelle 8000 opérations. Ces opérations concernent 10 000 personnes. Le nombre de personnes décédées ou disparues s'établit autour de 200.

Les accidents sont liés à la pratique des activités de plaisance et de loisirs nautiques, à la navigation commerciale et à la pêche.

Si l'on veut établir une échelle de gravité dans les accidents traités, ce sont les activités de baignade pratiquée devant les plages et de plongée sous marine qui génèrent le taux de perte de vies humaines le plus élevé, suivi par les activités de pêche, la navigation commerciale et enfin par la navigation de plaisance.

La navigation de plaisance occasionne un taux d'alerte important mais pour des situations souvent bénignes dont le traitement relève d'avantage de l'assistance aux biens que d'un sauvetage des vies humaines.

Outre les causes ordinaires d'accident survenues dans nos zones de responsabilités s'ajoutent dans les eaux de l'océan Indien, notamment, les flux migratoires particulièrement vulnérables au risque maritime. Au voisinage de Mayotte par exemple 72 décès ou disparitions ont été déplorés en 2011.

Ces statistiques attestent que les mouvements migratoires par voie maritime constituent à eux seuls un défi pour l'organisation des secours en mer. Le phénomène est commun à l'ensemble de régions traversées par les flux migratoires. Le bassin méditerranéen est aussi concerné. La France est donc associée aux réflexions engagées par l'OMI et par l'office international pour les migrations sur ce sujet.

La planification de la mission de recherche et de sauvetage pour la période 2009/2013 s'articule entre les 2 volets de l'organisation des secours.

Le premier volet est dédié au renforcement du dispositif de secours aux personnes isolées victimes d'un accident :

- création des SMUR maritimes, SMUR signifiant service mobile d'urgence et de réanimation
- harmonisation des procédures de secours sur la bande littorale,

Le second volet cible le développement de nos capacités à répondre à un accident impliquant de nombreuses victimes.

Passons aux particularités que présentent les opérations de sauvetage engagées à la suite d'un accident impliquant un grand navire , thème central de notre forum.

Notre vision des opérations de sauvetage maritime de grande ampleur s'inscrit dans le prolongement des conclusions des groupes de travail que l'OMI a lancé en réponse aux préoccupations du monde maritime sur la mise en circulation des navires à passagers de grande capacité d'emport.

Nous partageons ces préoccupations d'autant plus que se développent dans nos eaux des activités de croisière mais aussi un trafic régulier de ferries pouvant transporter plus de 1000 passagers entre les deux rives du bassin occidental de la Méditerranée, comme entre les deux rives de la Manche.

Un accident majeur impliquant ce type d'unité aurait toutes les caractéristiques d'un évènement appelant la mise en œuvre d'une opération de sauvetage de grande ampleur selon les critères retenus par les recommandations internationales :

le nombre de victimes et l'intensité des efforts opérationnels déployés,
les ressources opérationnelles à mettre en œuvre dans un temps limité qui dépasseraient les capacités habituellement disponibles,
l'appel au soutien des Etats voisins.

Une situation d'une telle gravité imposerait la conduite d'une opération de secours sur une grande échelle qui mettrait en œuvre les deux ressorts du sauvetage maritime :

la solidarité mutuelle des gens de mer. Il serait naturellement fait appel aux navires présents sur la zone de l'accident pour participer aux opérations,

la solidarité nationale en recourant à l'organisation ORSEC. Cette organisation consiste pour les pouvoirs publics :

à mobiliser l'ensemble des moyens maritimes et terrestres de secours disponibles ;

à réunir ces moyens au sein d'un dispositif unique et suffisamment étoffé pour traiter l'évènement ;

à placer ce dispositif commun sous l'autorité unique du directeur des opérations de secours maritime pour lui permettre d'assurer la conduite des opérations réalisées en mer.

Une opération de secours maritime de grande ampleur comporte 3 phases : soigner les victimes sur les lieux de l'accident, les ramener collectivement à terre dans un lieu de débarquement, les transférer aux secours terrestres.

La planification des secours vise ainsi 3 objectifs :

Partant du principe que le navire peut être considéré comme un lieu temporairement sécurisé, éviter une évacuation massive en mer et conduire le navire dans un lieu où les victimes seront débarquées.

A cet effet, l'équipage doit être renforcé pour lutter contre le sinistre et gérer la crise. Il faut ainsi transférer à bord du navire accidenté des équipes techniques de soutien.

Dans l'hypothèse inverse, si le naufrage du navire est inéluctable ou que l'ampleur du sinistre le rend inhabitable, les opérations de secours sont ciblées sur la sécurisation de l'évacuation et de la récupération de l'ensemble des personnes présentes à bord, puis sur leur conduite vers un point de débarquement :

Le 2° objectif d'une opération de sauvetage de grande ampleur est de Prendre en charge les victimes à bord du navire accidenté, les trier selon l'importance des blessures et les traiter

médicalement. A cet effet et de manière analogue à ce qui est pratiqué à terre, le dispositif prévoit une médicalisation massive au cours des opérations de secours maritime. Il faut pouvoir projeter des équipes médicales avec le matériel nécessaire sur les lieux de l'accident.

Assurer la continuité et l'enchaînement des opérations de secours maritimes puis terrestres de manière cohérente pour éviter une rupture dans la prise en charge des victimes.

La réforme de l'organisation de sécurité civile accomplie en 2004 a établi une direction opérationnelle bipolaire des opérations de secours engagées en mer puis à terre à la suite d'un accident maritime majeur.

Le préfet maritime est directeur des opérations de secours en mer. Le préfet de département est directeur des opérations à terre. Ce dernier agit avec le soutien et sous la supervision du préfet de zone de défense et de sécurité.

Cette construction cohérente doit permettre aux chaînes de commandement des opérations de secours maritimes et terrestres de fonctionner en interface, c'est-à-dire de manière liée en évitant les divergences qui seraient imputables au manque d'information et d'entraînement en commun.

J'ajoute que les opérations de secours maritime de grande ampleur ne se limitent pas au traitement des accidents survenant à des navires à passagers de grande taille. Elles ont vocation à répondre à tout accident impliquant un nombre élevé de victimes. Par exemple un accident affectant une vedette à passagers exploitée sur des dessertes locales.

Ce dispositif a également pleinement vocation à s'appliquer à des accidents aériens survenant au dessus des espaces maritimes, notamment en approche maritime des aéroports. Plusieurs plateformes aéroportuaires sont situées à proximité immédiate du littoral de la façade méditerranéenne, comme, Marseille, Nice ou Toulon pour la France. L'hypothèse d'un accident aérien impliquant un avion de ligne est intégrée dans l'identification des risques maritimes potentiels en Méditerranée.

Je conclurai ce propos par quelques mots sur l'entraînement des personnels, sachant que fort heureusement les accidents impliquant de nombreuses victimes sont très rares ce qui justifie d'autant plus de maintenir les personnels en capacité de réagir de manière appropriée au cas où il s'en produirait.

Nous organisons chaque année en métropole et outre-mer une campagne d'exercice comprenant 8 à 10 éditions en moyenne à partir de scénario de 3 types : un accident sur un grand navire à passagers, un accident sur une vedette à passagers et un accident aérien en mer.

Ces exercices sont conjoints entre les organisations maritimes et terrestres de secours puisque leur but est de forger des modes d'actions cohérents de la part des équipes maritimes et terrestres.

Ces opérations nous permettent de mettre en lumière plusieurs points critiques : les communications opérationnelles entre le dispositif de secours maritimes et les centres de secours,

la gestion de la masse des informations recueillies, j'entends par là le tri et le partage de ces informations,

les capacités de l'équipage dudit navire à gérer la crise à bord du navire accidenté. Ce constat est particulièrement récurrent pour les vedettes à passagers affectées aux dessertes locales ou aux promenades en mer qui peuvent transporter plusieurs centaines de personnes et où les équipages sont réduits au strict minimum nécessaire à la navigation et aux manœuvres portuaires,

l'unicité de la coordination globale du dispositif de secours, sachant que l'hétérogénéité des ressources spécialisées obéissant chacune à des chaînes de commandement spécifiques peut être une difficulté,

enfin, le comptage des victimes est toujours une difficulté avec pour conséquence potentielle le rallongement significatif des opérations.

Avant de répondre à vos questions, je rappelle que nous avons cet après-midi un atelier de travail consacré à ce sujet, au cours duquel nos amis italiens nous feront part de leur expérience récente en la matière.

Je vous remercie.

Address by Raymond VIDIL, President of *Armateurs de France*

Messieurs,

Je souhaite tout d'abord vous remercier de l'honneur qui m'est fait, en tant que président d'Armateurs de France, de prononcer ces quelques mots à l'occasion du 2^{ème} Forum des fonctions garde-côtes de la Méditerranée.

La Méditerranée est, avec le Canal de Suez, l'un des principaux poumons du transport maritime international. Ce berceau de la navigation commerciale, qui a donné naissance à de grandes et prospères civilisations, a très largement forgé notre monde actuel, tant culturellement qu'économiquement. Aujourd'hui, et bien que ne représentant qu'une faible part des étendues marines, la Méditerranée a su conserver son rayonnement stratégique en matière de circulation maritime des personnes et des biens.

Grâce à sa position géographique unique, cette mer fermée demeure au croisement des routes commerciales et des cultures du monde. Ainsi, au-delà des trafics maritimes intra méditerranéens, elle voit transiter la majeure partie des approvisionnements de l'Europe du Sud et du Nord. A quoi viennent s'ajouter le transfert des productions industrielles vers l'Asie ainsi que les flux liés à nos besoins en énergie.

Une réalité positive que traduit le classement des Etats du pavillon, puisque, parmi les 10 pavillons les plus importants au monde, figurent 3 pavillons méditerranéens - la Grèce, Malte et Chypre.

Ce panorama serait incomplet si je n'évoquais l'essor, ces dernières années, d'une industrie de la croisière en Méditerranée. Avec pour conséquence un nombre de navires toujours plus important, dont la taille mais surtout le nombre de passagers ne cessent de croître.

Ne le cachons pas, l'accroissement des trafics maritimes en tout genre induit une pression importante sur la sécurité et l'environnement. Mais gardons-nous des caricatures et n'oublions pas que le transport maritime n'est pas seul en cause : le développement de l'activité humaine en bord de côtes constitue la menace essentielle pour cette mer fermée.

Le transport maritime est presque aussi ancien que l'humanité et a toujours trouvé les ressources humaines, économiques, intellectuelles pour surmonter les difficultés et œuvrer dans la voie du progrès tant en matière d'environnement, qu'en matière de sûreté et de sécurité.

Dans un environnement entièrement mondialisé, l'armateur, plus qu'aucun autre, doit constamment se remettre en question dans une quête d'efficacité, respectueuses des hommes, des cultures et des territoires.

La sécurité et la sûreté en sont des exemples tout à fait emblématiques et je sais que ce sont des sujets qui sont au cœur de votre action. Cent ans après le Naufrage du Titanic, elles restent une priorité majeure pour tous les armateurs. Et c'est à double titre que je vous dis ceci : en tant, bien sûr, que Président d'Armateurs de France, mais également – et j'ai presque envie de dire « surtout » - en tant que président d'une compagnie maritime méditerranéenne, Marfret.

Dans ce domaine crucial pour les armateurs, il me faut saluer le travail minutieux et la vigilance de l'Organisation Maritime Internationale. La sécurité, la sûreté, la formation des personnels navigants

et le respect de l'environnement y font l'objet de réglementations nombreuses et en perpétuelle évolution.

Pour les armateurs, l'internationalisation est le corollaire de la mondialisation. Dès lors que nous évoluons pour l'essentiel en haute mer ou dans les eaux territoriales d'Etats très différents, la réglementation qui nous est appliquée ne saurait être nationale ou même régionale. Elle doit être mondiale pour être légitime et non discriminatoire.

Les armateurs jouent un rôle déterminant dans l'élaboration de ces règles communes. Je participais mardi dernier au conseil d'administration de l'International Chamber Shipping (ICS), qui est l'organisation professionnelle du transport maritime au niveau mondial. C'est dans cette enceinte que nous discutons avec l'OMI des futures réglementations et dessinons le transport maritime de demain.

Je le dis devant vous, éminents représentants de nos administrations: le transport maritime a été exemplaire. Nous avons soutenu avec conviction les efforts engagés depuis l'Erika pour rendre nos navires plus sûrs et contrôler les rejets à la mer, nous avons accompagné et souvent anticipé les évolutions de la réglementation environnementale et pris plus que notre part dans la lutte contre le changement climatique. Après la limitation des émissions de soufre, nous sommes sur le point d'adopter des règles sur le CO2 et demain sur le bruit. Et nous avons même accepté de traiter nos eaux de ballast pour éviter que des bactéries indéliques ne se promènent de part le monde.

Si le nombre d'accidents maritimes, aussi bien dans le transport pétrolier que dans les autres types de transport, diminue, nous ne baissons pas la garde. Car les enjeux sont nombreux.

J'ai par exemple beaucoup lu, ces dernières semaines, sur les conséquences supposées de l'augmentation de la taille des navires. Je me dois en effet de battre en brèche un certain nombre de stéréotypes. C'est à tort que le gigantisme des navires est présenté comme un risque pour la sécurité maritime. Tous, dans cette assemblée, nous savons parfaitement que l'augmentation de la taille des navires n'est pas un fait nouveau. Souvenons-nous ensemble que le début des années 70 a vu apparaître les premiers super tankers. Conçus et construits par des chantiers français, ces navires aux dimensions impressionnantes (400 mètres de long pour 500.000 tonnes de brut transportées) étaient pourtant d'une sécurité inégalée à l'époque ! Et ce grâce à leurs deux machines et à leurs deux lignes d'arbre. Ce sont le premier choc pétrolier et les réalités économiques qui ont eu raison de ces navires. Pas leur sécurité.

Les faits le prouvent : le gigantisme peut être une réponse pertinente à la constante augmentation de la demande de transport, à laquelle doivent répondre les armateurs depuis une vingtaine d'années.

Cette augmentation de la taille des navires est particulièrement importante dans le secteur des porte-conteneurs et, dans une moindre mesure, dans le vrac - je pense plus particulièrement aux navires construits pour la société VALE.

Outre le fait que le gigantisme accompagne l'évolution de la demande de transport maritime, il présente de nombreux avantages, à la fois en termes d'environnement - ce sont des navires modernes et très bien équipés - et de ressources humaines. Il permet en outre de réduire le nombre de navires à la mer et, *in fine*, le risque de collisions, et incidemment d'optimiser les coûts.

Quant au secteur de la croisière, l'augmentation de la taille des navires correspond plutôt à une volonté de démocratiser le tourisme maritime et il faut s'en réjouir. Ce n'est pas la taille du Costa Concordia qui a causé sa perte, c'est bien l'homme, comme dans la très grande majorité des accidents maritimes.

N'accablons pas le gigantisme. Il n'est pas responsable de tous les maux et nous devons résister à la tentation d'en faire un coupable idéal, qui nous ferait perdre de vue les vrais défis à relever.

En revanche, je comprends parfaitement votre inquiétude d'être confrontés à des événements de mer impliquant de gros porte-conteneurs avec un nombre important de conteneurs de marchandises dangereuse ou des navires à passagers ayant plus de 4.000 ou 5.000 personnes à leur bord.

C'est pour cette raison que l'industrie de la croisière a immédiatement réagi d'une manière tout à fait constructive en proposant, lors du dernier comité de la sécurité maritime, de nouvelles mesures pour une meilleure protection des passagers : augmentation du nombre de brassières de sauvetage au niveau des embarcations afin d'éviter aux passagers de retourner à leur cabine, meilleure prise en compte des différentes langues utilisées par les passagers, etc. Nous ne pouvons que soutenir ces recommandations qui ont d'ores et déjà été adoptées par l'OMI et que la France envisage de rendre obligatoires pour son pavillon.

Vous le constatez, les armateurs travaillent en permanence à l'amélioration de la sécurité de nos navires et c'est même le quotidien des équipes d'Armateurs de France. Nous travaillons pour cela en lien direct avec l'administration française et avec l'ensemble des institutions compétentes, tant au niveau européen qu'international.

Deux illustrations à l'appui de mon propos. Nous avons apporté notre soutien à la proposition faite à l'OMI de pesage des conteneurs avant embarquement, afin de lutter contre des déclarations imprécises ou erronées qui peuvent mettre en péril la stabilité et l'intégrité du navire.

Nous avons également travaillé avec le secrétariat Général de la Mer sur la problématique du maintien à bord des passagers car le navire, tant qu'il flotte, reste la meilleure planche de salut pour tous. Le concept de Safe Return to Port, développé par l'OMI, nous semble une réponse pragmatique et adaptée à l'évolution de la taille des navires.

En retour, ce que nous demandons à l'administration, c'est de contrôler ces textes avec discernement, dans le respect des rythmes de travail et des obligations commerciales.

Enfin, je souhaite conclure mon propos en vous faisant part d'une préoccupation majeure pour nous, armateurs, et que je sais être au cœur de vos échanges : la piraterie.

La piraterie est un fléau qui fait peser sur nos équipages un risque très lourd. Si le nombre d'incidents recensés dans la Corne de l'Afrique est en baisse, l'Etat somalien est toujours en déshérence et il est fort à craindre que la piraterie se soit installée pour longtemps dans le paysage de la région. Et dans le même temps, alors que la lutte est loin d'être achevée à l'est de l'Afrique, les armateurs sont témoins de développements similaires à l'ouest, dans le Golfe de Guinée.

Certains pays européens ainsi que l'Union européenne ont pris des décisions courageuses afin d'assurer la sécurité de nos navires dans ces zones à risque. Je tiens à leur rendre un hommage appuyé, et notamment à la Marine française, qui a été à l'avant-garde en permettant l'embarquement de militaires français pour protéger ses intérêts maritimes. Armateurs de France, qui considère et considère toujours la protection du pavillon français comme une obligation régalienne, a soutenu cette politique, qui dans un premier temps a pleinement atteint son objectif.

Aujourd'hui, nous observons que pour des raisons de disponibilité ou de délais, les Etats du pavillon sont de moins en moins en mesure de répondre aux besoins. En France, un 1/3 des demandes des armateurs restent aujourd'hui sans réponse. C'est inacceptable.

Lorsque la protection ne peut pas être assurée par une équipe militaire, l'armateur du navire battant pavillon français demande aujourd'hui à pouvoir embarquer des gardes privés, ce qui lui est refusé. Pourtant, un à un, les grands Etats européens, de l'Allemagne au Royaume-Uni en passant par l'Italie, ont décidé d'autoriser la protection privée armée à bord des navires battant leur pavillon. La France reste seule et les armateurs français, dans un contexte économique difficile, sont soumis à l'aléa de la décision publique, qui de plus en plus peut décider du sort des négociations commerciales.

Les armateurs utilisant le pavillon français sont donc dans une impasse : soucieux du respect de la loi, ils ne peuvent pas assurer efficacement la protection de leurs équipages, ce qui est pourtant leur première priorité. Pour continuer à travailler, et c'est tout le paradoxe, il leur faut désormais quitter le pavillon français.

Messieurs, il est urgent d'agir car l'inertie des pouvoirs publics, depuis plusieurs mois, profite à nos concurrents. La persistance des actes de piraterie dans la Corne de l'Afrique et leur recrudescence dans d'autres régions doivent conduire l'Etat français à autoriser, lorsqu'il ne peut pas offrir de protection publique, des gardes privés. C'est à cette condition seulement que pourront être sauvegardées l'activité et l'emploi maritimes en France.

Ainsi, je vous ai ici brossé un tableau de nos préoccupations en termes de sécurité et de sûreté, qui sont les principaux thèmes de vos journées. Il y en a bien d'autres. Vous n'êtes pas sans ignorer, qu'à l'instar de toutes les autres activités commerciales, nous affrontons une crise économique majeure, susceptible d'avoir des répercussions importantes pour l'avenir de notre profession.

Il faut donc faire attention à ne pas faire de la surenchère. Un exemple : les armateurs sont pris aujourd'hui en tenaille entre la baisse du prix du fret et l'augmentation des cours d'exploitation, liés en particulier à la hausse du prix des soutes et aux réglementations environnementales. Incontestables sur le fond, mais parfois irréalisables dans le calendrier imparté par l'OMI ou par l'Union Européenne. Je pense plus particulièrement ici à la mise en œuvre de la convention sur les eaux de ballast ou à la réduction du soufre.

Dans certaines zones, la nouvelle annexe VI de la convention MARPOL nous demande d'utiliser du carburant ne contenant pas plus 0,1% de soufre, et ce au plus tard au 1^{er} janvier 2015. Nous avons le choix entre renouveler la flotte, par exemple pour passer au GNL (mais avec quel argent ?), ou utiliser du gasoil, que nous paierons 80% de plus que le HFO actuel.

Cette réglementation a été adoptée en 2008, alors que le transport maritime était encore en plein essor. Entretemps, le cycle s'est retourné et nous sommes confrontés à une situation de surcapacité chronique et qui entraînent les prix vers le bas, en particulier dans les secteurs du vrac liquide ou solide.

En attendant des jours meilleurs, les pouvoirs publics ont le devoir d'être attentifs aux évolutions du secteur et de les accompagner. Nous avons donc besoin du soutien de nos gouvernements et d'une politique résolue de soutien aux entreprises.

Vous l'aurez compris, nous traversons actuellement, avec tant d'autres, une période de « gros temps ». Mais, vous le savez comme moi, l'histoire de la grande famille du transport maritime est fondée sur une capacité hors du commun à rebondir.

Le glorieux passé maritime de la Méditerranée en est le témoignage le plus éclatant. Aussi je suis fier, en tant qu'entrepreneur, méditerranéen de surcroît, de représenter les armateurs français, qui, chaque jour, se battent pour la pérennité de leur activité dans un monde en perpétuelle évolution.

Merci de votre attention.

WORKING GROUPS

Working Group 1: Maritime surveillance and SAR: Lessons learnt from Costa Concordia
(Rapporteur: Italy)

Tout d'abord, bon après-midi. Je profite de cette occasion pour remercier le Secrétaire général de la mer pour m'avoir donné cette possibilité d'être ici aujourd'hui. Comme je lui disais auparavant. Permettez-moi de le dire, en étant l'organisateur du premier forum, je suis très heureux. C'est un succès d'être là. Après un premier, il y aura un deuxième et ensuite un troisième. Cela signifie que ce premier n'est pas auto-célébratif sinon ça serait resté une chose d'un seul pays Aujourd'hui, on est là et je suis vraiment très heureux grâce à ça et je vous remercie car avec l'aide de la Commission européenne et la DGMARE qui nous a donné ce support pour continuer

Je reviens tout de suite sur mon groupe de travail, sur la présentation de l'accident du Costa Concordia et des *lessons learnt*. Je voudrais tout d'abord dire ceci : aujourd'hui avoir des *lessons learnt* dans cet accident est un peu tôt parce que comme je l'ai expliqué dans ma présentation, il y a en ce moment, trois enquêtes en cours : une enquête administrative, une enquête judiciaire et une enquête technique. Mais la judiciaire, comme la plupart des pays qui sont autour de cette table le savent, prend la place de toutes les autres et donc il y a beaucoup d'informations ne peuvent pas être délivrées. Mais le 15 octobre, il y aura un débat auprès du juge ou les experts du juge et les experts des parties entamées dans le procès vont présenter leur résultat techniques et évidemment ce que je peux déjà annoncer, c'est que les données du *Voyage data recorder* (VDR) sont là et vont donner beaucoup d'informations ainsi qu'une photo très claire de l'accident.

Dans le WG1 nous avons eu la possibilité moi et mon collègue, le capitaine Leopoldo MANNA, le chef du centre opérationnel de secours et de sauvetage de Rome, qui a suivi personnellement des opérations de secours dans la nuit du 13 et du 14 janvier pendant l'accident du Concordia de vous donner un aperçu de ce qui s'est déroulé durant cette nuit-là. On a essayé de donner tous les renseignements sur le navire, de ce qui s'est passé sur le point de vue de recherche et de sauvetage. Beaucoup de questions ont été posées par les participants du WG1:

- ✓ Comment avons-nous construit cette opération de recherche et de sauvetage ?
- ✓ Comment on peut mettre en place des systèmes de surveillance dans le cas des zones de grande densité avec les navires à passager ?
- ✓ **Quels sont les éléments qui ont été pris en considération ?**

Sur cette dernière question, je vais faire une rapide liste sur les éléments principaux que nous allons approfondir :

- l'élément humain, le premier. Il a caractérisé cet accident. Il se retrouve cent ans après le Titanic avec heureusement et malheureusement, je rappelle les victimes (32 personnes) ainsi que les 4200 personnes sauvées en une seule nuit dans une situation incroyable. Nous nous interrogeons sur plusieurs aspects : le *crew management* et la formation du personnel à bord. La langue de travail est une question sensible. Nous l'avons géré directement en étant moi-même responsable du *flag administration*, j'ai dû traiter avec eux. Sur le Costa Concordia la langue de travail était l'italien. Mais si vous considérez qu'à bord, il y avait 38 nationalités différentes parmi les membres d'équipage, cela vous donne une idée de la complexité de la situation. Ça, c'est une situation que vous retrouvez dans tous les navires à passagers dans le monde.

- Évidemment, nous avons aussi pris en considération la question des machines, sur le générateur tout d'abord, qui était en fonction mais qui a eu des problèmes pour se brancher et pour donner l'alimentation au navire. Un officier de bord a dû intervenir pour le brancher et donner l'alimentation au navire comme vous le voyez sur les photos, le navire est suffisamment éclairé mais évidemment *l'emergency power supply* a très bien travaillé. En ce qui concerne la stabilité du navire, il était construit selon les règles de la SOLAS qui l'obligeaient à avoir deux compartiments complètement noyés et qui devait lui permettre de continuer à flotter. Le navire a perdu immédiatement trois compartiments, c'était donc une situation au-delà de l'envisageable et des prévisions. Il a tout de même réussi à flotter pendant plus d'une heure. Ce que j'ai dit dans le WG, c'est que nous sommes en train de tester si ce navire était construit avec SOLAS 200, la toute récente modification de la SOLAS, il aurait eu le même comportement. En ce qui concerne les radeaux de sauvetage, le navire a réussi à évacuer le personnel des passagers avec les canaux de sauvetage à bord (23 *lifeboats* sur un total de 26). Ça vous donne une idée qu'ils ont réussi à conduire cette opération. Même si les passagers ont eu cette impression de panique et d'abandon de la part de l'équipage, mais évidemment si l'on ne sait pas que sur les canaux de sauvetage, c'est un philippin qui est le timonier du navire, on croit que c'est une personne qui n'a pas la capacité de le conduire. Ceux qui sont des professionnels comme nous savent que gérer l'abandon d'un navire de 4200 personnes, ce n'est pas suffisant d'avoir les 50 personnes, les vrais marins qui sont les officiers et les sous-officiers. L'insuffisance dans le nombre du personnel est une situation à mettre sur la table à l'OMI. Enfin, en termes de *crisis management*, on peut se préparer, faire un exercice mais la réalité dépasse souvent l'imagination. Le Costa Concordia nous a mis dans une situation au-delà de l'imagination.

Des questions ont aussi été posées sur le contrôle du trafic maritime. J'aimerais ouvrir cette question à des professionnels. Il y a une très grande polémique sur ça. Évidemment le long de 8000 km de côtes, il n'existe pas un système de contrôle maritime tel que le contrôle du trafic aérien. Le monitoring est une chose, le contrôle en est une autre. Dans la zone, il n'y avait pas de contrôle, nous devons le mettre en place dans cette zone. J'espère vous avoir donné un bon aperçu. Lors du prochain forum, vous bénéficierez sûrement des résultats de l'enquête et constituera une opportunité pour en discuter ensemble.

Working Group 2 : The issue of places of refuge in Mediterranean Sea.

(Rapporteur Commissaire général Parlange, adjoint du Préfet maritime de la Méditerranée, France)

Le groupe de travail que j'ai animé était chargé d'étudier la question des lieux de refuge en Méditerranée. Avant de vous faire part du résultat de nos réflexions, je voudrais faire une petite remarque, c'est de constater que cette problématique intéresse manifestement tout le monde autour de la Méditerranée car dans ce groupe de travail, finalement les trois Méditerranées étaient représentées : la Méditerranée occidentale, la Méditerranée centrale, la Méditerranée orientale, on aurait pu faire le tour de la Méditerranée rien qu'en énonçant les noms des pays qui étaient représentés dans ce groupe de travail et personnellement je m'en réjouis.

Alors ce problème des lieux de refuge en Méditerranée pour moi évoque un souvenir personnel très précis, ça s'est passé en 2000 et c'est l'affaire du Castor, un pétrolier qui transportait de l'essence entre le Nigéria et la Roumanie et ce pétrolier s'est retrouvé en grave difficulté au large des côtes marocaines avec 29 500 tonnes d'essence à bord et une coque qui se fissurait avec une fissure de 24 m de long et la mer était évidemment mauvaise. Alors ce bateau a connu tout un périple au large des côtes espagnoles et il a fait pratiquement le tour de la mer Méditerranée puisqu'on a réussi à transférer sa cargaison à bord d'un autre pétrolier pour limiter le danger qu'au large des côtes tunisiennes. Donc voilà un bateau qui était en grande difficulté, qui présentait un danger certain, que les ports des Etats côtiers refusaient d'accueillir compte tenu du danger qu'il représentait et ce navire n'a trouvé que très difficilement des autorités acceptant de s'occuper de lui. C'est ça la problématique des lieux de refuges : c'est peut-on laisser un navire présentant un réel danger pour l'environnement bien sûr mais également danger pour les populations, peut-on le laisser errer en mer sans soutien et sans intervention ?

Pour reformuler la problématique, je dirai que évoquer la question des ports refuges c'est évoquer la nécessité de gestion commune d'un risque qui est collectif, en particulier en Méditerranée.

Alors, évidemment dans un groupe de travail comme celui-ci nous n'avions pas la prétention de vous proposer des solutions toutes faites mais il nous a semblé quand même utile de dresser quelques constats et évidemment de formuler quelques propositions.

Le premier constat que nous avons dressé c'est le constat de la nécessité compte tenu de la proximité géographique des états côtiers en Méditerranée. On est tout de suite les uns chez les autres, et si on pense à quelques particularités géographiques ou physiques, je pense notamment aux courants ligures qui en Méditerranée occidentale longent nos côtes, on sait très bien qu'un problème survenant par exemple au large des côtes italiennes concernera très côtes françaises puis les côtes espagnoles puis les côtes d'Afrique du nord. Donc nous sommes de toute façon intimement interdépendants les uns des autres de par ces circonstances géographiques.

Je ne reviens pas sur la nécessité de protéger ensemble un patrimoine commun mais j'insisterai plutôt ici sur le constat d'une inégalité. Tous les Etats côtiers de Méditerranée ne sont pas égaux devant le risque. Et en matière de lieux de refuge il faut admettre que certains pays disposent de caractéristiques géographiques voire industrielles qui leur permettront d'accueillir des navires en difficulté quand d'autres ne le pourront pas. Et cela

introduit une notion fondamentale qui est la notion de solidarité. Est-ce que aujourd'hui nos Etats peuvent se désintéresser de la situation d'un pays qui serait confronté à la nécessité de traiter un événement maritime majeur se traduisant par l'existence d'un navire en grande difficulté ? C'est une question qui mérite d'être posée, nous la posons.

Un autre constat que nous avons dressé c'est celui du gigantisme des navires, je ne me permettrai pas de contredire ce qu'a dit le président du Comité central des armateurs de France mais je dirai que si le gigantisme n'est pas en lui-même constitutif d'un risque, il faut admettre peut-être que le gigantisme peut aggraver les conséquences des accidents. Instinctivement, je me dis que si un immeuble de dix étages s'écroule, il y aura peut-être plus de dommages et de dégâts que si une maison d'un seul étage s'écroule.

Vous pardonneriez le caractère trivial de cet exemple mais le gigantisme des navires, qu'il s'agisse des grands navires de croisière ou qu'il s'agisse de super pétroliers ou de porte-conteneurs géants est quand même un sujet de préoccupation compte tenu de la fréquentation des eaux méditerranéennes.

Ces premiers constats, sont des constats objectifs, physiques, matériels que tout un chacun peut faire. La deuxième catégorie de constats que nous avons dressés sont des constats juridiques et organisationnels. Des normes existent, il existe une directive de l'Union Européenne, qui est une directive commune du Parlement et du Conseil qui date de 2002, la directive 2002-59 que vous connaissez. Il existe également des résolutions de l'Organisation Maritime Internationale qui ont prescrit aux Etats de prendre en compte cette problématique des lieux de refuge.

La déclinaison, l'application de ces textes, et bien ce sont des législations, des réglementations nationales, c'est-à-dire propres à chaque Etat. L'aboutissement de cette législation française date de 2012. Le dernier texte date de 2012.

Aujourd'hui, constat dressé par le groupe, notre connaissance des organisations nationales sur tout le pourtour méditerranéen, elle est très fragmentaire. Nous ne savons pas exactement et précisément comment nos voisins traitent le problème. Il y a donc un besoin d'échanges d'informations en la matière. Ne serait-ce qu'un échange d'informations sur l'organisation, il ne s'agit pas d'aller plus loin, mais déjà de savoir comment les autres traitent cette question. Nous en arrivons maintenant au stade des propositions qui sera le deuxième temps de mon propos.

Le premier constat que nous faisons, c'est d'abord le constat d'une utile mise en réseau de nos connaissances, de nos expériences en la matière. Quand on est deux, on est certainement plus forts que quand on est seul.

Alors que pouvons-nous faire ? Je crois qu'il y a une action immédiate qui peut être proposée : c'est déjà d'identifier dès aujourd'hui le réseau des points de contact nationaux. C'est-à-dire des autorités qui dans chacun de nos pays sont chargées de traiter cette question des ports refuges. Ces autorités ont peut-être été identifiées. Elles ne l'ont peut-être pas été. Là, je rebondirai sur la remarque, sur l'observation d'un des membres du groupe de travail qui disait : mais de toute façon quand un tel événement survient il survient nécessairement dans une zone, une région de recherches et de sauvetages une SRR. A partir de ce moment-là il y a forcément un organisme qui sera au courant de la situation c'est le MRCC. Nous ne disons pas que c'est au MRCC de traiter cette question mais le MRCC pourra lui sans doute renvoyer vers l'autorité compétente. Quoi qu'il en soit on voit bien l'utilité que présenterait la constitution de ce que j'appellerai un carnet d'adresses, un annuaire de tous les points de

contacts. Et il nous a semblé que ce Forum, serait vraiment l'endroit idéal pour constituer cette base de données. Ce sera Monsieur le Secrétaire général notre première suggestion.

La deuxième remarque que nous faisons, c'est de constater que les situations considérées sont des situations d'urgence qui appellent une réaction immédiate sauf à accepter de voir une fois encore un bateau faire le tour de la Méditerranée avant d'être traité comme il convient.

Donc sensibilité, urgence du dossier. Sensibilité médiatique. Ce sont des affaires qui si elles sont connues, risquent de susciter une certaine émotion dans les opinions publiques.

Nous avons donc tout intérêt à anticiper de telles situations. Pour les opérationnels qui sont autour de cette table, cela veut dire très vite, planification sur le plan opérationnel. Il faut prévoir des plans opérationnels pour traiter ce genre de situations.

Alors soyons raisonnables et ne rêvons pas immédiatement d'un immense plan de coopération opérationnelle régional à l'échelle de la Méditerranée qui regrouperait la vingtaine d'états que nous représentons.

Ce que nous suggérons plutôt, ce sont des approches bilatérales, au besoin je dirai des approches informels, ne parlons pas tout de suite de rédaction et de production d'un plan opérationnel mais dans le cadre de ce forum proposons entre voisins, français/italiens, français/espagnols, marocains et algériens pourquoi pas. Envisageons des rapprochements et des discussions informels sur ce thème. Comment voyez-vous la question des lieux de refuge ?

A qui s'adresser, si jamais nous étions confrontés à ce genre de problématique là.

Un autre axe de réflexion intéressant, serait l'élaboration de matrices pour identifier les situations qui pourraient être rencontrées.

Alors, c'est toujours très dangereux de vouloir modéliser les situations parce que c'est toujours ce que l'on n'a pas prévu qui arrive !

Néanmoins, l'effort d'identification des risques, des différents types de navires à traiter, des différents types d'accidents que nous pourrions avoir à juguler et bien cet effort d'analyse pourrait quand même nous servir de base à des réactions je dirai de réflexes.

Donc, notre deuxième suggestion, Monsieur le Secrétaire général serait de lancer un processus de discussions bilatérales informelles entre les volontaires et j'ai cru comprendre que dans cette salle beaucoup d'états se sentent concernés par cette problématique des lieux de refuge. Et puis à l'occasion d'une prochaine édition du forum, pourquoi pas, de rendre compte de l'état d'avancement des travaux qui auront pu être lancés.

J'évoquerai maintenant la sensibilité du problème, parce que c'est un point qui doit être rappelé. Encore une fois, lorsque que vous avez un conteneur en grande difficulté compte tenu de la difficulté que l'on peut avoir à identifier le contenu, il faut bien comprendre que l'on a des décisions à prendre par les autorités de l'Etat qui va accepter de recueillir dans ses eaux le navire endommagé. On peut avoir des réactions des autorités gouvernementales qui seront dictées par des considérations de politique intérieure. Nous n'avons pas à les commenter ici. Mais ce qu'il faut voir c'est que nous devons distinguer le niveau de la décision, du niveau de l'analyse du risque et de la préparation du traitement du risque. En clair, les fonctions garde-côtes ont certainement vocation à analyser le risque, à proposer à l'échelon de décision au niveau de décision des options réalistes, réalisables de traitement du problème et dans tous les cas, il conviendra que les techniciens que nous sommes respectent une certaine confidentialité à l'égard du problème en particulier si le navire n'est pas un navire de notre Etat côtier qui

doit traiter la question. Pourquoi, parce qu'il faut avoir en tête cette idée que notre opinion publique peut éprouver des difficultés à comprendre que l'on prenne en charge un navire d'un Etat tiers en grande difficulté.

Donc, il y a là un sujet de sensibilité politique sur lequel je ne m'étendrai pas mais je rappellerai simplement que ce dilemme n'est pas notre problème. Notre problème à nous, de technicien c'est de trouver une solution et de voir si oui ou non techniquement nous pouvons proposer à l'échelon de décision à l'autorité compétente pour décider ou non de l'accueil dans un lieu de refuge et bien si nous pouvons lui proposer une option technique valable et réaliste.

Il s'agit bien ici vous l'avez compris de trouver des solutions communes. Donc le premier point, je le répète, c'est dans le cadre de ce forum, est avant tout de créer un réseau de techniciens, de spécialiste et d'identifier si possible les autorités responsables du traitement de ces questions dans chacun de nos Etats.

Je vous remercie de votre attention.

Working Group 3: International cooperation in the fight against contamination
(Rapporteur: Frédéric Hebert, Director of REMPEC)

Monsieur le Secrétaire général, Messieurs les Amiraux,

Le groupe de travail qu'on m'a demandé d'animer portait sur la coopération internationale en matière de lutte contre la contamination. Je suis Frédéric Hebert, le Directeur du REMPEC, cet organisme dont vous avez entendu parler à plusieurs reprises et je remercie d'ailleurs les orateurs qui ont bien voulu mentionner ce cadre régional qui, je crois, a encore toute sa pertinence dans le monde en évolution que nous connaissons. Je crois que c'est votre chose, c'est la propriété de tous les pays de la Méditerranée et je pense que c'est quelque chose qui a fait sa spécificité et qui a été le gage de son succès jusqu'à présent. Nous avons eu un bref échange pour savoir quel était l'état de cette coopération internationale en matière de lutte contre la contamination dans le bassin méditerranéen. La première constatation qui s'impose à nous est qu'il y a deux types de contaminations :

- la contamination accidentelle
- la contamination volontaire.

Vous allez retrouver dans mes propos un certain nombre d'idées et de constatations qui ont déjà été émises dans la matinée mais qui ont aussi été reprises par ce groupe de travail. Pour commencer par la coopération en matière de lutte antipollution, il semble que nous ayons déjà un cadre existant. A l'heure actuelle, presque tous les pays riverains de la mer Méditerranée à l'exception du Liban, de la Lybie et de la Bosnie-Herzégovine ont tous un plan national d'urgence ou sont sur le point d'avoir un plan national d'urgence adopté, ratifié selon les procédures propres à chaque pays et c'est déjà la première étape de la construction de la coopération en matière de lutte contre la pollution.

Le processus s'est accéléré ces dernières années. Il y a quelques années, la situation n'était pas aussi positive. Nous sommes donc sur la bonne voie dans ce premier étage de construction de la coopération. La coopération sous régionale existe déjà aussi dans certaines parties de la Méditerranée, avec plusieurs accords sous régionaux qui ont été construits. Nous avons parmi nous la représentante, secrétaire exécutive de l'accord sous régional RAMOGE, entre l'Italie, la France et Monaco et qui est le plus ancien en Méditerranée. D'autres accords ont été conclus, le constat est qu'ils ne sont pas tous au même degré de mise en œuvre et que si certains ont été conclus il y a un certain nombre d'années, ils n'ont pas pour des raisons contingentes, ils n'ont pas nécessairement tous été ratifiés par leur partie à l'initiative de la rédaction.

Il y a donc notamment ici un besoin qui a été identifié d'un soutien extérieur pour faciliter la coopération entre les parties qui se sont lancées dans cet exercice de coopération sous régionale. Il y a eu d'ailleurs un appel relativement direct parmi les membres du groupe à un soutien notamment de la part du cadre de coopération.

Effectivement, comme je le disais en introduction, il existe depuis 1976 un cadre de coopération régional et l'impression qui ressort des discussions, c'est qu'il y a un attachement à faire fonctionner ce cadre de coopération régional en Méditerranée.

Maintenant que l'on a établi cet existant, il y a des axes qui sont apparus dans le renforcement de la coopération.

Tout d'abord, un besoin de développer la coopération parmi l'ensemble des acteurs, dans toutes les directions. Ça prend des formes différentes. Par exemple, a été citée l'initiative qui existe dans le bassin occidental de la Méditerranée, le cadre de l'initiative 5+5 Défense qui est une initiative qui part des Ministères de la Défense mais qui envisage dans ses programmes d'activités envisage le soutien des forces armées aux missions civiles. Effectivement, un des membres du groupe de travail nous a fait part de son souhait de voir 5+5 développer un programme qui permettrait de prendre en compte cette coopération sous régionale en matière de préparation à la lutte contre la pollution.

Il y a également une coopération qui a besoin d'être développée avec d'autres acteurs entre les acteurs opérationnels et en particulier l'industrie pétrolière a été évoquée avec le rappel de l'existence d'une initiative qui s'appelle le *Mediterranean Oil Industry Group* qui est à son échelle une initiative globale lancée par l'industrie pétrolière avec une initiative régionale en Méditerranée. Le constat fait qu'à l'heure actuelle cette initiative n'est pas encore présente dans l'ensemble des états membres de la Méditerranée et que dans certains pays producteurs et exportateurs de pétrole, certaines compagnies très importantes au niveau des exportations pétrolières ne font pas encore partie de ce cadre de coopération. Or, ce cadre de coopération est mutuellement bénéfique. Les pétroliers sont en partis une source potentielle de risque de pollution, en même temps ils ont le savoir-faire et également des équipements pour répondre à ces pollutions. Il est donc nécessaire de développer la synergie et les coopérations entre les autorités en charge de la lutte contre la pollution et les acteurs privés qui sont susceptibles d'aider dans cette mission à la fois de prévention et de lutte contre la pollution.

Autre secteur de développement de coopération qui a été identifié avec le reste de la société civile et en particulier plusieurs pôles. Dans les universités, il y a toujours un besoin de recherche et de développement en matière de lutte antipollution. Nous avons aussi des capacités dans de nombreux pays de la Méditerranée : de nombreuses universités ont des facultés qui sont spécialisées dans les sciences de la mer et notamment une application tout à fait concrète qui s'est développée dans certains pays et qui devrait se généraliser pour les pays qui n'ont pas encore recours à ces capacités, ce sont le soutien donner aux autorités opérationnels par le développement de modèles de détection de dérives de nappes et d'autres outils dits opérationnels.

Il existe pour la partie nord de la Méditerranée un réseau dit le *Mediterranean operational oceanographic network*, c'est une initiative qui a été lancée il y a maintenant un peu plus d'une dizaine d'années. En temps qu'organisations nous invitons les pays qui ne l'ont pas encore fait à le rejoindre. Il peut apporter en matière de lutte antipollution et notamment en matière de pollution intentionnelle, un soutien aux autorités opérationnelles.

Egalement un point qui a été identifié, la relation entre les autorités opérationnelles et les volontaires. Les catastrophes majeures attirent l'intérêt de la société civile et il y a souvent une énorme quantité de personnes qui se portent volontaires pour venir assister les personnes en charge de la lutte antipollution. Nous avons un besoin d'avoir dans le cadre de ces catastrophes, des gens formés pour cadrer rapidement ce personnel si l'on veut utiliser et canaliser de façon positive toutes ces énergies.

Un des points qui a été soulevé pour soutenir cet effort de coopération régionale est quelque chose qui devrait être relancé à hauteur du bassin régionale et à l'instar de ce qui a été fait dans d'autres accords régionaux dans le cadre d'exercices régionaux. Nous avons pour l'accord de Bonn, l'exercice BONNEX, et pour la Commission d'Helsinki, l'exercice

BALTEX. Pour la Mer Méditerranée nous avons privilégié des exercices de dimension soit nationale, soit subrégionale.

Un autre point. L'Amiral TAINGUY l'a évoqué ce matin, nous n'avons pas mis en place pas de système pour capitaliser les énergies sur les exercices que nous menons. Nous en avons débattu dans le groupe de travail, nous ne prenons pas souvent le temps de tirer les éléments de nos exercices et surtout nous n'avons pas un endroit où ces éléments sont disponibles. Nous devons donc penser à davantage organiser nos activités, les périodes pour exercer les exercices de lutte antipollution sont malheureusement assez réduites. Nous avons la fâcheuse habitude d'organiser tous les exercices au même moment, ce qui rend particulièrement difficile la participation des autres Etats et en plus il y aurait peut-être une valeur ajoutée en regroupant nos efforts pour animer cette coopération régionale.

Ensuite, nous avons parlé quelque peu de la pollution volontaire et là, à la différence de ce qui existe en matière de pollution accidentelle, force est de constater qu'à l'heure actuelle, le cadre reste encore à développer. Le cadre reste à développer sur deux axes : d'une part les opérations pour faciliter le caractère opérationnel des opérations pour identifier les personnes qui se livrent aux rejets illicites par des navires. Jusqu'à présent, la seule opération qui a été menée en octobre 2009, c'est une opération qui s'est déroulée entre la France, l'Italie et l'Espagne, et je pense qu'il y a un certain appétit de la part d'un certain nombre à continuer cette coopération et à l'étendre, peut-être sous des formes différentes.

La première opération avait réunis sur une seule base des aéronefs de ces trois pays, peut-être qu'on peut penser à une coopération un peu différente fixant une période pendant laquelle les différents pays mettront en œuvre leurs propres moyens sur une mission de contrôle ciblée avec une coordination sous régionale ou régionale.

Ensuite, effectivement, il n'y a rien de plus frustrant pour les opérationnels que de faire leur travail et qu'il ne se passe rien ensuite. C'est effectivement un axe qui a été évoqué ce matin et un axe sur lequel la coopération régionale devrait se développer qui est la coopération entre les opérationnels et les autorités en charge de l'instruction et de la répression de ces infractions.

Working Groups outcomes

Working Group 4: Organisation of MedCGFF-2012

(Rapporteur : Cécile Perot, Project Officer)

Le quatrième groupe de travail s'est penché sur l'organisation du fonctionnement du MedCGFF. Ce groupe était co-animé par l'Italie, la France, et l'Espagne

Tout d'abord, une idée : la coopération multilatérale dans les affaires garde-côtes ne peut s'appuyer que sur une approche pas à pas. Elle se traduit par quatre étapes :

1. Permettre aux acteurs de se connaître. De connaître les hommes et les femmes acteurs des missions garde-côtes, les moyens des services garde-côtes, l'organisation de chacun, les compétences, les méthodes de travail et donc du cadre général et opérationnel des garde-côtes, très différents d'un Etat à un autre au sein de l'UE comme vis-à-vis de nos partenaires de la Méditerranée.
2. Apprendre à travailler ensemble : c'est-à-dire développer l'interopérabilité, les échanges d'informations, l'organisation d'exercices communs, le développement du travail en réseau.
3. Le développement, si cela est opportun, de règles communes, conjointes, de standard communs, etc.
4. C'est la plus aboutie. C'est celle d'une approche intégrée telle que nous la construisons actuellement au sein de l'UE par le biais de la PMI.

Le groupe de travail sur les lieux de refuge et celui sur la lutte contre la pollution ont mis en exergue cette progression dans la coopération multilatérale avec l'idée de créer un réseau, l'idée de travailler sur la mise en place d'un exercice commun. Et je crois que l'Espagne a des idées en la matière. Il est important de ne pas aller trop vite dans la démarche et de ne pas griller les étapes au risque de compromettre la réussite de cette coopération multilatérale.

Ensuite, comme vous le savez, il y a différents forums. Qu'est ce qui les distingue ?

Le MedCGFF est le dernier né. Il est tout nouveau et d'«passe les frontières de l'UE, il se place dans le cadre de la méditerranée *mare nostrum*. Il faudra prendre soin de faire évoluer ce forum, d'appuyer le développement de la coopération multilatérale sur la base d'un forum bien pensé, bien organisé, bien managé. L'idée évoquée était de greffer entre eux les différents forums. Le NACGF, l'EUCGFF. Alors il peut effectivement y avoir des idées dans d'autres forums, des choses qui se font, des choses qui se passent, des exercices communs, des réunions d'experts. Il faudra faire le tri de tout ce qui se fait dans ces forums et qui pourrait être pratiqué ici dans le cadre du forum méditerranéen. Il faudra prendre soin de ne pas *plugger* ces forums entre eux, trop vite.

Dans ce cadre nous nous sommes interrogés sur cinq questions :

1. Quel doivent-être les but de ce forum ?

Le but de ce forum, c'est de développer la coopération multilatérale, tout d'abord en permettant aux différents acteurs des FGC de s'identifier entre eux. On en est à la première étape mentionnée tout à l'heure. Donc identification des administrations en charge des activités garde-côtes.

Ensuite l'identification des acteurs et de leurs responsabilités puisque d'un Etat à l'autre, le périmètre de ce que l'on entend par activité garde-côtes peut varier. Enfin, identifier autour de

la mer Méditerranée l'ensemble des activités couvertes par ces acteurs. Pour se faire, la troïka composée de l'Italie, l'Espagne, la France, appuyée par l'ensemble des participants a validé le principe de définir des termes de référence dans le cadre des prochains travaux. Termes de référence qui développeront les points que je viens de mentionner.

2. Quel doit être l'organisateur de ce forum ?

A l'unanimité, le groupe de travail a déterminé que tout pays, membre du forum avait vocation à être organisateur du forum qu'il soit membre de l'UE ou non. On peut avoir une alternance entre un pays membre de l'UE ou non, on peut aussi avoir une succession dans l'organisation d'Etats Membres ou non-membres de l'UE. Cette question-là est relativement ouverte. Il conviendrait même de déterminer le plus en amont possible sur les quelques années à venir quels seraient les pays candidats pour l'organisation de ce forum. La question a été posée si un pays non membres de l'UE souhaitait organiser le forum, bénéficierait-il d'un apport financier de l'UE. Je ne développerai pas trop ce propos sur lequel je n'ai pas l'ensemble des éléments de réponse. Il semblerait qu'il existe des instruments financiers au niveau de l'UE prévus pour de la coopération qui puissent être sollicités dans cette situation.

3. Quelles sont les modalités de coordination idoïne ?

La coordination va pouvoir s'appuyer sur la troïka, nous avons aujourd'hui notre premier groupe, notre première troïka qui va pouvoir ensemble mener des travaux de coordination en vue du prochain forum. Cette coordination, nous la voulons souple mais également permanente. Souple en ce sens que l'idée d'une structure de permanence permanente est apparu prématurée compte-tenu de l'ancienneté du forum. Pour le moment, nous allons continuer à travailler d'une manière souple via des modalités qu'il reste à définir. Cette coordination doit être régulière, c'est-à-dire que l'on doit avancer tout au long de l'année dans la préparation du forum, déterminé avec le pays organisateur, les thèmes qu'il conviendra de traiter, d'aborder dans le cadre du forum à venir mais également les participants, la prévision ou non d'exercices ou tous autres travaux pouvant permettre de développer cette coopération.

4. Quels participants réunis autour d'une même table ?

S'agissant des pays participants, des pays ou agences de l'UE ou d'une organisation internationale comme l'Organisation maritime mondiale. Nous avons déterminé qu'il s'agissait d'une question qui relevait de la coordination. Le fait de savoir quel partenaire devait être de plein droit ou observateur était une donnée qui pouvait varier d'un forum à un autre et qu'il convenait de traiter au sein de l'équipe de préparation, la troïka.

5. Quelles règles de financement ?

La question des règles de financement. L'Italie avait subventionné sur ses propres fonds pour le premier forum. Pour ce deuxième forum, la commission européenne a apporté une subvention et ce sera la même chose pour le troisième forum. C'est une donnée qui devra être appréhendée, année après année en fonction de l'évolution de l'environnement général et des budgets.

Concluding session

Address by Amiral ROGEL, Chef d'Etat Major de la Marine, France

Monsieur le Secrétaire général de la mer,

Mesdames et Messieurs les représentants de l'Union Européenne et des différents pays présents,

Mesdames et Messieurs,

C'est toujours un exercice un peu difficile de clôturer un séminaire puisque beaucoup de choses ont été dites et que je vais me lancer dans l'exercice difficile de ne pas répéter ce qui a été dit. Mais je voudrais d'abord saluer ce forum des fonctions garde-côtes des pays riverains de la méditerranée. Je dois dire que je suis impressionné par le nombre de pays qui sont aujourd'hui présents et je crois que cela est le meilleur témoignage du besoin de coordination de nos organisations et de notre besoin de travailler ensemble et j'y reviendrai. Je tenais à saluer nos amis italiens qui ont initié ce forum il y a trois ans et je crois là encore la coopération de tous les pays de la méditerranée trouve son expression au sein de ce forum. Merci à nos amis italiens de l'avoir créé. Je voudrais en profiter également pour saluer tous les acteurs et opérateurs des fonctions garde-côtes européennes.

Je crois que nous sommes là dans un exercice où la notion de solidarité qui est chère à ceux œuvrent en mer et particulièrement prégnante et je crois qu'il faut sans cesse saluer tous ces acteurs qui mettent leur vie en jeu soit pour lutter contre des trafics, soit le plus souvent pour aller au secours de personnes ou de biens. Je crois qu'il est toujours important de les saluer. Je ne sais pas comment cela se passe dans les différents pays européens mais je sais qu'en France on ne manque jamais de le faire car c'est souvent un point assez méconnu de nos concitoyens qu'il faut rappeler. Donc bravo à tous les gens qui agissent en mer. Vous l'avez constaté pendant tous les exposés de ce matin, l'organisation française de l'action de l'Etat en mer est singulière, elle est fondée sur l'emploi de moyens non dédiés issus de toutes les administrations présentes en mer, qui sont coordonnés par les préfets maritimes, sous l'autorité du Secrétaire général de la mer. Alors je dois dire que vu du Chef d'état-major de la marine qui est plutôt fournisseur de moyens, c'est une organisation se révèle tout à fait pragmatique et souple et cela nous permet d'obtenir d'excellents résultats. Je crois que la force de cette organisation française c'est le fait qu'on arrive à agréger beaucoup d'organisations sous l'autorité d'un représentant du Premier ministre ce qui permet très souvent de régler les problèmes ministériels tels qu'on pourrait les rencontrer si ça n'était pas le cas. Je ne reviendrai pas sur les caractéristiques de la Méditerranée, vous l'avez tous longtemps développé, 22 Pays, 3 continents différents, la plus forte densité de flux maritimes au monde. J'ai relevé ce matin dans l'un de vos exposés : couvrant 1% de la surface des mers, elle voit transiter un quart du trafic mondial donc nous avons beaucoup d'enjeux à relever ensemble dans cette mer fermée. C'est une mer fermée, ce qui est important. Je voudrais vous faire part de deux observations avant de vous parler de tous les jalons qu'on a réalisés. La première observation est qu'il ne faut pas sous-estimer l'écrasement des temps médiatiques, politiques et opérationnels (opérationnels, dans le sens action de l'Etat en mer). Aujourd'hui, lorsque quelque chose se passe quelque part, on a eu des exemples récents les médias sont tout de suite informés, l'opinion publique est tout de suite émue et on ne comprend pas que l'état ou les états impliqués dans le secours en mer ou dans la sécurité ou la sauvegarde ou de la lutte antipollution, la lutte contre les trafics illégaux n'agissant pas tout de suite. Cela a changé la donne de nos organisations puisque nous avions auparavant un peu de temps pour agir. Aujourd'hui lorsque nous commençons à réagir, nous sommes déjà en retard sur les

politiques et surtout sur les médias. Cela demande qu'on adapte nos organisations, nous en parlons souvent avec le Secrétaire général de la mer. On adapte l'organisation et surtout qu'on ait entre nous des organisations active réactives et d'assistances qui permettent à un pays de porter assistance à un autre car je voudrais revenir sur la deuxième observation que je voulais vous faire c'est qu'aujourd'hui et ça a été dit ce matin par le général AZZOUZ, s'il se passe quelque chose en Méditerranée tous les pays riverains sont concernés et c'est pas parce que ça se passe plus loin ou plus près d'un pays quelconque que les autres doivent s'en désintéresser et ça conjugué à cet écrasement des temps politiques médiatiques et opérationnels ça doit nous conduire à avoir des organisations pragmatiques, à avoir des organisations réactives et surtout à pouvoir identifier entre nous des points de contact pour qu'on puisse réagir très rapidement. Alors oui, coopérer entre nous est une nécessité, je le répète. Nous avons beaucoup avancé. Nous l'avons vu au NACGF, nous le voyons aujourd'hui au MedCGFF et on ne peut Monsieur le Secrétaire général que nous en féliciter. Nous l'avons vu en matière de prévention ; Je voudrais saluer le travail des organisations internationales, de l'Union Européenne des agences comme le REMPEC, l'EMSA ou encore le FRONTEX. Nous avons des outils aujourd'hui. Nous avons également adopté chacun d'entre nous adopté la quasi majorité des normes internationales ça a été dit ce matin par la directrice des affaires maritimes relatives à la sécurité et à la sûreté en mer. De nombreuses initiatives ont été prises comme la mise en place du paquet Erika 3, cet ensemble de mesures adoptées par le Parlement Européen renforce la prise en compte des pollutions et corrigent le traitement des accidents maritimes. Et constitue une base solide pour la protection des côtes européennes, en organisant en amont la prise en charge des navires en difficulté. Vous l'avez dit ce matin Madame la Directrice, ce paquet Erika 3 nous donne des droits importants en matière de contrôle et d'inspection des navires puisqu'il nous permet d'imposer des normes plus restrictives aux navires transitant dans nos eaux. Tous les propriétaires de navires sont tenus d'être assurés et une gestion unique des échanges électroniques des données maritimes organisées via safeseanet. Ce sont là des avancées significatives. Nous l'avons vu également et mis en place un certain nombre de textes qu'il va falloir concrétiser. Nous parlions ce matin des lieux de refuge. C'est l'un de nos travaux important à faire. Un certain nombre de retours d'expérience cet été avec l'affaire du Flaminia qui a donné lieu a beaucoup de discussions, de collaborations actives mais qui a encore posé un certain nombre de questions sur l'adaptation de nos organisations et je crois qu'il faudra y arriver. Nous avons également beaucoup avancé en matière de surveillance dans le cadre de projets d'échanges d'informations entre les pays riverains, le travail permanent accompli a permis de nombreuses améliorations et coopérations en matière de surveillance maritime ; la collaboration française a d'ailleurs permis d'être à l'origine de certains projets d'essayer de renforcer l'interopérabilité de nos moyens et à s'accorder sur les procédures d'urgence dont je voudrais citer en exemple le CECLAM M qui est une sorte de lutte antidrogue pour la Méditerranée et qui est vraiment un bel exemple de coordination et d'échanges de renseignements et de suivi d'activités entre les pays du nord et du sud. D'autres projets initialement destinés à d'autres mers ont également été étendus à la méditerranée je peux citer le centre opérationnel et d'analyses maritimes des narcotrafics. Ce centre situé à Lisbonne est tourné vers la menace transatlantique en provenance de l'Amérique latine organise l'échange d'informations dans ce domaine de lutte entre les sept pays membres. Naturellement son activité s'est étendue à la méditerranée. En matière d'interventions enfin, et là je voudrais souligner un projet dont on n'a pas beaucoup parlé aujourd'hui qui concourt aussi à l'action des états en mer qui est le 5+5 défense qui est un projet important pour nous. Cette réunion de l'Algérie, l'Italie, la France, la Libye, Malte, la Mauritanie, le Maroc, le Portugal, l'Espagne et la Tunisie. Cette réalisation a été lancée en 2004 et a connu un développement rapide, a permis de réaliser une trentaine d'activités de coopération et d'entretenir un dialogue précieux entre les deux rives de la méditerranée et je

crois que c'est également une des leçons qu'on peut tirer des événements. Il est important de sécuriser notre bien commun qui est la méditerranée. D'autres exemples des domaines d'actions de cette coopération 5+5 Défense sont les actions de surveillance maritime, de sécurité aérienne et dans la contribution des forces armées à la protection civile en cas de catastrophe majeure et dans des modules de formations. Aujourd'hui nous travaillons à la mise en place d'un réseau de points de contacts en cas de catastrophe naturelle et là aussi je reviens à ce que je disais tout à l'heure, il est important que ce réseau fonctionne très bien et très rapidement. Ce 5+5 défense est devenu une des actions de coopération multilatérale sur des sujets en particulier l'AEM mais il y en a bien d'autres en méditerranée occidentale. Alors quelle perspective pour avancer ?

Vous en avez beaucoup parlé aujourd'hui, je vais faire donc très synthétique. Je crois qu'aujourd'hui, nous avons une chance, cette chance c'est la crise financière. Pour un CEMM ça doit être assez paradoxale de concevoir la crise financière en tant que tel. Cette crise doit nous inciter à travailler mieux, à travailler plus ensemble et à essayer de partager tout ce que nous pouvons. Chacun des états n'a plus les moyens à lui tout seul de faire face à toutes ces obligations et je crois que là encore il faut saisir cette crise financière pour être humble et pragmatique, partageons ce que nous voulons partager et c'est un devoir de partager par les commissions de l'Union Européenne. Nous devons arriver à faire avancer les projets pour le bien communs. La construction de l'Europe, quelqu'un nous a dit ce matin que la construction par petits pas était parfois la meilleure, alors je crois que c'est un domaine on nous pouvons avancer à la fois dans un grand projet qui est celui de l'action des états de la méditerranée en mer et par la méthode des petits pas afin d'arriver à faire ce mur qu'on attend.

En matière de surveillance maritime, je voudrais citer BlueMassMed (BMM) qui est un projet qui est une avancée intéressante. Qui encourage plusieurs états et leurs administrations à partager leurs connaissances de situations maritimes suivant des standards communs. Je crois que c'est un projet très pratique et qui est une contribution aux travaux européens, le CISE, soutenu par la commission. Il faut aussi tout en avançant dans ces projets, chercher à en limiter le nombre ; il faut éviter la multiplication de systèmes de surveillance, je crois qu'il faut arriver à essayer de faire adhérer les pays à ses systèmes et à les mettre en commun.

La coordination ne signifie pas uniformisation. Nous gardons chacun nos spécificités, nos organisations, nos fonctionnements qui sont fondés sur nos caractéristiques géographiques et culturelles. Il ne s'agit donc pas de les remettre en cause mais bien de les faire travailler ensemble et ça je crois que c'est vraiment l'objectif qui doit tous nous animer autour de cette table.

Voilà les quelques mots que je voulais vous dire.

Le constat qui se fait aujourd'hui, notre devoir c'est de tous travailler ensemble pour le bien commun.

Je vous remercie.

Closing speech, Michel AYMERIC, Secretary General for the sea

Au terme de ce forum, je me tourne vers vous pour vous remercier à nouveau, pour votre présence d'abord qui prouve tout l'intérêt que vous portez à ces questions, au développement de cette coopération et à sa pérennité. Je remercie bien sûr les représentants des administrations qui sont nombreux, les corps de garde-côtes, militaires ou civils. Je remercie les représentants des agences pour leur présence, agences qui concourent à cette mission que nous appelons en France Action de l'Etat en mer et puis je remercie les industriels qui ont animés la matinée et qui ont présenté leur productions, services et je crois aussi que c'est très utile ; la synergie entre le facteur humain, l'organisation et bien sûr les outils qui peuvent nous aider à remplir nos missions.

Si on revient un peu sur le fond des sujets, s'il l'on essaie de faire la synthèse de nos travaux : je crois que moi, ce qui m'a frappé, c'est que nos préoccupations, quelle que soit la situation géographique, la situation géopolitique, quel que soit l'organisation de l'Etat, je crois que nos préoccupations, nos soucis, nos intérêts se rejoignent. Je crois donc qu'il y a un besoin collectif qui prouve donc que nous avons les mêmes besoins, les mêmes objectifs. Vous venez de le dire au nom de l'Italie, l'essentiel c'est de pérenniser cet élan que vous avez lancé en 2009, il faut pérenniser cet élan, ce souhait de coopération pour le renforcer et par l'axer sur un certain nombre d'actions concrètes. Je vais y revenir.

Dans les différents domaines qui ont été abordés, la sécurité, la surveillance, les secours, la lutte contre la pollution, je crois qu'il y a une vision largement partagée. Déjà, lorsque l'on partage un constat, c'est une bonne base de travail. Je ne reviendrai pas sur les caractéristiques de ce bassin de la Méditerranée, *mare nostrum*, sujet sur lequel nous sommes souvent revenus. Par rapport aux autres fora, ce forum est différent dans la mesure où nous avons des partenaires de la rive sud de la Méditerranée et c'est ce qui est assez différent des autres forums. Et c'est précisément compte tenu des caractéristiques de cette mer, compte-tenu de sa densité et de son utilisation, compte-tenu du pourtour méditerranéen, c'est un terrain qui mérite nos efforts, qui mérite le développement de notre coopération. Et donc, je crois que s'il fallait garder un terme fort c'est bien la coopération, l'essor de la coopération et le développement de la coopération.

Alors, là aussi, comment faire, comment agir à partir de ce constat ?

Le premier souci qui a été souligné c'est de mettre en œuvre un réseau. On ne va pas faire de la bureaucratie. On ne va pas créer un super secrétariat mais je crois qu'il faut mettre en œuvre un réseau. Je crois qu'aujourd'hui la première décision que nous pouvons prendre c'est de mettre en œuvre ce réseau des fonctions garde-côtes de la Méditerranée, que ce réseau doit très concrètement s'asseoir sur l'annuaire, une base de données, avec le nom des services intéressés, le nom des titulaires, les adresses, les adresses email, les adresses postales. On met cela en place et on pourrait dire que le pays qui assure la présidence est chargé, tenu de mettre ce réseau à jour, et donc quand il y a une mutation, des changements d'organisation, il faudra le tenir à jour. C'est très concret mais très utile. Je crois que c'est un point essentiel.

Le deuxième point, ça a été dit hier par Cécile Perrot dans le groupe relatif à l'organisation. Il faudra créer une structure légère avec le pays sortant, le pays en cours et le pays prenant pour précisément travailler à cette feuille de route. Est-ce qu'on l'appelle une charte, un terme de références, une feuille de route. Je crois qu'il faudrait s'asseoir ensemble pour définir

quelques-unes des priorités qui seraient les objectifs à accomplir dans le cadre de cette coopération. C'est-à-dire des objectifs concrets qui donnent du corps à cette coopération. Il faut avoir une approche pragmatique, choisir quelques cas précis, certains d'entre eux ont été évoqués avant. Il faut travailler sur ces différents points.

Moi ce que j'ai retenu sur le fond. Il faut passer du bilatéral au multilatéral mais il faut certainement commencer par le bilatéral. Ce qui marche bien c'est ce qui est nécessaire. Cette approche doit être utilisée pour ensuite tendre vers l'échelle du bassin. S'il y a des sujets qui concernent l'ensemble de la Méditerranée, on peut élargir.

Parmi les sujets qu'il faudra creuser, la mise en place d'exercices communs par exemple le sauvetage, on a parlé des navires à passagers de grande capacité. Cet exercice par exemple peut se faire entre l'Italie, la France, l'Espagne, la Grèce et d'autres Etats intéressés comme l'Algérie ou le Maroc. Ça c'est un premier point. Nous pourrions aussi organiser ces exercices communs en matière de lutte contre la pollution. On a parlé des risques au large de l'Algérie avec le trafic Canal de Suez-Gibraltar, ce type d'exercice pourrait aussi se mettre en place.

Pour mieux travailler ensemble, on a parlé de l'annuaire des acteurs, une meilleure connaissance des moyens de chacun seraient utiles. En France, par exemple, nous travaillons à schéma directeur de l'action de l'Etat en mer. Il serait utile de connaître les moyens de chacun puisque là aussi cela permet de faciliter d'une part les exercices et d'autre part, l'action opérationnelle.

En ce qui concerne l'intervention au sujet de la lutte contre la pollution, il faudrait peut-être là aussi faire un inventaire des plans d'interventions existants en matière de lutte contre la pollution.

J'ai aussi noté, et la Commission européenne a insisté sur ce point, la question des délimitations. C'est une question bilatérale, il faudra que nous saisissions nos ministères des affaires étrangères respectifs sur ce point. J'ai bien entendu les propos du préfet maritime sur la question du canal de la Ligurie, le canal de Gênes.

L'action de l'Etat, surtout lorsqu'elle est répressive ne vaut que si juridiquement ensuite il peut y avoir des poursuites. Si les affaires sont classées sans suite par faiblesse du dossier, on peut dire que l'on a travaillé un peu pour rien. Je crois que c'est important.

Il y a un sujet que j'aborde avec prudence et qui fait partie évidemment du tout, c'est aussi les questions de coordination en matière de surveillance maritime. Pour le bassin Méditerranéen, il y a eu le projet BMM qui prouve que là aussi techniquement il peut y avoir des moyens pour rapprocher. Il faut adopter une approche concrète et travailler sur les sujets dont on a besoin. Là aussi une des difficultés qui a été soulignée est que dans chacun des Etats, il y a plusieurs corps, plusieurs agences qui ont des compétences en matière de sécurité maritime, en matière de secours, en matière de lutte contre la pollution, en matière de surveillance.

Nous vous enverrons les minutes de ce séminaire. Vous pourrez réagir et nous envoyer vos commentaires. Ça c'est une suite très directe de nos travaux. Je vous remercie encore une fois, je transmets officiellement le flambeau à l'Espagne qui sera chargé d'organiser ce forum. Nous sommes prêts à aider nos collègues espagnoles. D'ici là, il faudra se voir pour la feuille de route et le choix des dossiers.

Merci et bonne chance à l'Espagne.

Fifth Working Group Meeting
of the Integrated Maritime
Policy (IMP)

Speech by Michel AYMERIC, Secretary General for the
sea.

15 of November 2012.

Jeudi 15 novembre 2012

DISCOURS DU SECRETAIRE GENERAL DE LA MER, BRUXELLES

Forum 2012 des fonctions garde-côtes des pays riverains de la Méditerranée

1. En tant que Président du MedCGFF-2012, je veux tout d'abord **remercier** chaleureusement tous ceux qui ont contribué, pour une large part, à sa préparation et à son bon déroulement.

En premier lieu, je dois citer la **Commission européenne** pour son important investissement par le biais de la DGMARE, tant pour ses conseils avisés que pour son soutien financier. Je remercie aussi bien sûr nos **amis italiens**, à l'initiative de ce forum et de la tenue de sa première édition, dont l'expérience qu'ils ont bien voulu partager aura été précieuse. **Je salue enfin l'Espagne** qui assurera la présidence du forum pour 2013, ce qui garantit l'avenir proche de cette enceinte et l'utilité des travaux à mener. Par leurs apports, différents et complémentaires, la DGMARE, l'Italie, et l'Espagne auront été, aux côtés de la France, les grands artisans de la réussite du MedCGFF-2012.

2. Si la réussite de l'organisation est partagée, l'intérêt d'un forum réside bien sûr dans la **qualité de ses travaux et la qualité des participants**.

Dans ce cas précis, je veux vous dire tout l'intérêt d'avoir pu accueillir dans cette ville historiquement maritime de Marseille, des participants qui ont représenté les administrations de leur pays de la façon la plus diversifiée. Riverains de la Méditerranée, membres ou non-membres de l'Union européenne, ils sont la raison de l'organisation de ce forum et le gage de sa cohérence.

3. Venons-en à l'esprit qui anime une démarche, qui pour nous, s'inscrit pleinement dans la politique maritime intégrée. Nous devons aux Italiens cette belle idée qu'était le Medforum, de 2009, organisé par les garde-côtes italiens à Gênes. Ce forum, notre forum, a avant tout pour but de **rassembler** l'ensemble des acteurs concernés par la problématique de la Méditerranée pour établir **un mode relationnel simple**, cohérent, constructif et si possible pérenne. Et c'est bien dans cet esprit que la France a souhaité par le biais du MedCGFF-2012, rassembler à nouveau les hautes autorités responsables de ou contribuant à l'action de l'Etat en mer dans les pays côtiers de la mer Méditerranée.

La participation justement. Il est important et intéressant d'en souligner la diversité et la qualité couvrant la quasi-totalité des espaces de la Méditerranée. Ainsi, la commission européenne, présente par le biais de la DGMARE, sa directrice générale Lowri EVANS et de sa directrice Monique PARIAT, vingt-quatre pays, riverains de la Méditerranée et membres de l'Union européenne, deux observateurs et trois agences, nous ont fait l'honneur de se déplacer à haut niveau.

4. Un mot maintenant sur le déroulement du forum.

Nous avons pu entendre s'exprimer sur **la coexistence et la régulation des activités multiples en Méditerranée et la coopération internationale et régionale**, le préfet maritime de la Méditerranée, le VAE TAINGUY et le Capitaine de Vaisseau BENMESSAOUD de la Marine royale Marocaine.

Une seconde réunion plénière a eu pour sujet **la surveillance et la sécurité de la navigation, les secours en mer**. Y ont intervenus la directrice des affaires maritimes Madame Régine BREHIER, le vice-amiral Dimitrios BANTIAS (Grèce), président du NACGF, le général AZZOUZ (Algérie) et Michel Babkine, chef de l'organisme

SECMAR français. Enfin, Raymond VIDIL, le président d'armateurs de France nous a fait l'honneur de son intervention en nous présentant le regard des industriels sur la Méditerranée.

Durant l'après-midi, les groupes de travail se sont déroulés en parallèle sur les thèmes suivants :

* **surveillance de la navigation maritime et SAR**, principalement axé sur un Retex COSTA CONCORDIA, animé par l'Italie ;

* **lieux de refuge en Méditerranée** animé par la France ;

* **coopération internationale en matière de lutte anti-pollution**, dirigée par le REMPEC ;

* **organisation et fonctionnement du MedCGFF** dirigé par l'Italie, la France et l'Espagne.

La journée a ensuite été conclue par l'Amiral ROGEL, chef d'état-major de la marine française. Toutes ces interventions et les conclusions de ces groupes peuvent être retrouvées dans **les minutes que nous fournirons à la Commission européenne et aux participants dès la semaine prochaine**. J'espère qu'elles retranscrivent bien la qualité des interventions, l'esprit constructif des participants et l'intérêt des synthèses.

Le 19 septembre, dernier jour de forum, étaient prévus un certain nombre d'activités et de démonstrations avec le soutien d'industriels.

*

*

*

5. Sur la substance, j'aimerais maintenant vous faire part des constats et de mes impressions sur le MedCGFF 2012.

Un constat essentiel : plus qu'elle nous divise, la Méditerranée nous unit. Petite mer (1% de la surface totale des mers et des océans) presque fermée, près de 20% des biens et des produits mondiaux y transitent pourtant. Exigüe, un très grand nombre d'Etats la bordent, situation unique au monde je pense.

Les problématiques qui la touchent, qu'elles soient environnementales, économiques, juridiques, de sécurité ou de sauvetage nous affectent tous. Nos préoccupations, nos soucis, nos intérêts, quelle que soit la situation géographique et géopolitique de nos territoires, quelle que soit l'organisation de nos Etats, se recourent. Dans tous les domaines abordés, la sécurité, la surveillance, le secours en mer ou la lutte contre la pollution, nous avons pu retrouver cette vision partagée. Une telle unanimité constitue un socle solide pour des travaux à mener ensemble.

Comment faire, agir à partir de ce constat ? Des propositions ont été formulées au cours de ce forum afin de pérenniser cet élan, ce souhait de coopération et ce, sur un certain nombre d'actions concrètes.

6. **D'une manière organisationnelle** : tous, nous sommes convenus de l'intérêt de **pérenniser le forum en le maintenant dans une forme souple et légère, réactive et ouverte**. La tâche qui s'impose à nous dans les prochains mois sera de définir les termes de références de ce forum. Dans ce travail, la présidence espagnole pourra s'appuyer sur l'aide de la France et de l'Italie comme premiers membres d'un « troïka » organisationnelle, qui sera, je l'espère renouvelée.

D'un point de vue de méthode, il convient de privilégier une approche pragmatique « à petits pas ». L'accent pourra d'abord être donné à **la coopération bilatérale**. Cette coopération pourrait se mettre en place par le biais **d'exercices communs** entre les états intéressés, par exemple en matière **de lutte contre la pollution**. Une fois ces coopérations

mises en place nous pourrions ensuite passer à **une échelle multilatérale et enfin tendre vers l'échelle du bassin.**

Enfin s'agissant des réalisations, avant d'établir ensemble un plan de travail détaillé, va être mis en place **un réseau de « sachants »**. Cette mise en réseau est certainement un des éléments majeurs pour débiter une coopération approfondie et concrète. Il n'est sans doute pas question ici de créer davantage de bureaucratie. Ce réseau pourrait s'asseoir sur la conception d'un annuaire, une base de données, entre les différents acteurs des pays riverains. Prenons le cas de la problématique des lieux de refuge, il existe une directive européenne sur le suivi du trafic maritime et sur l'information applicable à l'accueil des navires en difficulté. Dans une approche très concrète, la constitution d'un réseau entre autorités compétentes pour traiter de l'accueil de navires en difficulté peut être considérée comme une plus-value réelle en termes d'efficacité opérationnelle. Je propose de concentrer nos efforts sur cette mesure comme outil concret de mise en réseau et comme premier pas vers davantage de coopérations entre nos administrations. L'équipe chargée de la présidence sera tenue de sa mise à jour. De même, la connaissance des moyens de chacun serait utile. En France nous travaillons sur le schéma global de la FGC. Il serait intéressant de répertorier les moyens des Etats comme des plans d'interventions dans la mer Méditerranée. Un travail commun sur la question des délimitations pourrait être souhaitable afin de permettre un cadre juridique commun et consensuel permettant une assise juridique bénéfique. Un dernier sujet pourrait être abordé à moyen terme : c'est celui de la coordination en matière de surveillance maritime.

Ce forum vient de naître, il doit grandir et après avoir été nourri de l'existant, contribuer à son tour à l'enrichissement de ses créateurs. C'est une démarche de longue haleine, où tous ont et doivent avoir leur part légitime de responsabilités. Je suis sûr que la Présidence espagnole saura parfaitement maintenir malgré les vents impétueux, la flamme du forum

méditerranéen. Je lui adresse tous mes vœux de réussite et lui promets déjà tout le concours de la France pour son action en 2013.



Financial statement

Prestations dans le cadre du MedCGFF

Dans le cadre du forum des garde-côtes des pays riverains de la Méditerranée (MedCGFF) nous avons fait réalisés des prestations suivantes :

- Hébergement, restauration (déjeuner, pause-café et cocktail), frais de taxis, location de salles de réunion et de matériels audiovisuels. Ces prestations ont été réalisées dans l'hôtel Pullman Marseille Palm Beach pour un coût total de **117 578,94 €** (correspondant à la somme des factures n° 27316/7, 27318.C, 27319, 27319.B et des avoirs n°27319 et 28612, tous en annexe de ce dossier).
- Un dîner de gala organisé au cercle mess de la garnison de Marseille le 18 septembre 2012 d'un montant de **12 750,00 euros**.
- Les frais de transport des participants pris en charge sur les crédits du forum d'un montant total de **28 883,94 euros**.
- Un transport aller et retour par navette maritime pour se rendre du site du forum vers le cercle mess d'un montant de **1 979,50 euros**.
- Interprétariat, cette prestation prend en compte :
 - l'interprétariat réalisé par deux personnes sur la totalité du forum ;
 - les frais de restauration lors des trajets Paris – Marseille aller et retour ;
 - frais de taxi pour le retour vers la gare de Marseille le 19 septembre 2012.Pour un montant de **3 186,90 euros**.
- Un reportage photographique lors du séminaire d'un montant de **2 000,00 euros**.
- Le sous-total de ces dépenses engagées, hors frais de personnel, s'élève donc à 166 379, 28 euros. Les frais de personnel étant constatés à 92 250,00 euros (comme estimés en annexe II du Grant Agreement for an Action, Mediterranean Coast Guard Functions Forum 2012), le coût total avec les frais de personnel est de **258 629,28 euros**.

L'union européenne prend en charge 52,58 % du coût total soit **135 987,28 euros**.

La part de la France est de 47,42% (hors frais de personnel), elle s'élève donc à **30 392,00 euros**.

FINANCIAL STATEMENT

Courtesy translation

Within the framework of Mediterranean Coast Guard Functions Forum (MedCGFF-2012) we have realized the following expenses:

- Accommodation, meals (lunches, coffee breaks and cocktail), taxi fares, rental of meeting rooms and audio-visual equipment. These services were performed at the Pullman Palm Beach of Marseilles for a total cost of **117 578.94 €** (corresponding to the sum of invoices n° 27316/7, 27318.C, 27,319, and assets 27319.B, n° 27319 and 28612, all attached to this statement).

- A gala dinner at the *Cercle mess de la garnison de Marseille* on September 18 for a total cost of **12 750.00 €**.

- Transportation costs of participants supported by forum for the following amount : **28 883.94 €**.

- return trip by a shuttle boat to reach the *Cercle mess de la garnison de Marseille*: **1 979.50 €**

- Interpreting costs covers:

- Interpretation carried out by two people during the entire forum;
- Interpreters' meals when traveling from Paris to Marseilles return basis;
- Costs of taxi back to the train station/airport in Marseilles on 19 of September 2012 : **3 186.90 €**.

- The presence of a photographer during the all seminar cost **2 000.00 €**.

The sub-total of these expenses, excluding personnel costs, amounts to **166 379. 28 €**. Personnel costs are recognized to be of **92 250.00 €** (as estimated in Annex II of the *Grant Agreement for an Action, Mediterranean Coast Guard Forum Functions 2012*).

As a consequence, the total cost of the Forum, including cost of staff is of **258 629.28 €**. The European Union supports **52.58%** of the total cost is **135 987.28 €**. France's participation was fixed as being **47.42% of the total amount**, which means that France participates to the forum for the amount of **30 392.00 €**.



PULLMAN MARSEILLE PALM BEACH
 h3485@accor.com
 200, Corniche Kennedy
 13007 Marseille - France
 T. +33 (0)4 91 16 19 00 - F. +33 (0)4 91 16 19 39
 www.pullmanhotels.com - www.accorhotels.com

FACTURE 273167
 DATE 19 septembre 2012

661
 SCBCMSPM-SERVICE FACTURIER/CSPF-SPM
 69 Rue de Varenne

75007 Paris 07

Bon de Commande N° 1503509444

Page 1

DATE	PRESTATION	Qté	P.U. H.T	Total H.T.	Tx	Total T.V.A.	P.U. T.T.C.	Total T.T.C.
15-sept.-12	Chambre et petit déjeuner	1	199,05 €	199,05 €	D	13,93 €	212,98 €	212,98 €
15-sept.-12	Taxe de séjour	1	1,50 €	1,50 €	C	- €	1,50 €	1,50 €
16-sept.-12	Chambre et petit déjeuner	15	199,05 €	2 985,70 €	D	209,00 €	212,98 €	3 194,70 €
16-sept.-12	Taxe de séjour	15	1,50 €	22,50 €	C	- €	1,50 €	22,50 €
17-sept.-12	Chambre et petit déjeuner	37	199,05 €	7 364,73 €	D	515,53 €	212,98 €	7 880,26 €
17-sept.-12	Taxe de séjour	37	1,50 €	55,50 €	C	- €	1,50 €	55,50 €
17-sept.-12	Location de salle	1	2 700,00 €	2 700,00 €	B	529,20 €	3 229,20 €	3 229,20 €
17-sept.-12	Cocktail 7%	150	36,00 €	5 400,00 €	D	378,00 €	38,52 €	5 778,00 €
17-sept.-12	Cocktail 19,6%	150	6,00 €	900,50 €	B	176,50 €	7,18 €	1 077,00 €
17-sept.-12	Champagne	10	58,53 €	585,28 €	B	114,72 €	70,00 €	700,00 €
18-sept.-12	Location de salle	1	2 700,00 €	2 700,00 €	B	529,20 €	3 229,20 €	3 229,20 €
18-sept.-12	Location de salle	3	450,00 €	1 350,00 €	B	264,60 €	538,20 €	1 614,60 €
18-sept.-12	Café d'accueil	50	6,00 €	300,00 €	D	21,00 €	6,42 €	321,00 €
18-sept.-12	Pause	150	10,00 €	1 500,00 €	D	105,00 €	10,70 €	1 605,00 €
18-sept.-12	Déjeuner 7%	150	42,00 €	6 300,00 €	D	441,00 €	44,94 €	6 741,00 €
18-sept.-12	Déjeuner 19,6%	150	6,00 €	900,50 €	B	176,50 €	7,18 €	1 077,00 €
18-sept.-12	Pause	150	10,00 €	1 500,00 €	D	105,00 €	10,70 €	1 605,00 €
18-sept.-12	chambre vestiaire	2	199,05 €	398,09 €	D	27,87 €	212,98 €	425,96 €
18-sept.-12	Chambre et petit déjeuner	37	199,05 €	7 364,73 €	D	515,53 €	212,98 €	7 880,26 €
18-sept.-12	Taxe de séjour	37	1,50 €	55,50 €	C	- €	1,50 €	55,50 €
19-sept.-12	Location de salle	1	2 700,00 €	2 700,00 €	B	529,20 €	3 229,20 €	3 229,20 €
19-sept.-12	Déjeuner 7%	150	42,00 €	6 300,00 €	D	441,00 €	44,94 €	6 741,00 €
19-sept.-12	Déjeuner 19,6%	150	6,00 €	900,50 €	B	176,50 €	7,18 €	1 077,00 €
19-sept.-12	Prestation audiovisuelle	1	22 204,50 €	22 204,50 €	B	4 352,08 €	26 556,58 €	26 556,58 €
19-sept.-12	Prestation audiovisuelle	1	250,00 €	250,00 €	B	49,00 €	299,00 €	299,00 €
19-sept.-12	Chambre et petit déjeuner	15	199,05 €	2 985,70 €	D	209,00 €	212,98 €	3 194,70 €
19-sept.-12	Taxe de séjour	15	1,50 €	22,50 €	C	- €	1,50 €	22,50 €
	Débite Commercial selon l'article 256 du CGI (chambres réservées & prises en charges par secrétariat Général de la Mer)	1	12 565,82 €	12 565,82 €	C	- €	12 565,82 €	12 565,82 €

TOTAL T.T.C. 100 391,96 €

DONT T.V.A. 9 879,35 €

DÉJÀ VERSE - €

A REGLER 100 391,96 €

Code	Taux	BASE H.T.	MONTANT T.V.A.
A	5,5%	- €	- €
B	19,6%	35 191,29 €	6 897,49 €
C	0,0%	12 723,32 €	- €
D	7,0%	42 598,00 €	2 981,86 €

DOMICILIATION BANCAIRE

SG Marseille Entreprise

Compte : 80020260778

Pullman Palm Beach

Bq: 38003 Guich 81269

Rib : 23

PULLMAN MARSEILLE PALM BEACH
 200 Corniche Kennedy
 13007 Marseille - France
 +33 (0)4 91 16 19 00

Compte Confiance

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE : Hôtel 4**** - Semo - SA au capital de 1 280 000 Euros - Siège social : 2, rue de la Mare Neuve - 91000 Evry - France

395 305 410 00213 - RCS Evry 395 305 410 - NAF 5510z - TVA Intra-Communautaire : FR 62 395 305 410 - Filiale Accor

CONDITIONS PRIX NETS - Le règlement de la présente facture doit être effectué à la date de paiement mentionnée. 0% d'escompte. Toute somme impayée à la date indiquée est productive d'un intérêt de retard au taux de 15 % l'an, dû dès le lendemain de la date d'échéance de la facture et appliqué au montant total TTC de la facture. Par ailleurs une pénalité forfaitaire égale à 15% des sommes dues sera exigible en cas de recouvrement contentieux.

Sur les débits - Taxe de séjour non soumise à la TVA - article 267-II-2 du C.G.I.

Informations à caractère personnel que vous nous avez fournies font l'objet d'un traitement informatisé. Ces informations sont destinées à l'établissement dans lequel vous avez séjourné. En cas d'incident lié à votre dossier un traitement informatique spécifique pourra être réalisé. En application de la loi du 6 Janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification portant sur ces informations. Pour toute demande de ce type, vous pouvez écrire à la Direction de cet hôtel.



PULLMAN MARSEILLE PALM BEACH
 h3485@accor.com
 200, Corniche Kennedy
 13007 Marseille - France
 T. +33 (0)4 91 16 19 00 - F. +33 (0)4 91 16 19 39
 www.pullmanhotels.com - www.accorhotels.com

FACTURE 27319
 DATE 19 septembre 2012

6GL
SCBCMSPM-SERVICE FACTURIER/CSPF-SPM
 69 Rue de Varenne
 75007 Paris 07

Manifestation du 15 au 19 septembre 2012

Page 1

DATE	PRESTATION	Qté	P.U. H.T	Total H.T.	Tx	Total T.V.A.	P.U. T.T.C.	Total T.T.C.
17-sept.-12	DEDITS COMMERCIAUX	37	212,98 €	7 880,26 €	C	- €	212,98 €	7 880,26 €
18-sept.-12	DEDITS COMMERCIAUX	38	212,98 €	8 093,24 €	C	- €	212,98 €	8 093,24 €
	Contingent de chambres réservées mais non honorées - prévues en Paiement sur place							
	DEDIT COMMERCIAL EXONERE DE TVA SELON ARTICLE 256 DU CGI.							

TOTAL T.T.C. 15 973,50 €

DONT T.V.A. - €

A REGLER 15 973,50 €

Code	Taux	BASE H.T.	MONTANT T.V.A.
A	5,5%	- €	- €
B	19,6%	- €	- €
C	0,0%	15 973,50 €	- €
D	7,0%	- €	- €

DOMICILIATION BANCAIRE
SG Marseille Entreprise
Compte : 00020260778
Pullman Palm Beach
Bq : 30003 Guich 01269
Rib : 23

PULLMAN MARSEILLE PALM BEACH
 200 Corniche Kennedy
 13007 Marseille - France
 +33 (0)4 91 16 19 00

copie conforme

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE : Hôte! 4**** - Shema - SA au capital de 1 280 000 Euros - Siège social : 2, rue de la Mare Neuve - 91000 Evry - France
 I : 395 305 410 00213 - RCS Evry 395 305 410 - NAF 5510z - TVA Intra-Communautaire : FR 62 395 305 410 - Filiale Accor
 STATIONS PRIX NETS - Le règlement de la présente facture doit être effectué à la date de paiement mentionnée. 0% d'escompte. Toute somme impayée à la date indiquée est productive d'un intérêt de retard au taux de 15 % dès le lendemain de la date d'échéance de la facture et appliqué au montant total TTC de la facture. Par ailleurs une pénalité forfaitaire égale à 15% des sommes dues sera exigible en cas de recouvrement contentieux.
 sur les débits - Taxe de séjour non soumise à la TVA - article 267-II-2 du C.G.I.
 Informations à caractère personnel que vous nous avez fournies font l'objet d'un traitement informatisé. Ces informations sont destinées à l'établissement dans lequel vous avez séjourné. En cas d'incident lié à votre dossier un traitement informatique spécifique pourra être réalisé. En application de la loi du 6 Janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification portant sur ces informations. Pour toute demande de ce type, vous pouvez écrire à la Direction de cet hôtel.

FACTURE 273198
DATE 19 septembre 2012

GGL
SCBCMSPM-SERVICE FACTURIER/CSPF-SPM
69 Rue de Varenne

75007 Paris 07

Manifestation du 15 au 19 septembre 2012

Page 1

DATE	PRESTATION	Qté	P.U. H.T	Total H.T.	Tx	Total T.V.A.	P.U. T.T.C.	Total T.T.C.
17-sept.-12	DEDITS COMMERCIAUX A 85%	20	181,03 €	3 620,66 €	C	- €	181,03 €	3 620,66 €
18-sept.-12	DEDITS COMMERCIAUX A 100%	15	212,98 €	3 194,70 €	C	- €	212,98 €	3 194,70 €
18-sept.-12	DEDITS COMMERCIAUX A 100%	33	212,98 €	7 028,34 €	C	- €	212,98 €	7 028,34 €
	Contingent de chambres réservées mais non honorées - prévues en Paiement sur place							
	DEDIT COMMERCIAL EXONERE DE TVA SELON ARTICLE 256 DU CGI.							

TOTAL T.T.C. 13 843,70 €

DONT T.V.A. - €

A REGLER 13 843,70 €

Code	Taux	BASE H.T.	MONTANT T.V.A.
A	5,5%	- €	- €
B	19,6%	- €	- €
C	0,0%	13 843,70 €	- €
D	7,0%	- €	- €

DOMICILIATION BANCAIRE

SG Marseille Entreprise
Compte : 00020260778
Pullman Palm Beach
Bqe : 30003 Guich 01269
Rib : 23

Informations légales relatives à la facture électronique : La facture électronique est une copie exacte de la facture papier. Elle est émise et reçue par voie électronique. Elle est destinée à être utilisée comme preuve de la transaction commerciale. Elle est émise et reçue par voie électronique. Elle est destinée à être utilisée comme preuve de la transaction commerciale. Elle est émise et reçue par voie électronique. Elle est destinée à être utilisée comme preuve de la transaction commerciale.

DIRECTION REGIONALE

SUD EST

IMMEUBLE PLEIN OUEST - CS 30011

1 RUE ALBERT COHEN

13321 MARSEILLE CEDEX 16

Téléphone : 04 96 17 36 03

Télécopie : 04 96 17 36 00

**Facturer à**

SCBCM SERVICES PREMIER MINISTRE
69 RUE DE VARENNE
75007 PARIS

Expédier à

SCBCM SERVICES PREMIER MINISTRE
69 RUE DE VARENNE
75007 PARIS

FACTURE n° 1001723693 en date du 19/09/2012

Page : 1 / 1

Code client : 82170392	Référence Client
Cdpf émetteur : 8217	N° de Commande : 0082170392
Période de facturation : 01/09/2012 - 30/09/2012	Autre référence : Dîner de gala du 18.09.2012
Nom du site : CMG FORT GANTEAUME RESTAURATION	
Adresse du site : 2 BLD CHARLES LIVON 13007 MARSEILLE	
E-mail site : AV008217@ELIOR.COM	

CODE	DESIGNATION	QTE	PRX UNITAIRE H.T.	MONTANT H.T.	MONTANT T.V.A.	MONTANT T.T.C.
E1214	Prestations exceptionnelles 7%	150	79,439	11 915,89	834,11	12 750,00

Echéance : 04/10/2012**NET A PAYER EN EUROS****12 750,00**

Veuillez adresser votre règlement à :

ELIOR ENTREPRISES

Immeuble les Perspectives

16 RUE DE L'HOTEL DE VILLE

57958 MONTIGNY LES METZ CEDEX BP 30806

Paiement par virement

Nos références bancaires :

CREDIT AGRICOLE CIB

Compte n° : 00229308776

IBAN : FR76 3148 9000 1000 2293 0877 647

BIC : BSUIFRPPXXX

	TVA %	Total HT	Total TVA	Total TTC
Prestations	7,0	11 915,89	834,11	12 750,00
TOTAUX		11 915,89	834,11	12 750,00

CONDITION GENERALE DE REGLEMENT :

15 jours date de facture

Pas d'escompte accordé en cas de paiement anticipé

Pénalités de retard 3 fois le taux d'intérêt légal

TVA SUR LES ENCAISSEMENTS

Merci de joindre ce papillon à votre règlement

N° Sté / N° DA	A816/ A417
N° de facture	1001723693
Date de facture	19/09/2012
Date d'échéance	04/10/2012
N° Client	82170392
Net à payer en Euros	12 750,00

Elior Entreprises

SIEGE SOCIAL: 61-69 rue de Bercy - 75012 PARIS

S.A.S. AU CAPITAL DE 231 440 EUROS - RCS PARIS 413 901 760 - N° TVA: FR47413901760

Facture n° IM5351

19 SEP. 2012

Icard Maritime 1 Quai Marcel Pagnol 13007 MARSEILLE
Secrétariat général de la mer
69 rue de Varenne
75007 Paris

Facture concernant votre demande de transfert le mardi 18 septembre 2012 entre le ponton du CMV-Proche de l'hôtel PULLMAN et le Vieux Port -Quai Marcel PAGNOL-proche du Restaurant du Fort GANTEAUME-
Cette facture est basée sur les éléments suivants : transferts effectués avec l'AIGLON 3, environ 120 à 130 participants-
RDV 18H sur le ponton du CMV-----> Vieux Port Quai PAGNOL et RDV pour le retour 22H sur le Quai Marcel PAGNOL -----> CMV

Quantité	Intitulé	R	Prix Unitaire	TVA	Total
2	Transp Pax Gr >50/Zone1	0	989,75 €	7	1 979,50 €

Total HT 1 850,00 €
Total TVA 129,50 €
Total TTC 1 979,50 €

Encaissements :

Aucun

Reste 1 979,50 €

><(((°>.....><(((°> Dans l'attente de votre règlement, sincères salutations



Jean-Michel ICARD
TRANSPORTS MARITIMES
1, Quai Marcel Pagnol
13007 MARSEILLE
Tél. 04 91 330 329 Fax 04 91 332 586
Email marseille@wanadoo.fr
R.C.S. Marseille A 330 245 531 - APE 5010 Z



Maura Pollin

INTERPRÈTE DE CONFÉRENCE - TRADUCTRICE
ANGLAIS - FRANÇAIS

Christophe BIGUET
Secrétaire Général de la Mer
69, rue de Varenne
75007 PARIS

le 24 sept 2012

NOTE D'HONORAIRES

FACTURE N° 12132, qui fait suite à notre devis du 7 septembre 2012		
REFERENCE :	Interprétation simultanée français / anglais du « Forum des fonctions garde-côtes des pays riverains de la Méditerranée »	
NOM CLIENT :	Secrétariat Général de la Mer	
LIVRAISON :	18-19 septembre 2012	
TARIF :	629.56 euros x 2 jours	1259,12
	314.78 euros x 1 jour d'approche (17 septembre)	314,78
MONTANT TOTAL	TVA non-applicable suivant Art. 293B du CGI	1 573,90 €

106 avenue du Belvédère - F- 9331 Le Pré Saint Gervais

+33 (0) 6 61 24 17 90 - maura.pollin@gmail.com
n° SIRET 44463365500014

Catherine Delaruelle
Interprète de conférence
1, rue Gustave Geffroy
75013 PARIS
Tél. sec : 01 48 58 32 69
Tél/fax dom. : 01 43 31 13 90

A l'attention de :
Monsieur Christophe BIGUET
Secrétariat Général de la mer
69, rue de Varenne
75007 Paris

Paris, le 4 octobre 2012

Note d'honoraires

Interprétation : **simultanée**

Réunion : **MedCGFF**

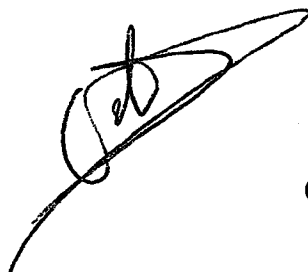
Lieu : **Marseille**

Date : **18-19 septembre 2012**

2 jours à 629,56 €, soit	1 259,12 €
1 approche	314,78 €
Total :	<u>1 573,90 €</u>

Franchise TVA conformément à l'article 293B du CGI

Avec mes remerciements



C.Delaruelle

Catherine Delaruelle
Interprète de conférence
1, rue Gustave Geffroy
75013 PARIS
Tél. sec : 01 48 58 32 69
Tél/fax dom. : 01 43 31 13 90

A l'attention de :
Monsieur Christophe BIGUET
Secrétariat Général de la mer
69, rue de Varenne
75007 Paris

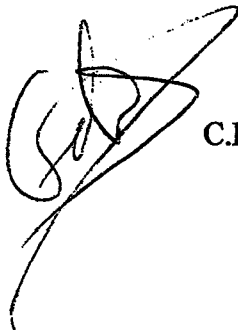
Paris, le 4 octobre 2012

Note de frais

Objet : **Conférence MedCGFF (18-19 septembre 2012)**

Frais repas/taxi : 12,90€+26,20 €

39, 10 €



C.Delaruelle

Alain Zimeray
24, rue Saint Louis en l'Île, 75004 Paris
Tél. : 06 99 26 01 55, www.alainzimeray.com
SIRET 440 171 21300026 - APE 741G

Secrétariat Général de la Mer
Mr Philippe Metzger
69 rue de Varenne
75007 PARIS

Paris, le 21 septembre 2012

FACTURE N° 2012/019

Reportage Congrès des Garde-Côtes, à Marseille du 17 au 19 septembre 2012

- Photographies officielles des délégations, photo d'ensemble et individuelles,
- Ambiance des séances plénières, ateliers, déjeuners et diner de gala
- Post production
- Mise à disposition sur place d'une clé USB remise aux participants
- Cession des droits**

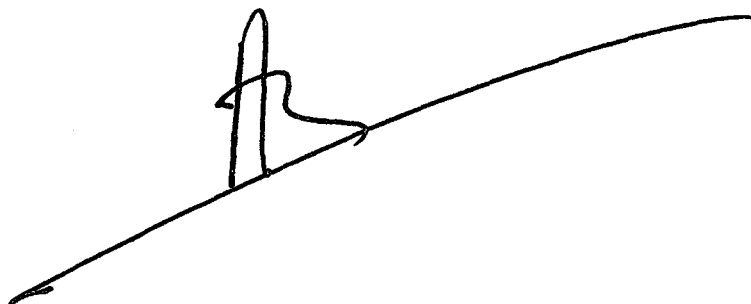
Total HT (selon devis accepté) : 2 000 € HT*

*TVA non applicable, Art. 293B du CGI

** Etendue des droits cédés :

- Droit de reproduction et de diffusion pour tout document ou brochure, destinés à la communication interne ou externe du SG Mer ;
- Droit de reproduction sur site internet du SG Mer ;
- Droit de reproduction et de diffusion auprès de la Presse.

Droit à l'image : Il appartient au client avant toute utilisation d'une photographie représentant une personne physique reconnaissable, d'obtenir son autorisation écrite.





EUROPEAN COMMISSION

DIRECTORATE-GENERAL FOR MARITIME AFFAIRS AND FISHERIES

Brussels, 24 JUL. 2012
D1/BG D(2012)900927

Mr. Michel Aymeric
Secrétariat Général de la Mer
69 rue de Varenne
75007 Paris

Subject: Grant agreement for Mediterranean Coast Guard Functions Forum 2012

Dear Mr. Aymeric,

Please find enclosed a copy of the abovementioned grant agreement duly signed by the Commission's authorised representative. The agreement enters into force on 24 July 2012 and will run until 15 November 2012. The pre-financing payment will follow as soon as possible.

I look forward to a successful implementation of the forum.

Yours sincerely,

Monique Pariat
Director

Annex: One signed original of grant agreement MARE/2012/MEDCGFF

cc: B. Gminder, C. Kontorouhas, I. Perret, L. Berger, K. Eeman
P. Metzger (SG MER)



EUROPEAN COMMISSION

DIRECTORATE-GENERAL FOR MARITIME AFFAIRS AND FISHERIES

GRANT AGREEMENT for an ACTION

MEDITERRANEAN COAST GUARD FUNCTIONS FORUM 2012 (MEDCGFF 2012)

AGREEMENT NUMBER – SI2.627993

The European Union (hereinafter referred to as “the Union”), represented by the European Commission (hereinafter referred to as “the Commission”), itself represented for the purposes of signature of this agreement by Monique Pariat, Director, Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries, Directorate for the Mediterranean and Black Sea of the one part,

and

Secrétariat général de la mer
Independent legal body governed by French public law (personne morale de droit public français)
69 rue de Varenne
75007 Paris
France

(“the beneficiary”), represented for the purposes of signature of this agreement by Michel Aymeric, Secrétaire general de la mer, of the other part,

HAVE AGREED

the **Special Conditions, General Conditions and Annexes** below:

Annex I Description of the action
Annex II Estimated budget of the action

which form an integral part of this agreement (“the agreement”).

The terms set out in the Special Conditions shall take precedence over those in the other parts of the agreement.

The terms set out in the General Conditions shall take precedence over those in the Annexes.

I - SPECIAL CONDITIONS

ARTICLE I.1 – PURPOSE OF THE GRANT

- I.1.1 The Commission has decided to award a grant, under the terms and conditions set out in the Special Conditions, the General Conditions and the Annexes to the agreement, which the beneficiary hereby declares that he has taken note of and accepts, for the action entitled Mediterranean Coast Guard Functions Forum (MEDCGFF) 2012 ("the action").
- I.1.2 The beneficiary accepts the grant and undertakes to do everything in his power to carry out the action as described in Annex I, acting on his own responsibility.

ARTICLE I.2 - DURATION

- I.2.1 The agreement shall enter into force on the date when the last of the two parties signs.
- I.2.2 The action shall run until 15 November 2012 from the date of signature of the grant agreement by the Commission. ("the starting date of the action").

ARTICLE I.3 - FINANCING THE ACTION

- I.3.1 The total cost of the action is estimated at EUR 285 240, as shown in the estimated budget in Annex II. The estimated budget shall give a detailed breakdown of the costs that are eligible for Union funding under the terms of Article II.14, of any other costs that the action may entail, and of all receipts, so that receipts and costs balance.
- I.3.2 The total eligible costs of the action for which the Commission grant is awarded are estimated at EUR 285 240, as shown in the estimated budget in Annex II.
- I.3.3 The Commission shall contribute a maximum of EUR 150 000, equivalent to 52,58 % of the estimated total eligible costs indicated in paragraph 2. The final amount of the grant shall be determined as specified in Article II.17, without prejudice to Article II.19.

The Union grant may not finance the entire costs of the action. The amounts and sources of co-financing other than from Union funds shall be set out in the estimated budget referred to in paragraph 1.

- I.3.4 By way of derogation from Article II.13, the beneficiary may, when carrying out the action, request an adjustment of the estimated budget by transfers between headings of eligible costs, provided that this adjustment of expenditure does not affect the implementation of the action and the transfer between headings does not exceed 10% of the total eligible costs indicated in paragraph 2. The beneficiary shall request this adjustment by registered letter, with acknowledgement of receipt or equivalent, addressed to the Commission, which reserves the right to refuse the request within 20 days from the date of receipt. After 20 days, the request shall be deemed to have been accepted.

ARTICLE I.4 - PAYMENT ARRANGEMENTS

I.4.1 Pre-financing:

Within 45 days of the date of signature of the grant agreement by the Commission, a pre-financing payment of EUR 60 000 shall be made to the beneficiary, representing 40 % of the amount specified in Article I.3.3.

I.4.2 Payment of the balance

The request for payment of the balance shall be accompanied by the final implementation report and financial statement specified in Article II.15.4 and by a certificate on the action's financial statements and underlying accounts.

The Commission shall have 60 days to approve or reject the implementation report or to request additional supporting documents or information under the procedure laid down in Article II.15.4. In that case, the beneficiary shall have 30 days to submit the additional information or a new report.

A payment representing the balance of the grant determined in accordance with Article II.17 shall be made to the beneficiary within 45 days following approval by the Commission of the technical implementation report accompanying the request for payment of the balance.

The Commission may suspend the period for payment in accordance with the procedure in Article II.16.2.

ARTICLE I.5 - SUBMISSION OF REPORTS AND OTHER DOCUMENTS

The implementation reports, financial statements and other documents referred to in Article I.4 must be submitted in 2 copies in English on the following dates:

- final implementation report and financial statement: within 5 days following the closing date of the action specified in Article I.2.2. The implementation report shall as a minimum contain comprehensive minutes of the conference's sessions (plenary and/or parallel workshops), possible conclusions or agreements reached on both organisational and content related issues, lessons learned as well as recommendations in view of future editions of the MedCGFF. If available, copies of signed agreements shall be annexed to the report. The report should also describe how the MedCGFF contributed to the attainment of its stated objectives

ARTICLE I.6 - BANK ACCOUNT

1. Payments shall be made to the beneficiary's bank account or sub-account denominated in euros, as indicated below:

P MA

Name of bank: BANQUE DE FRANCE
Address of branch: 033-2320, SERI, PARIS
Precise denomination of the account holder: SSCBCM SERVICES PREMIER
MINISTRE
Full account number (including bank codes): 3000100064R753000000081
IBAN account code: FR76 3000 1000 6400 0000 9244 140

2. This account or sub-account must identify the payments made by the Commission.

ARTICLE I. 7 -GENERAL ADMINISTRATIVE PROVISIONS

1. Any communication addressed to the Commission in connection with this agreement shall be in writing, indicating the number of the agreement, and shall be sent to the following addresses:

Requests for payments must be addressed to:

European Commission
Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries
Head of Unit F/1, Budget, Public procurement and Control
(Ref. MARE/2012/MEDCGFF)
Office J-99 5/15
B-1049 Brussels

All other correspondence must be addressed to:

European Commission
Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries
Head of Unit D/1, Maritime Policy – Mediterranean and Black Sea
(Ref. MARE/2012/MEDCGFF)
Office J-99 06/19
B-1049 Brussels
E-mail address: mare-d1@ec.europa.eu

2. Ordinary mail shall be considered to have been received by the Commission on the date on which it is formally registered by the Commission unit responsible referred to above. E-mail shall be considered as received on the date it is received. However, if the beneficiary receives a reply asking him to re-direct the e-mail, it shall not be considered as received until the correctly re-directed e-mail is received.
3. Any communication addressed to the beneficiary in connection with this agreement shall be in writing, indicating the number of the agreement, and shall be sent to the following address:

European Commission
Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries
Unit MARE-D-1 (Reference Agreement number MARE/2012/MEDCGFF)
Office J-99 06/19
B-1049 Brussels
E-mail address: mare-d1@ec.europa.eu

MA P

4. Any change of address by the beneficiary shall be communicated in writing to the Commission.

ARTICLE I.8 - LAW APPLICABLE AND COMPETENT COURT

The grant is governed by the terms of the agreement, the Union law applicable and, on a subsidiary basis, by the law of the Kingdom of Belgium relating to grants.

The beneficiary may bring legal proceedings regarding decisions by the Commission concerning the application of the provisions of the agreement, and the arrangements for implementing it, before the General Court of the European Union and, in the event of appeal, the Court of Justice.

ARTICLE I.9 – DATA PROTECTION

1. Any personal data included in the agreement shall be processed pursuant to Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data. Such data shall be processed solely for the purposes of the implementation, management and monitoring of the agreement by Unit D1 (“Maritime Policy – Mediterranean and Black Sea”), of the Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries of the Commission, without prejudice to possible transmission to the bodies charged with monitoring or inspection task in application of Union law.
2. The beneficiary shall have the right of access to his/her personal data and the right to rectify any such data. Should the beneficiary have any queries concerning the processing of his/her personal data, he/she shall address them to Unit D1 (“Maritime Policy – Mediterranean and Black Sea”), of the Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries of the Commission.
3. The beneficiary shall have the right of recourse at any time to the European Data Protection Supervisor.
4. Where the agreement requires the processing of personal data by the beneficiary, the beneficiary may act only under the supervision of the data controller, in particular with regard to the purposes of the processing, the categories of data which may be processed, the recipients of the data, and the means by which the data subject may exercise his/her rights.
5. The beneficiary shall limit access to the data to the staff strictly necessary for the implementation, management and monitoring of the agreement.
6. The beneficiary undertakes to adopt appropriate technical and organisational security measures having regard to the risks inherent in the processing and to the nature of the personal data concerned in order to:
 - a) prevent any unauthorised person from having access to computer systems processing personal data, and especially:

- i) unauthorised reading, copying, alteration or removal of storage media;
 - ii) unauthorised data input as well as any unauthorised disclosure, alteration or erasure of stored personal data;
 - iii) unauthorised persons from using data-processing systems by means of data transmission facilities;
- b) ensure that authorised users of a data-processing system can access only the personal data to which their access right refers;
 - c) record which personal data have been communicated, when and to whom;
 - d) ensure that personal data being processed on behalf of third parties can be processed only in the manner prescribed by the contracting institution or body;
 - e) ensure that, during communication of personal data and transport of storage media, the data cannot be read, copied or erased without authorisation;
 - f) design its organisational structure in such a way that it meets data protection requirements.

ARTICLE I.10 – OTHER SPECIAL CONDITIONS

The following additional special conditions apply to this grant agreement:

I.10.1 Implementation contracts

Where the value of the procurement contract awarded in accordance with the provisions of Article II.9 of the General Conditions exceeds EUR 60 000, the beneficiary shall, in addition to the provisions laid down in Article II.9, abide by the rules on procurement contained in the Financial Regulation applicable to the general budget of the European Communities.

I.10.2 Financial support to third parties

Where implementation of the action requires financial support to be given to third parties, the beneficiary may give such financial support in accordance with the description of the action in Annex I.

The cost of the financial support, which may not in any event exceed EUR 10,000 per each third party and a total of EUR 100,000, is shown in the estimated budget in Annex II.

The financial support takes the form of reimbursement of a specified proportion of the eligible costs actually incurred by the third party or lump sums or flat-rate financing.

By way of derogation from Article II.14.1 of the General Conditions, costs incurred by third parties, recorded in their accounts in accordance with the applicable accounting principles and their usual cost-accounting practices, shall be considered eligible subject to the provisions of Article II.14 and sub-paragraphs 1 and 2 above. The actual eligible costs shall be reimbursed in accordance with the contribution percentage as established in Annex I.

The beneficiary must undertake to ensure that the conditions applicable to him under Articles II.1, II.2, II.3, II.4, II.5, II.6, II.10 and II.19 of the agreement are also applicable to the third parties.

I.10.3 Ownership/Use of the results

Without prejudice to Article II.1 and II.3 of the General Conditions, the beneficiary shall warrant that the European Union has the rights to:

- use any pre-existing intellectual property rights which have been included in the results of the action,
- use, re-use and edit the results of the action, as a whole or parts of them,
- translate and re-write the results of the action in a different language or into a different form,
- exploit the results of the action in the way it is normally intended for,
- modify the results of the action, in particular to cut, dub, insert meta-data, subtitles, legends or other graphic, visual, audio or word elements, for the sake of dissemination and in agreement with the beneficiary,
- broadcast the results of the action,
- sub-license the results of the action,
- distribute the results of the action with or without modifications to them,
- prepare derivative works of the results of the action,
- store the results of the action,
- include the results of the action in the indexes and databases worldwide,
- extract audio or video files from the results of the action,
- compile or decompile the results of the action.

 MA

II -GENERAL CONDITIONS

PART A: LEGAL AND ADMINISTRATIVE PROVISIONS

ARTICLE II.1 - LIABILITY

- II.1.1 The beneficiary shall have sole responsibility for complying with any legal obligations incumbent on him.
- II.1.2 The Commission shall not, in any circumstances or on any grounds, be held liable in the event of a claim under the agreement relating to any damage caused during the action's execution. Consequently, the Commission will not entertain any request for indemnity or reimbursement accompanying any such claim.
- II.1.3 Except in cases of *force majeure*, the beneficiary shall make good any damage sustained by the Commission as a result of the execution or faulty execution of the action.
- II.1.4 The beneficiary shall bear sole liability vis-à-vis third parties, including for damage of any kind sustained by them while the action is being carried out.

ARTICLE II.2 - CONFLICT OF INTERESTS

- II.2.1 The beneficiary undertakes to take all the necessary measures to prevent any risk of conflict of interests which could affect the impartial and objective performance of the agreement. Such conflict of interests could arise in particular as a result of economic interest, political or national affinity, family or emotional reasons, or any other shared interest.
- II.2.2 Any situation constituting or likely to lead to a conflict of interests during the performance of the agreement must be brought to the attention of the Commission, in writing, without delay. The beneficiary shall undertake to take whatever steps are necessary to rectify this situation at once.
- II.2.3 The Commission reserves the right to check that the measures taken are appropriate and may demand that the beneficiary take additional measures, if necessary, within a certain time.

ARTICLE II.3 - OWNERSHIP/USE OF THE RESULTS

- II.3.1 Unless stipulated otherwise in this agreement, ownership of the results of the action, including industrial and intellectual property rights, and of the reports and other documents relating to it, shall be vested in the beneficiary.
- II.3.2 Without prejudice to paragraph 1, the beneficiary grants the Commission the right to make free use of the results of the action as it deems fit, and, in particular, to display, reproduce by any technical procedure, translate or communicate the results of the action by any medium, including on the Europa website, provided it does not thereby breach its confidentiality obligations or existing industrial and intellectual property rights.

II.3.3 Where industrial and intellectual property rights, including rights of third parties, exist prior to the agreement being entered into ("pre-existing intellectual property rights"), the beneficiary shall establish a list which shall specify all rights of ownership and use in the pre-existing intellectual property rights and disclose it to the Commission at the latest prior to the commencement of implementation. The beneficiary shall ensure that it has all rights to use any pre-existing intellectual property rights in implementation of the agreement.

ARTICLE II.4 - CONFIDENTIALITY

The Commission and the beneficiary undertake to preserve the confidentiality of any document, information or other material directly related to the subject of the agreement that is duly classed as confidential, if disclosure could cause prejudice to the other party. The parties shall remain bound by this obligation beyond the closing date of the action.

ARTICLE II.5 - PUBLICITY

II.5.1 Unless the Commission requests otherwise, any communication or publication by the beneficiary about the action, including at a conference or seminar, shall indicate that the action has received funding from the Union.

Any communication or publication by the beneficiary, in any form and medium, shall indicate that sole responsibility lies with the author and that the Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

II.5.2 The beneficiary authorises the Commission to publish the following information in any form and medium, including via the Internet:

- the beneficiary's name and the address,
- the subject and purpose of the grant,
- the amount granted and the proportion of the action's total cost covered by the funding.

Upon a reasoned and duly substantiated request by the beneficiary, the Commission may agree to forgo such publicity, if disclosure of the information indicated above would risk compromising the beneficiary's security or prejudicing his commercial interests.

ARTICLE II.6 - EVALUATION

Whenever the Commission carries out an interim or final evaluation of the action's impact measured against the objectives of the Union programme concerned, the beneficiary undertakes to make available to the Commission and/or persons authorised by it all such documents or information, including information in electronic format, as will allow the evaluation to be successfully completed and to give them the rights of access specified in Article II.19.

ARTICLE II.7 - SUSPENSION

- II.7.1 The beneficiary may suspend implementation of the action if exceptional circumstances make this impossible or excessively difficult, notably in the event of *force majeure*. He shall inform the Commission without delay, giving all the necessary reasons and details and the foreseeable date of resumption.
- II.7.2 If the Commission does not terminate the agreement under Article II.11.2, the beneficiary shall resume implementation once circumstances allow and shall inform the Commission accordingly. The duration of the action shall be extended by a period equivalent to the length of the suspension. In accordance with Article II.13, a supplementary written agreement shall be concluded to extend the duration of the action and to make any amendments that may be necessary to adapt the action to the new implementing conditions.

ARTICLE II.8 - FORCE MAJEURE

- II.8.1 *Force majeure* shall mean any unforeseeable exceptional situation or event beyond the parties' control which prevents either of them from fulfilling any of their obligations under this agreement, was not attributable to error or negligence on their part, and proves insurmountable in spite of all due diligence. Defects in equipment or material or delays in making them available (unless due to *force majeure*), labour disputes, strikes or financial difficulties cannot be invoked as *force majeure* by the defaulting party.
- II.8.2 A party faced with *force majeure* shall inform the other party without delay by registered letter with acknowledgement of receipt or equivalent, stating the nature, probable duration and foreseeable effects.
- II.8.3 Neither of the parties shall be held in breach of their obligations under the agreement if they are prevented from fulfilling them by *force majeure*. The parties shall make every effort to minimise any damage due to *force majeure*.
- II.8.4 The action may be suspended in accordance with Article II.7.

ARTICLE II.9 - AWARD OF CONTRACTS

- II.9.1 If the beneficiary has to conclude contracts in order to carry out the action and they constitute costs of the action under an item of eligible direct costs in the estimated budget, he shall award the contract to the bid offering best value for money; in doing so, he shall take care to avoid any conflict of interests.
- II.9.2 Contracts as referred to in paragraph 1 may be awarded only in the following cases:
- (a) they may only cover the execution of a limited part of the action;
 - (b) recourse to the award of contracts must be justified having regard to the nature of the action and what is necessary for its implementation;

- (c) the tasks concerned must be set out in Annex I and the corresponding estimated costs must be set out in detail in the budget in Annex II;
- (d) any recourse to the award of contracts while the action is under way, if not provided for in the initial grant application, shall be subject to prior written authorisation by the Commission;
- (e) the beneficiary shall retain sole responsibility for carrying out the action and for compliance with the provisions of the agreement. The beneficiary must undertake to make the necessary arrangements to ensure that the contractor waives all rights in respect of the Commission under the agreement;
- (f) the beneficiary must undertake to ensure that the conditions applicable to him under Articles II.1, II.2, II.3, II.4, II.5, II.6, II.10 and II.19 of the agreement are also applicable to the contractor.

ARTICLE II.10 - ASSIGNMENT

II.10.1 Claims against the Commission may not be transferred.

II.10.2 In exceptional circumstances, where the situation warrants it, the Commission may authorise the assignment of the agreement, or part thereof, and payments flowing from it to a third party, following a written request to that effect, giving reasons, from the beneficiary. If the Commission agrees, it must make its agreement known in writing before the proposed assignment takes place. In the absence of the above authorisation, or in the event of failure to observe the terms thereof, the assignment shall not be enforceable against and shall have no effect on the Commission.

II.10.3 In no circumstances shall such an assignment release the beneficiary from his obligations to the Commission.

ARTICLE II.11 – TERMINATION OF THE AGREEMENT

II.11.1 Termination by the beneficiary

In duly justified cases, the beneficiary may withdraw his request for a grant and terminate the agreement at any time by giving 60 days' written notice stating the reasons, without being required to furnish any indemnity on this account. If no reasons are given or if the Commission does not accept the reasons, the beneficiary shall be deemed to have terminated this agreement improperly, with the consequences set out in the third subparagraph of paragraph 4.

II.11.2 Termination by the Commission

The Commission may decide to terminate the agreement, without any indemnity on its part, in the following circumstances:

- (a) in the event of a change to the beneficiary's legal, financial, technical, organisational or ownership situation that is liable to affect the agreement substantially or to call into question the decision to award the grant;

If notice is not given in the cases referred to in points (c), (f) and (i) above, termination shall take effect from the day following the date on which notification of the Commission's decision to terminate the agreement is received.

II.11.4 Effects of termination

In the event of termination, payments by the Commission shall be limited to the eligible costs actually incurred by the beneficiary up to the date when termination takes effect, in accordance with Article II.17. Costs relating to current commitments that are not due to be executed until after termination shall not be taken into account.

The beneficiary shall have 60 days from the date when termination takes effect, as notified by the Commission, to produce a request for final payment in accordance with Article II.15.4. If no request for final payment is received within this time limit, the Commission shall not reimburse the expenditure incurred by the beneficiary up to the date of termination and it shall recover any amount if its use is not substantiated by the technical implementation reports and financial statements approved by the Commission.

By way of exception, at the end of the period of notice referred to in paragraph 3, where the Commission is terminating the agreement on the grounds that the beneficiary has failed to produce the final technical implementation report and financial statement within the deadline stipulated in Article I.5 and the beneficiary has still not complied with this obligation within two months following the written reminder sent by the Commission by registered letter with acknowledgement of receipt or equivalent, the Commission shall not reimburse the expenditure incurred by the beneficiary up to the date on which the action ended and it shall recover any amount if its use is not substantiated by the technical implementation reports and financial statements approved by the Commission.

By way of exception, in the event of improper termination by the beneficiary or termination by the Commission on the grounds set out in points (a), (e), (g), (h) or (i) above, the Commission may require the partial or total repayment of sums already paid under the agreement on the basis of technical implementation reports and financial statements approved by the Commission, in proportion to the gravity of the failings in question and after allowing the beneficiary to submit his observations.

ARTICLE II.12 - FINANCIAL PENALTIES

II.12.1 By virtue of the Financial Regulation applicable to the General Budget of the European Communities, any beneficiary declared to be in grave breach of his obligations shall be liable to financial penalties of between 2% and 10% of the value of the grant in question, with due regard for the principle of proportionality.

II.12.2 This rate may be increased to between 4% and 20% in the event of a repeated breach in the five years following the establishment of the first.

II.12.3 The beneficiary shall be notified in writing of any decision by the Commission to apply such financial penalties.

ARTICLE II.13 - SUPPLEMENTARY AGREEMENTS

- II.13.1 Any amendment to the grant conditions must be the subject of a written supplementary agreement. No oral agreement may bind the parties to this effect.
- II.13.2 The supplementary agreement may not have the purpose or the effect of making changes to the agreement which might call into question the decision awarding the grant or result in unequal treatment of applicants.
- II.13.3 If the request for amendment is made by the beneficiary, he must send it to the Commission in good time before it is due to take effect and at all events one month before the closing date of the action, except in cases duly substantiated by the beneficiary and accepted by the Commission.

MA f

PART B - FINANCIAL PROVISIONS

ARTICLE II.14 - ELIGIBLE COSTS

II.14.1 Eligible costs of the action are costs actually incurred by the beneficiary, which meet the following criteria:

- they are incurred during the duration of the action as specified in Article I.2.2 of the agreement, with the exception of costs relating to final reports and certificates on the action's financial statements and underlying accounts;
- they are connected with the subject of the agreement and they are indicated in the estimated overall budget of the action;
- they are necessary for the implementation of the action which is the subject of the grant;
- they are identifiable and verifiable, in particular being recorded in the accounting records of the beneficiary and determined according to the applicable accounting standards of the country where the beneficiary is established and according to the usual cost-accounting practices of the beneficiary;
- they comply with the requirements of applicable tax and social legislation;
- they are reasonable, justified, and comply with the requirements of sound financial management, in particular regarding economy and efficiency.

The beneficiary's accounting and internal auditing procedures must permit direct reconciliation of the costs and revenue declared in respect of the action with the corresponding accounting statements and supporting documents.

II.14.2 The eligible direct costs for the action are those costs which, with due regard for the conditions of eligibility set out in Article II.14.1, are identifiable as specific costs directly linked to the performance of the action and which can therefore be booked to it direct. In particular, the following direct costs are eligible provided that they satisfy the criteria set out in the previous paragraph:

- the cost of staff assigned to the action, comprising actual salaries plus social security charges and other statutory costs included in the remuneration, provided that this does not exceed the average rates corresponding to the beneficiary's usual policy on remuneration;
- the corresponding salary costs of personnel of national administrations are eligible to the extent that they relate to the cost of activities which the relevant public authority would not carry out if the project concerned were not undertaken;
- travel and subsistence allowances for staff taking part in the action, provided that they are in line with the beneficiary's usual practices on travel costs or do not exceed the scales approved annually by the Commission;
- the purchase cost of equipment (new or second-hand), provided that it is written off in accordance with the tax and accounting rules applicable to the beneficiary and

generally accepted for items of the same kind. Only the portion of the equipment's depreciation corresponding to the duration of the action and the rate of actual use for the purposes of the action may be taken into account by the Commission, except where the nature and/or the context of its use justifies different treatment by the Commission;

- costs of consumables and supplies, provided that they are identifiable and assigned to the action;
- costs entailed by other contracts awarded by the beneficiary for the purposes of carrying out the action, provided that the conditions laid down in Article II.9 are met;
- costs arising directly from requirements imposed by the agreement (dissemination of information, specific evaluation of the action, audits, translations, reproduction, etc.), including the costs of any financial services (especially the cost of financial guarantees).

II.14.3 The eligible indirect costs for the action are those costs which, with due regard for the conditions of eligibility described in Article II.14.1, are not identifiable as specific costs directly linked to performance of the action which can be booked to it direct, but which can be identified and justified by the beneficiary using his accounting system as having been incurred in connection with the eligible direct costs for the action. They may not include any eligible direct costs.

By way of derogation from Article II.14.1, the indirect costs incurred in carrying out the action may be eligible for flat-rate funding fixed at not more than 7% of the total eligible direct costs. If provision is made in Article I.3.2 for flat-rate funding in respect of indirect costs, they need not be supported by accounting documents.

II.14.4 The following costs shall not be considered eligible:

- return on capital;
- debt and debt service charges;
- provisions for losses or potential future liabilities;
- interest owed;
- doubtful debts;
- exchange losses;
- VAT, unless the beneficiary can show that he is unable to recover it according to the applicable national legislation. VAT paid by public bodies is not an eligible cost;
- costs declared by the beneficiary and covered by another action or work programme receiving a Union grant;
- excessive or reckless expenditure.

II.14.5 Contributions in kind shall not constitute eligible costs. However, the Commission can accept, if considered necessary or appropriate, that the co-financing of the action referred to in Article I.3.3 should be made up entirely or in part of contributions in kind. In this case, the value calculated for such contributions must not exceed:

- the costs actually borne and duly supported by accounting documents of the third parties who made these contributions to the beneficiary free of charge but bear the corresponding costs;

MA P

- the costs generally accepted on the market in question for the type of contribution concerned when no costs are borne.

Contributions involving buildings shall not be covered by this possibility.

In the case of co-financing in kind, a financial value shall be placed on the contributions and the same amount will be included in the costs of the action as ineligible costs and in receipts from the action as co-financing in kind. The beneficiary shall undertake to obtain these contributions as provided for in the agreement.

II.14.6 By way of derogation from paragraph 3, indirect costs shall not be eligible under an action grant awarded to a beneficiary who already receives an operating grant from the Commission during the period in question.

ARTICLE II.15 - REQUESTS FOR PAYMENT

Payments shall be made in accordance with Article I.4 of the Special Conditions.

II.15.1 Pre-financing

Pre-financing is intended to provide the beneficiary with a float.

Where required by the provisions of Article I.4 on pre-financing, the beneficiary shall provide a financial guarantee from a bank or an approved financial institution established in one of the Member States of the Union.

The guarantor shall stand as first demand guarantor and shall not require the Commission to have recourse against the principal debtor (the beneficiary).

The financial guarantee shall provide that it remains in force until the pre-financing is cleared against interim payment(s) or payment of the balance by the Commission to the beneficiary or, in the absence of such clearing, three months after a recovery is notified to the beneficiary by which the Commission asks him to repay the pre-financing. The Commission undertakes to release the guarantee within the following month.

II.15.2 Further pre-financing payments

Where pre-financing is divided into several instalments, the beneficiary may request a further pre-financing payment once he has used up the percentage of the previous payment specified in the provisions of Article I.4 on further pre-financing. The request shall be accompanied by the following documents:

- a detailed statement of the eligible costs actually incurred;
- where required by the above-mentioned provisions of Article I.4, a financial guarantee in accordance with paragraph 1;
- where required by the above-mentioned provisions of Article I.4, a certificate on the action's financial statements and underlying accounts, produced by an approved auditor or, in case of public bodies, by a competent and independent public officer;

- any other documents in support of his request that may be required in support of the request for further pre-financing payments.

The documents accompanying the request for payment shall be drawn up in accordance with the relevant provisions in Article I.5 and the annexes.

II.15.3 Interim payments

Interim payments are intended to reimburse the beneficiary for expenditure on the basis of a detailed statement of the costs incurred, once the action has reached a certain level of completion. It may clear all or part of any pre-financing.

By the appropriate deadline indicated in Article I.5, the beneficiary shall submit a request for interim payment accompanied by the following documents:

- an interim report on implementation of the action;
- an interim financial statement of the eligible costs actually incurred, following the structure of the estimated budget;
- where required by the provisions of Article I.4 on interim payment, a certificate on the action's financial statements and underlying accounts, produced by an approved auditor or, in case of public bodies, by a competent and independent public officer. The certificate shall certify, in accordance with a methodology approved by the Commission, that the costs declared by the beneficiary in the financial statements on which the request of payment is based are real, accurately recorded and eligible and that all receipts have been declared, in accordance with the agreement.

The documents accompanying the request for payment shall be drawn up in accordance with the relevant provisions in Article I.5 and the annexes. The beneficiary shall certify that the information provided in his request for payment is full, reliable and true. He shall also certify that the costs incurred can be considered eligible in accordance with the agreement, that all receipts have been declared, and that his request for payment is substantiated by adequate supporting documents that can be checked.

On receipt of these documents, the Commission shall have the period specified in Article I.4 in order to:

- approve the interim report on implementation of the action;
- ask the beneficiary for supporting documents or any additional information it deems necessary to allow the approval of the report;
- reject the report and ask for the submission of a new report.

Failing a written reply from the Commission within the time limit for scrutiny indicated above, the report shall be deemed to have been approved. Approval of the report accompanying the request for payment shall not imply recognition of the regularity or of the authenticity, completeness and correctness of the declarations and information it contains.

Requests for additional information or a new report shall be notified to the beneficiary in writing.

If additional information or a new report is requested, the time limit for scrutiny shall be extended by the time it takes to obtain this information. The beneficiary shall be informed of that request and the extension of the delay for scrutiny by means of a formal document. The

MA P

beneficiary shall have the period laid down in Article I.4 to submit the information or new documents requested.

Extension of the delay for approval of the report may delay the payment by the equivalent time.

Where a report is rejected and a new report requested, the approval procedure described in this article shall apply.

In the event of renewed rejection, the Commission reserves the right to terminate the agreement by invoking Article II.11.2 (b).

II.15.4 Payment of the balance

Payment of the balance, which may not be repeated, is made after the end of the action on the basis of the costs actually incurred by the beneficiary in carrying out the action. It may take the form of a recovery order where the total amount of earlier payments is greater than the amount of the final grant determined in accordance with Article II.17.

By the appropriate deadline indicated in Article I.5, the beneficiary shall submit a request for payment of the balance accompanied by the following documents:

- a final report on the implementation of the action;
- a final financial statement of the eligible costs actually incurred, following the structure of the estimated budget;
- a full summary statement of the receipts and expenditure of the action;
- where required by the provisions of Article I.4 on payment of the balance, a certificate on the action's financial statements and underlying accounts, produced by an approved auditor or, in case of public bodies, by a competent and independent public officer. The certificate shall certify, in accordance with a methodology approved by the Commission, that the costs declared by the beneficiary in the financial statements on which the request of payment is based are real, accurately recorded and eligible and that all receipts have been declared, in accordance with the agreement.

The documents accompanying the request for payment shall be drawn up in accordance with the provisions of Article I.5 and the annexes. The beneficiary shall certify that the information provided in his request for payment is full, reliable and true. He shall also certify that the costs incurred can be considered eligible in accordance with the agreement, that all receipts have been declared, and that his request for payment is substantiated by adequate supporting documents that can be checked.

On receipt of these documents, the Commission shall have the period specified in Article I.4 in order to:

- approve the final report on implementation of the action;
- ask the beneficiary for supporting documents or any additional information it deems necessary to allow the approval of the report;
- reject the report and ask for the submission of a new report.

Failing a written reply from the Commission within the time limit for scrutiny indicated above, the report shall be deemed to have been approved. Approval of the report

accompanying the request for payment shall not imply recognition of the regularity or of the authenticity, completeness and correctness of the declarations and information it contains.

Requests for additional information or a new report shall be notified to the beneficiary in writing.

If additional information or a new report is requested, the time limit for scrutiny shall be extended by the time it takes to obtain this information. The beneficiary shall be informed of that request and the extension of the delay for scrutiny by means of a formal document. The beneficiary shall have the period laid down in Article I.4 to submit the information or new documents requested.

Extension of the delay for approval of the report may delay the payment by the equivalent time.

Where a report is rejected and a new report requested, the approval procedure described in this article shall apply.

In the event of renewed rejection, the Commission reserves the right to terminate the agreement by invoking Article II.11.2 (b).

II.15.5 Payment currency and costs of transfers

Costs of the transfers are borne in the following way:

- costs of dispatch charged by the bank of the Commission shall be borne by the Commission;
- costs of receipt charged by the bank of the beneficiary shall be borne by the beneficiary;
- all costs of repeated transfers caused by one of the parties shall be borne by the party who caused repetition of the transfer.

ARTICLE II.16 -GENERAL PROVISIONS ON PAYMENTS

II.16.1 Payments shall be made by the Commission in euro. Any conversion of actual costs into euros shall be made at the daily rate published in the Official Journal of the European Union or, failing that, at the monthly accounting rate established by the Commission and published on its website applicable on the day when the payment order is issued by the Commission, unless the Special Conditions of the agreement lay down specific provisions.

Payments by the Commission shall be deemed to be effected on the date when they are debited to the Commission's account.

II.16.2 The Commission may suspend the period for payment laid down in Article I.4 at any time for the purposes of additional checks by notifying the beneficiary that his request for payment cannot be met, either because it does not comply with the provisions of the agreement, or because the appropriate supporting documents have not been produced or because there is a suspicion that some of the expenses in the financial statement are not eligible.

The Commission may suspend its payments at any time if the beneficiary is found or presumed to have infringed the provisions of the agreement, in particular in the wake of the audits and checks provided for in Article II.19.

The Commission may also suspend its payments:

- if there is a suspicion of irregularity committed by the beneficiary in the implementation of the grant agreement;
- if there is a suspected or established irregularity committed by the beneficiary in the implementation of another grant agreement or grant decision funded by the General Budget of the Union or by any other budget managed by it. In such cases, suspension of the payments will only proceed where the suspected or established irregularity can affect the implementation of the current grant agreement.

The Commission shall inform the beneficiary as soon as possible of any such suspension by registered letter with acknowledgement of receipt or equivalent, setting out the reasons for suspension.

Suspension shall take effect on the date when notice is sent by the Commission. The remaining payment period shall start to run again from the date when a properly constituted request for payment is registered, when the supporting documents requested are received, or at the end of the suspension period as notified by the Commission.

II.16.3 On expiry of the period for payment specified in Article I.4, and without prejudice to paragraph 2 of this Article, the beneficiary is entitled to interest on the late payment at the rate applied by the European Central Bank for its main refinancing operations in euros, plus three and a half points; the reference rate to which the increase applies shall be the rate in force on the first day of the month of the final date for payment, as published in the C series of the Official Journal of the European Union. This provision shall not apply to recipients of a grant which are public authorities of the Member States of the Union.

Interest on late payment shall cover the period from the final date for payment, exclusive, up to the date of payment as defined in paragraph 1, inclusive. The interest shall not be treated as a receipt for the action for the purposes of determining the final grant within the meaning of Article II.17.4. The suspension of payment by the Commission may not be considered as late payment.

By way of exception, when the interest calculated in accordance with the provisions of the first and second subparagraphs is lower than or equal to EUR 200, it shall be paid to the beneficiary only upon demand submitted within two months of receiving late payment.

II.16.4 The Commission shall deduct the interest yielded by pre-financing which exceeds EUR 50 000, as provided for in Article I.4, from the payment of the balance of the amount due to the beneficiary. The interest shall not be treated as a receipt for the action within the meaning of Article II.17.4.

Where the pre-financing payments exceed EUR 750 000 per agreement at the end of each financial year, the interest shall be recovered for each reporting period. Taking account of the risks associated with the management environment and the nature of

actions financed, the Commission may recover the interest generated by pre-financing lower than EUR 750 000 at least once a year.

Where the interest yielded exceeds the balance of the amount due to the beneficiary as indicated in Article II.15.4, or is generated by pre-financing referred to in the previous subparagraph, the Commission shall recover it in accordance with Article II.18.

Interest yielded by pre-financing paid to Member States is not due to the Commission.

II.16.5 The beneficiary shall have two months from the date of notification by the Commission of the final amount of the grant determining the amount of the payment of the balance or the recovery order pursuant to Article II.17 or, failing that, of the date on which the payment of the balance was received, to request information in writing on the determination of the final grant, giving reasons for any disagreement. After this time such requests will no longer be considered. The Commission undertakes to reply in writing within two months following the date on which the request for information is received, giving reasons for its reply.

This procedure is without prejudice to the beneficiary's right to appeal against the Commission's decision pursuant to Article I.8. Under the terms of Union law in this matter, such appeals must be lodged within two months following the notification of the decision to the applicant or, failing that, following the date on which the applicant learned of the decision.

ARTICLE II.17 - DETERMINING THE FINAL GRANT

II.17.1 Without prejudice to information obtained subsequently pursuant to Article II.19, the Commission shall adopt the amount of the final payment to be granted to the beneficiary on the basis of the documents referred to in Article II.15.4 which it has approved.

II.17.2 The total amount paid to the beneficiary by the Commission may not in any circumstances exceed the maximum amount of the grant laid down in Article I.3.3, even if the total actual eligible costs exceed the estimated total eligible costs specified in Article I.3.2.

II.17.3 If the actual eligible costs when the action ends are lower than the estimated total eligible costs, the Commission's contribution shall be limited to the amount obtained by applying the Union grant percentage specified in Article I.3.3 to the actual eligible costs approved by the Commission.

II.17.4 The beneficiary hereby agrees that the grant shall be limited to the amount necessary to balance the action's receipts and expenditure and that it may not in any circumstances produce a profit for him.

Profit shall mean any surplus of total actual receipts attributable to the action over the total actual costs of the action. The actual receipts to be taken into account shall be those which have been established, generated or confirmed on the date on which the request for payment of the balance is drawn up by the beneficiary for financing other than the Union grant, to which shall be added the amount of the grant determined by applying the principles laid down in paragraphs 2 and 3 of this article. For the

purposes of this article, only actual costs falling within the categories set out in the estimated budget referred to in Article I.3.1 and contained in Annex II shall be taken into account; non-eligible costs shall always be covered by non-Union resources.

Any surplus determined in this way shall result in a corresponding reduction in the amount of the grant.

II.17.5 Without prejudice to the right to terminate the agreement under Article II.11, and without prejudice to the right of the Commission to apply the penalties referred to in Article II.12, if the action is not implemented or is implemented poorly, partially or late, the Commission may reduce the grant initially provided for in line with the actual implementation of the action on the terms laid down in this agreement.

II.17.6 On the basis of the amount of the final payment determined in this way and of the aggregate amount of the payments already made under the terms of the agreement, the Commission shall set the amount of the payment of the balance as being the amount still owing to the beneficiary. Where the aggregate amount of the payments already made exceeds the amount of the final grant, the Commission shall issue a recovery order for the surplus.

ARTICLE II.18 - RECOVERY

II.18.1 If any amount is unduly paid to the beneficiary or if recovery is justified under the terms of the agreement, the beneficiary undertakes to repay the Commission the sum in question on whatever terms and by whatever date it may specify.

II.18.2 If the beneficiary fails to pay by the date set by the Commission, the sum due shall bear interest at the rate indicated in Article II.16.3. Interest on late payment shall cover the period between the date set for payment, exclusive, and the date when the Commission receives full payment of the amount owed, inclusive.

Any partial payment shall first be entered against charges and interest on late payment and then against the principal.

II.18.3 If payment has not been made by the due date, sums owed to the Commission may be recovered by offsetting them against any sums owed to the beneficiary, in cases where the beneficiary also has a claim on the Union or the European Atomic Energy Community, after informing him accordingly by registered letter with acknowledgement of receipt or equivalent, or by calling in the financial guarantee provided in accordance with Article II.15.1. In exceptional circumstances, justified by the necessity to safeguard the financial interests of the Union, the Commission may recover by offsetting before the due date of the payment. The beneficiary's prior consent shall not be required.

II.18.4 Bank charges occasioned by the recovery of the sums owed to the Commission shall be borne solely by the beneficiary.

II.18.5 The beneficiary understands that, under Article 299 of the Treaty on the functioning of the European Union, the Commission may adopt an enforceable decision formally establishing an amount as receivable from persons other than States. An action may be brought against such decision before the General Court of the European Union.

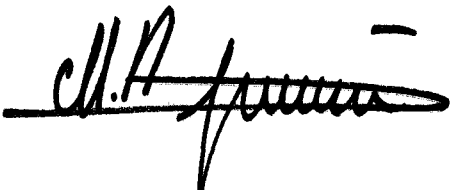
ARTICLE II.19 - CHECKS AND AUDITS

- II.19.1 The beneficiary undertakes to provide any detailed information, including information in electronic format, requested by the Commission or by any other outside body authorised by the Commission to check that the action and the provisions of the agreement are being properly implemented.
- II.19.2 The beneficiary shall keep at the Commission's disposal all original documents, especially accounting and tax records, or, in exceptional and duly justified cases, certified copies of original documents relating to the agreement for a period of five years from the date of payment of the balance specified in Article I.4.
- II.19.3 The beneficiary agrees that the Commission may have an audit of the use made of the grant carried out either directly by its own staff or by any other outside body authorised to do so on its behalf. Such audits may be carried out throughout the period of implementation of the agreement until the balance is paid and for a period of five years from the date of payment of the balance. Where appropriate, the audit findings may lead to recovery decisions by the Commission.
- II.19.4 The beneficiary undertakes to allow Commission staff and outside personnel authorised by the Commission the appropriate right of access to sites and premises where the action is carried out and to all the information, including information in electronic format, needed in order to conduct such audits.
- II.19.5 By virtue of Council Regulation (Euratom, EC) No 2185/96 and Regulation (EC) No 1073/1999 of the European Parliament and the Council, the European Anti-Fraud Office (OLAF) may also carry out on-the-spot checks and inspections in accordance with the procedures laid down by Union law for the protection of the financial interests of the Union against fraud and other irregularities. Where appropriate, the inspection findings may lead to recovery decisions by the Commission.
- II.19.6 The Court of Auditors shall have the same rights as the Commission, notably right of access, as regards checks and audits.

SIGNATURES

For the beneficiary
Mr Michel Aymeric

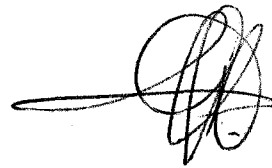
For the Commission
Ms Monique Pariat



Done at Paris, [date]

19/07/2012

In duplicate in English.



Done at Brussels, [date]

24 JUL. 2012

MA P

FORMULAIRE TYPE DE DEMANDE DE «SUBVENTION À L'ACTION»

(monobénéficiaire)

f MA

PROGRAMME CONCERNE
Mediterranean coast guards function forum 2012 (MedCGFF 2012)
REFERENCE DE L'APPEL A PROPOSITIONS
RÉSUMÉ DE LA DEMANDE
Intitulé: MedCGFF 2012
Identité du demandeur: Secrétariat général de la mer
Résumé de l'action : organisation du forum réunissant les fonctions garde-côtes de pays riverains de la Méditerranée
Durée (en mois): six mois, pour trois jours de manifestation
Montant demandé (en EUR): 150 000

I. INFORMATIONS RELATIVES AU DEMANDEUR**1.1. REFERENCES DU DEMANDEUR****1.1.1. IDENTITE DU DEMANDEUR**

Dénomination officielle complète :	Secrétariat général de la mer
Acronyme :	SGMer
Forme juridique officielle:	Personne morale de droit public français
Capacité juridique :	Oui
Numéro d'enregistrement légal:	Sans Objet
N° de TVA: (Les cas de non-assujettissement à la TVA doivent être justifiés au regard de la législation nationale applicable)	

1.2. COORDONNEES

Rue et numéro: 69 rue de Varenne	
Code postal: 75007	
Ville: Paris	
Région (le cas échéant)	
Pays: France	
Téléphone:	01 42 75 66 00 Mobile:
Télécopieur: 01 42 75 66 78	
Courriel: sgmer@pm.gouv.fr	
Site internet: www.sgmer.gouv.fr	

1.3. PERSONNE DE CONTACT RESPONSABLE DE LA PROPOSITION

Nom :	Metzger	Prénom :	Philippe
Qualité/fonction : chargé de mission			
Téléphone:	01 42 75 66 87	Mobile:	
Télécopieur: 01 42 75 66 78			
Courriel: philippe.metzger@pm.gouv.fr			

1.4. REPRESENTANT LEGAL INAPTE A SIGNER LA CONVENTION

Nom:	Aymeric	Prénom:	Michel
Qualité/fonction: Secrétaire général de la mer			
Mandat:			
Téléphone:	01 42 75 66 00	Mobile:	
Télécopieur: 01 42 75 66 78			

Courriel: michel.aymeric@pm.gouv.fr

2 COORDONNÉES BANCAIRES

Le compte à utiliser dans le cadre de l'action ou du programme de travail objet de la demande de subvention devra permettre l'identification des fonds versés par l'Union.

3 PROFIL DU DEMANDEUR

PROFIL DU DEMANDEUR - RUBRIQUES GÉNÉRALES ET ACTIVITÉS

Date de création: Décret n°95-1232 du 22 novembre 1995

Catégorie du demandeur:

Le demandeur peut cocher plusieurs propositions.

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Autorité publique | <input type="checkbox"/> Organisation internationale |
| <input type="checkbox"/> Organisation sans but lucratif | <input type="checkbox"/> Partenaires sociaux |
| <input type="checkbox"/> Établissement d'enseignement | <input type="checkbox"/> Centre/institut de recherche |
| <input type="checkbox"/> Autres | <input type="checkbox"/> PME |
| <input type="checkbox"/> Personne physique | |

Le demandeur doit fournir une description succincte de l'organisation ou du groupe, comportant le cas échéant des informations sur ses membres, au regard des critères d'éligibilité mentionnés dans l'appel spécifique.

4 INFORMATIONS SUR LA GOUVERNANCE DU DEMANDEUR
 Sans objet

4.1 STRUCTURE DU DEMANDEUR
 Liste des entités et/ou personnes physiques détentrices du capital ou des parts du demandeur, précisant le cas échéant, les parts détenues (ajoutez des lignes si nécessaire)

Entité/personne physique	Parts détenues

4.1.1 COMPOSITION DU DEMANDEUR
 Liste des membres qui composent le conseil d'administration ou tout organe équivalent du demandeur, précisant la profession et la fonction de chacun d'eux (ajoutez des lignes si nécessaire)

Membre	Profession/fonction

4.1.2 PARTICIPATIONS
 Liste des participations détenues dans d'autres organismes - le cas échéant - (ajoutez des lignes si nécessaire)

Organisme	Participation détenue

II. CAPACITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

1. CAPACITÉ OPÉRATIONNELLE

1.1 CAPACITÉ OPÉRATIONNELLE DU DEMANDEUR À MENER À BIEN L'ACTION PROPOSÉE

Le SG mer a organisé les deux sessions du NACGF en 2011, dans des configurations très similaires à celles du MedCGFF, voire plus complexes à certains égards. L'équipe est donc en mesure de conduire le forum MedCGFF 2012 de manière optimale.

Sous la direction du Secrétariat général de la mer, et de l'amiral assurant les fonctions de secrétaire général adjoint, un chargé de mission désigné comme *project manager* anime une équipe constituée de cinq autres chargés de mission. Ce bloc travaille sur l'élaboration du MedCGFF et son déroulement. Une chargée de communication interne au SG mer participe également à cette action.


Les compétences de chargés de mission recouvrent le spectre de la problématique centrale et des sujets abordés (SAR, SECMAR, lutte anti pollution, pêche, coopération internationale)

2. CAPACITÉ FINANCIÈRE

L'organisateur est l'Administration publique française

2.1. PREUVE DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

2.1.1 CAPACITÉ FINANCIÈRE DU DEMANDEUR

MA 

III. INFORMATIONS RELATIVES À L'ACTION OBJET DE LA DEMANDE DE SUBVENTION

<u>DESCRIPTION DE L'ACTION</u>
<p>Intitulé:</p> <p style="text-align: center;">Mediterranean Coast Guard Functions Forum 2012 (MEDCGFF 2012)</p>
<p>Référence:</p> <p>réunion des fonctions garde-côtes des pays riverains de la Méditerranée</p>
<p>a) Décrivez les objectifs généraux et les objectifs spécifiques visés par l'action:</p> <p><u>L'objectif principal est :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • faciliter la connaissance mutuelle ainsi que la coopération transfrontalière et intersectorielle entre les autorités responsables ou intervenant dans les domaines considérés comme relevant des gardes-côtes. <p><u>Les objectifs spécifiques sont :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • contribuer à l'identification des acteurs concernés aux niveaux européen, régional et national et de leur volonté à définir des objectifs partagés au sein du « MedCOFF2012 » ; • dans la mesure du possible, développer une compréhension commune des fonctions assumées par les services gardes-côtes, équivalents ou assimilés ; • créer les conditions favorisant la coopération entre les services compétents au niveau régional afin de développer la sécurité et la sûreté maritimes en méditerranée ; • établir un réseau des chefs des autorités maritimes responsables ou intervenant dans les domaines considérés comme relevant des gardes-côtes, ainsi qu'un réseau au niveau opérationnel ; • offrir une enceinte permettant un partage des meilleures pratiques et expériences entre services garde-côtes, assimilés ou équivalents ainsi que sur les questions maritimes dans la région conduisant à un enrichissement utile aux partenaires ainsi qu'à, si approprié, des recommandations au niveau de l'expertise opérationnelle pour les décideurs.
<p>b) Décrivez l'action (sur la base des principales activités prévues) et le lieu de sa mise en œuvre.</p> <p>Faisant suite à l'accord conclu entre les Etats membres riverains de la mer Méditerranée lors de la réunion du sous-groupe des experts des Etats membres sur l'intégration de la surveillance maritime du 22 septembre 2011, le secrétariat général de la mer a proposé d'accueillir en France l'édition 2012 du forum des garde-côtes de la Méditerranée. Il a</p>

confirmé cette volonté lors de la réunion du groupe de travail Politique Maritime intégrée du 24 novembre 2011 en présence des pays partenaires et le forum se tiendra à Marseille (France) les 17, 18 et 19 septembre 2012, principalement dans l'enceinte de l'hôtel Pullman.

Cette position est cohérente avec la nature de la structure du SG mer, autorité publique maritime possédant un littoral sur la Méditerranée et dirigeant la fonction garde-côtes française. La coopération entre les services assurant les garde-côtes constitue un élément contribuant à une meilleure gouvernance maritime du bassin.

Une thématique centrale est retenue afin de donner un fil directeur aux différentes interventions. Pour le MedCGFF 2012, le sujet proposé est :

« les autorités maritimes face au gigantisme croissant des navires ».

Les grands domaines du maritime, SAR, SECMAR, coopération internationale, lutte contre les pollutions, seront abordés sous cet angle.

Voici un résumé du programme prévu :

- | | |
|---------------|---|
| 17 sep | - après-midi : accueil |
| 18 sep | - matin : ouverture
séances plénières
- déjeuner
- après-midi : work shops
- soirée : business networking |
| 19 sep | - matin : visites, démonstrations
- déjeuner
- après-midi : conclusions, clôture |

e) Méthodologie à suivre:

La composition de l'agenda est étudiée pour permettre d'atteindre les objectifs. En effet, le programme présente des plages réservées aux échanges et aux discussions sur la base des plénières et des ateliers de travail. Ainsi, dans le cadre des conférences, les participants ont la possibilité d'exprimer leurs avis, expériences, et commentaires. Durant les ateliers de travail, les sujets sont traités sous un angle ouvrant sur une coopération multilatérale.

De plus, des espaces sont aménagés dans l'agenda pour que des entretiens informels puissent s'établir entre les participants sur des sujets non traités dans le programme.

d) Résultats escomptés et leur utilisation:

Grâce à cette organisation, il est prévisible que l'ensemble des acteurs des fonctions garde-côtes de la Méditerranée auront pu établir des relations bilatérales fructueuses, pouvant déboucher sur des accords de coopération, et des contacts au niveau international, participant de l'amélioration de la gouvernance du bassin pour les problématiques liées aux missions de garde-côtes.

e) Gestion de projet:

Sous la direction du Secrétariat général de la mer, et de l'amiral assurant les fonctions de secrétaire général adjoint, un chargé de mission désigné comme *project manager* anime une équipe constituée de cinq autres chargés de mission. Ce bloc travaille sur l'élaboration du MedCGFF et son déroulement. Une chargée de communication interne au SG mer participe également à cette action.

Les compétences de chargés de mission recouvrent le spectre de la problématique centrale et des sujets abordés (SAR, SECMAR, lutte anti pollution, pêche, coopération internationale)

g) Durabilité des résultats du projet:

La périodicité souhaitée pour l'organisation du MedCGFF repose sur une édition annuelle. De la sorte, les sujets traités, et les conclusions ayant ouvert sur des sujets évolutifs pourront être abordés et évalués de manière à mesurer l'impact des travaux du Med CGFF.

L'édition 2012 étant la reprise d'un « prototype » initié par les garde-côtes italiens en 2009, ces évaluations ne pourront être assurées. Toutefois, des « livrables » seront produits sur la base des travaux menés durant le forum, et pourront servir de fonds pour les éditions suivantes.

2 DURÉE PRÉVUE DE L'ACTION (en mois): 6 mois
Date de début prévue: 25 juin 2012, ou à la date de signature du contrat par toutes les parties.

2a) CALENDRIER DE CHAQUE ÉTAPE DE L'ACTION AVEC INDICATION DES PRINCIPALES DATES ET DES RÉSULTATS VISÉS À CHAQUE ÉTAPE (tableau à remplir autant de fois que nécessaire)												
Activité(s)	Semestre 1						Semestre 2					
	Moi 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Préparation medcgrff 2012						X (début : 25)	X	X		X	X	X (fin : 25)
Mise en œuvre medcgrff 2012)									X (17, 18, 19)			

3 BUDGET
3.1 Budget prévisionnel - Annexe I
Un tableau complet (grant application budget) est fourni en annexe.
Résumé (en EUR)
a) Coûts éligibles : 285 240
b) Coût total : 285 240
c) Financement de l'Union demandé: 150 000
d) Taux de financement demandé : 52,6%
Les règles en vigueur dans l'Administration française seront appliquées pour les remboursements des participants (déplacements et hébergement)

IV. FINANCEMENT SUPPLÉMENTAIRE

I. FINANCEMENT DE L'UNION

II. EXERCICES PRÉCÉDENTS

Le demandeur a-t-il déjà bénéficié d'une subvention de l'Union, de marchés ou de prêts d'une institution ou d'un organe ou agence de l'Union, directement ou indirectement, pour une (des) action(s) similaire(s)/complémentaire(s) au cours des deux dernières années?

NON

Remarque : Le projet BlueMassMed, projet pilote cofinancé par la Commission européenne et dirigé par le SG Mer en tant que leadpartner, ne présente aucune similitude ni complémentarité avec le MedCGFF, ni dans sa nature, ni dans son objet, ni dans ses objectifs, ni dans la catégorie des participants.

OUI - Passez au tableau ci-dessous

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA SUBVENTION, LE MARCHÉ OU LE PRÊT - veuillez préciser dans chaque cas (exercices précédents - ajoutez des colonnes si nécessaire)

	Programme 1	Programme 2
Intitulé de l'opération		
Programme de l'Union concerné		
Institution, organe ou organisme de l'Union qui a pris la décision d'octroi		
Année d'attribution et durée de l'opération		
Montant de la subvention, du marché ou du prêt		

III. EXERCICE EN COURS

Le demandeur a-t-il présenté des demandes de subvention/prêt pour une (des) action(s) similaire(s)/complémentaire(s), des offres de services ou une subvention au fonctionnement auprès des institutions/organes/organismes de l'Union durant l'exercice en cours?

NON

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA SUBVENTION, LE MARCHÉ OU LE PRÊT - veuillez préciser dans chaque cas (exercice en cours - ajoutez des colonnes si

(nécessaire)		
	Programme 1	Programme 2
Intitulé de l'opération		
Programme de l'Union concerné		
Institution, organe ou organisme de l'Union qui devra prendre la décision d'octroi		
Durée prévue de l'opération		
Montant estimé de la subvention, du marché ou du prêt		

AVIS JURIDIQUE
Le demandeur doit indiquer au service de la Commission auquel la présente demande est adressée si l'une ou l'autre des demandes de financement susmentionnées présentées à d'autres services de la Commission européenne ou à d'autres institutions, organes ou organismes de l'Union est approuvée par ou en parallèle avec la présente demande de subvention.

2 AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT EXTERNE - HORS UNION
2.1 AIDE OCTROYÉE

Le demandeur a-t-il déjà obtenu une confirmation au sujet d'un éventuel financement externe en faveur de l'action?

NON

OUI - Passez au [tableau dans les annexes (budget)]

CONTRIBUTIONS DE TIERS
Le demandeur doit fournir les coordonnées du tiers suivant le modèle ci-dessous - les tiers doivent être les mêmes que ceux figurant dans le budget (à moins d'être des lignes de dépenses)

Tiers 1	
Dénomination officielle complète	
Forme juridique officielle	
Adresse officielle	
Courriel	

Responsable signataire de la lettre d'engagement (nom/prénom, titre ou qualité)	
Montant estimé du financement à fournir pour l'opération	
Préaffectation des fonds (le cas échéant)	
Conditions ou réserves (le cas échéant)	

2.2 AIDE DEMANDÉE

Le demandeur a-t-il demandé un financement externe en faveur de l'action ou a-t-il une demande en cours ou en attente de confirmation?

NON

OUI – Passez au tableau dans les annexes (budget)

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES RESSOURCES DEMANDÉES Le demandeur doit indiquer les coordonnées des bailleurs de fonds sur un modèle tel que ci-dessous (ajoutez des lignes si nécessaire)

Organisme/entité concerné(e) 1

Nom de l'organisme	
Adresse officielle	
Courriel	
Montant demandé	

DIA

V. DECLARATION DU DEMANDEUR

Par la présente, je soussigné Michel Aymeric, habilité à représenter le demandeur, sollicite de la Commission une subvention d'un montant de 150 000 EUR en vue de la réalisation du MedCGFF 2012 dans les conditions décrites dans la présente demande.

Je certifie que les informations contenues dans la présente demande sont exactes et complètes et que le demandeur n'a pas reçu d'autres financements de l'Union en vue de la réalisation du MedCGFF 2012 objet de la présente demande de subvention.


J'atteste sur l'honneur que le demandeur ne se trouve pas dans l'un des cas d'exclusion du bénéfice de subventions de l'Union et déclare à cet effet que le demandeur:

- n'est pas en état et ne fait pas l'objet d'une procédure de faillite, de liquidation, de règlement judiciaire ou de concordat préventif, de cessation d'activité, et n'est pas dans toute situation analogue résultant d'une procédure de même nature existant dans les législations et réglementations nationales;
- n'a pas fait l'objet d'une condamnation prononcée par un jugement ayant autorité de chose jugée pour tout délit affectant sa moralité professionnelle;
- n'a pas commis de faute grave en matière professionnelle constatée par tout moyen que la Commission peut justifier;
- a rempli ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale et ses obligations relatives au paiement de ses impôts selon les dispositions légales du pays où il est établi;
- n'a pas fait l'objet d'un jugement ayant autorité de chose jugée pour fraude, corruption, participation à une organisation criminelle ou toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union;
- ne fait pas actuellement l'objet d'une sanction administrative pour s'être rendu coupable de fausses déclarations en fournissant les renseignements demandés par la Commission ou pour ne pas avoir fourni ces renseignements, ou pour avoir été déclaré en défaut grave d'exécution en raison du non-respect de ses obligations contractuelles à la suite de la procédure de passation d'un marché ou d'octroi d'une autre subvention, financés par le budget de l'Union;
- ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts;
- ne s'est pas rendu coupable de fausses déclarations en fournissant les renseignements demandés par la Commission ou en ne fournissant pas ces renseignements.

Je suis informé du fait que, conformément au règlement financier du 25 juin 2002 applicable au budget général des Communautés européennes¹, les demandeurs qui se sont rendus coupables de fausses déclarations sont passibles de sanctions administratives et financières dans les conditions prévues dans le règlement précité.

Les sanctions administratives consistent en une exclusion des marchés et subventions financés sur le budget de l'Union d'une durée maximale de cinq ans à compter du constat du manquement, confirmée après échange contradictoire avec le demandeur.

¹ Journal officiel de l'Union européenne L 248 du 16.9.2002, tel que modifié.

MA


Cette durée peut être portée à dix ans en cas de récidive dans les cinq ans suivant le premier manquement. Les demandeurs qui se sont rendus coupables de fausses déclarations peuvent en outre être frappés de sanctions financières représentant 2 à 10 % de la valeur de la subvention en cause. Ce taux peut être majoré pour atteindre 4 à 20 % en cas de récidive dans les cinq ans suivant le premier manquement.

Je déclare que le demandeur est pleinement éligible conformément aux critères énoncés dans l'appel à propositions spécifique.

Je certifie que le demandeur a la capacité opérationnelle et financière pour mener à bien le MedCGFF 2012 proposé.

S'il est retenu pour bénéficier d'une subvention, le demandeur accepte les conditions types énoncées dans la décision/convention de subvention mise à disposition.


Nom/prénom: Michel Aymeric

Titre ou qualité au sein de l'organisme demandeur : Secrétaire général de la mer

Signature [et cachet officiel] du demandeur:

SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER
69, rue de Varsovie
75007 PARIS

Date:

le 5 juin 2012 

Votre réponse à la demande de subvention impliquera l'enregistrement et le traitement de données à caractère personnel (par exemple, nom, adresse et CV), qui seront traités conformément au règlement (CE) n° 45/2001 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données. Sauf indication contraire, les réponses aux questions du présent formulaire et les données à caractère personnel demandées sont nécessaires afin d'évaluer votre demande de subvention, conformément aux spécifications de l'appel à propositions, et seront traitées uniquement à cette fin par MARE-D1. Des renseignements détaillés concernant le traitement de vos données à caractère personnel figurent dans la déclaration de confidentialité consultable à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/data-protection/official_website/statement_publicprocurement_en.pdf.

Vos données à caractère personnel peuvent être enregistrées par le comptable de la Commission soit uniquement dans le système d'alerte précoce (SAP), soit à la fois dans le SAP et la base de données centrale sur les exclusions, si vous vous trouvez dans l'une des situations visées par:

- la décision 2008/969/CE, Euratom de la Commission du 16 décembre 2008 relative au système d'alerte précoce (pour de plus amples informations, consultez la déclaration sur la politique en matière de respect de la vie privée, voir http://ec.europa.eu/budget/contracts_grants/info_contracts/legal_entities/legal_entities_en.cfm), ou

- le règlement n° 1302/2008 de la Commission du 17 décembre 2008 relatif à la base de données centrale sur les exclusions (pour de plus amples informations, consultez la déclaration sur la politique en matière de respect de la vie privée, voir http://ec.europa.eu/budget/explained/management/protecting/protect_fr.cfm#BDCE).

CHECK-LIST À L'ATTENTION DES DEMANDEURS

Tous les points de la demande ont été remplis, le cas échéant en conformité avec le guide du demandeur et/ou tout autre document d'orientation en relation avec le programme concerné.	X
L'annexe budgétaire, dûment complétée, est jointe.	X
Les données juridiques sont jointes à la fiche «entité légale» en annexe.	X
Les coordonnées bancaires sont jointes au Fichier des comptes bancaires.	X
Les lettres d'engagement des cofinanceurs sont jointes au formulaire de demande.	Sans objet



ENTITE LEGALE

DECLARATION DE CONFIDENTIALITE http://ec.europa.eu/budget/contracts_grants/info_contracts/legal_entities/legal_entities_fr.cfm#

ENTITE DE DROIT PUBLIC

FORME LEGALE	PERSONNE MORALE DE DROIT PUBLIC FRANCAIS (ETAT)		
ONG	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (Organisation Non Gouvernementale)		
NOM(S)	Secrétariat général de la mer		
ACRONYME	SGMER		
ADRESSE OFFICIELLE	89 rue de Varenne		
CODE POSTAL	75007	BOITE POSTALE	
VILLE	PARIS		
PAYS	FRANCE		
TVA*			
LIEU D'ENREGISTREMENT	N/A (ETAT)		
DATE D'ENREGISTREMENT	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	J J	M M	A A A A
N° DE REGISTRE	ETAT		
TELEPHONE	01 42 75 66 00	FAX	
E-MAIL			

VEUILLEZ FOURNIR CETTE FICHE "ENTITE LEGALE" COMPLETEE, SIGNEE, CACHETEE ET ACCOMPAGNEE DE:
 - UNE COPIE DE LA RESOLUTION, LOI, ARRETE OU DECISION ETABLISSANT L'ENTITE CONCERNEE
 - A DEFAUT : TOUT AUTRE DOCUMENT OFFICIEL QUI PROUVE L'ETABLISSEMENT DE L'ENTITE CONCERNEE
 PAR LES AUTORITES NATIONALES
 * SI CE CHAMP EST REMPLI, MERCI DE JOINDRE UN DOCUMENT "TVA" OFFICIEL

DATE: 14 JUIN 2012

NOM + FONCTION DU REPRESENTANT AUTORISE
 MICHEL AYRERIC
 SECRETARIE GENERAL DE LA MER

SIGNATURE

CACHET

SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER
 69, rue de Varenne
 75007 PARIS

v.01/0011

P
MA



SIGNALÉTIQUE FINANCIER

PRIVACY STATEMENT

http://ec.europa.eu/budget/library/execution/privacy_statement_fr.pdf

INTITULE DU COMPTE BANCAIRE (1)	
INTITULE (1)	SCBCM SERVICES PREMIER MINISTRE
ADRESSE	88, rue de Varenne
COMMUNE/VILLE	PARIS
CODE POSTAL	75 007
PAYS	FRANCE

(1) Le nom ou le titre sous lequel le compte a été ouvert et non le nom du mandataire.

CONTACT	Mme DUFAY Fabienne	
TELEPHONE	01 42 75 72 58	TELEFAX
E-MAIL	Fabienne.dufay@pm.gouv.fr	

BANQUE (2)	
NOM DE LA BANQUE	BANQUE DE FRANCE
ADRESSE (DE L'AGENCE)	31 rue Croix des petits champs
COMMUNE/VILLE	PARIS
CODE POSTAL	75048 CEDEX 01
PAYS	FRANCE
NUMERO DE COMPTE	30001-00054-00000092441-40
IBAN (2)	FR75-3000-1000-0400-0000-9244-140

(2) Si le code IBAN (International bank account number) est d'application dans le pays où votre banque se situe.

REMARQUES:

CACHET de la BANQUE + SIGNATURE du REPRESENTANT DE LA BANQUE (en deux exemplaires)

DATE + SIGNATURE DU TITULAIRE DU COMPTE: (obligatoire)
Pour le C.B.C.M. auprès des services du Premier ministre, Michel CHAIX

17A

P

BANQUE DE FRANCE NOUVEAU SERVICE Règlement de chèques	
TITULAIRE : SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	
DÉSIGNATION : SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	
Identification nationale (RIB) CODE BANQUE CODE GUICHET N° COMPTE CLE RIB 30001 0004 000002141 40	Identification internationale FRTS 3000 1000 6100 0000 0244 140 Numéro de la BIC (SWIFT)

Organisation du Mediterranean coast guards function forum (MedCGFF) 2012

Budget prévisionnel

Coûts	Coûts estimés			Coûts réels estimés (EUR)	Contribution maximale de l'Union		Montants forfaitaires	Coûts totaux (EUR)
	Unité	Nombre d'unités (a)	Coût unitaire (EUR) (b)		Financement à max forfaitaire (EUR) (a*(b))	Taux maximal de financement par catégorie (%)		
1. Personnel (rémunération brute)								
1.1. Personnel technique	jour	81	250	20 250	20 250			20 250
1.2. Personnel administratif 1	jour	82	350	28 700	28 700			28 700
1.2. Personnel administratif 2	jour	32	350	11 200	11 200			11 200
1.2. Personnel administratif 3	jour	14	400	5 600	5 600			5 600
1.2. Personnel administratif 4	jour	28	400	11 200	11 200			11 200
1.2. Personnel administratif 5	jour	34	450	15 300	15 300			15 300
1.3. Autre (veuillez préciser)								
Sous-total pour le personnel				92 250	92 250			92 250
2. Matériel								
2.1. Coûts d'amortissement (veuillez préciser)								
Sous-total pour le matériel								
3. Experts externes								
Sous-total pour les experts externes								
4. Autres contrats de mise en œuvre								
4.1. Autres contrats de services (veuillez préciser)								
4.2. Autres (veuillez préciser, p. ex. fournitures)								
Sous-total pour les contrats de mise en œuvre								
5. Autres coûts éligibles (conformément à l'appel)								
5.1. Publication, diffusion, distribution					7 000			7 000
5.2. Frais de voyage					46 329			46 329
5.3. Frais de séjour					79 124			79 124
5.4. Vérification								
5.5. Évaluation								
5.6. Traduction et interprétation	jour	8	747,50	5 980	5 980			5 980
5.7. Services financiers (frais pour garanties bancaires, audit et certification)								
5.8. Autres					54 557			54 557
5.8.1 Congrès					26 557			
5.8.2 Business networking					28 000			
Sous-total pour les autres coûts					192 988			192 988
6. Total des coûts éligibles directs de l'action (1.-5.)					285 240			285 240
7. Coûts indirects de l'action								
8. Total des coûts éligibles de l'action (6.+7.)								285 240
9. Autres coûts de l'action								
10. Contributions en nature								
11. Total des coûts de l'action (8.+9.+10.)								285 240

Sources de financement

Financement de l'Union demandé	150 000	52,6%
Contribution financière du bénéficiaire (ressources propres)	135 240	47,4%
Contributions de tiers (voir détails)		
Recettes issues de l'action (voir détails)		
Évaluation des contributions en nature (=10)		
12. Total des sources de financement (12-11)	285 240	100%

* Estimation totale ou application du taux forfaitaire du demandeur

MA 

Mediterranean coast guards function forum (MedCGFF) 2012 organization

Estimated budget

Costs	Estimated costs				Estimated Actual Cost (EUR)	Maximum contribution of the Union		Lump sums	Total costs (EUR)
	Unit	Number of units (a)	Unit cost (EUR) (b)	Flat-rate financing (EUR) (c)* (b)		Maximum rate of funding by category (%)	Maximum contribution by category		
I. Staff (gross salary)									
1.1. Technical staff	day	81	250	20 250	20 250				20 250
1.2. Administrative staff 1	day	82	350	28 700	28 700				28 700
1.2. Administrative staff 2	day	32	350	11 200	11 200				11 200
1.2. Administrative staff 3	day	14	400	5 600	5 600				5 600
1.2. Administrative staff 4	day	28	400	11 200	11 200				11 200
1.2. Administrative staff 5	day	34	450	15 300	15 300				15 300
1.3. Other (please specify)									
Sub-total for staff					92 250	92 250			92 250
2. Equipment									
2.1. Depreciation costs (please specify)									
Sub-total for equipment									
3. External experts									
Sub-total for external experts									
4. Other implementation contracts									
4.1. Other service contracts (please specify)									
4.2. Others (please specify e.g. supply)									
Sub-total for implementation contracts									
5. Other eligible costs (according to the call)									
5.1. Publication, dissemination, diffusion					7 000				7 000
5.2. Travel					46 329				46 329
5.3. Subsistence & Accommodation					79 124				79 124
5.4. Verification									
5.5. Evaluation									
5.6. Translation & Interpretation					5 980				5 980
5.7. Financial services (Costs for bank guarantees, audit and certification)									
5.8. Others					54 557				54 557
5.8.1 Congress					26 557				
5.8.2 Business networking					28 000				
Sub-total for other costs					192 996				192 996
6 Total direct eligible costs of the action (1-5)					285 246				285 246
7. Indirect costs of the action									
8. Total eligible costs of the action (6+7)									
9. Other costs of the action									
10. In-kind Contributions									
11. Total costs of the action (8+9+10)									

Sources of Funding

Requested Union funding	150 000	52,6%
Financial contribution of the beneficiary (Own resources)	135 246	47,4%
Contributions from third parties [see details]		0%
Revenues generated by the action [see details]		0%
Valuation of in-kind contributions (=10)		0%
12. Total sources of funding (11+12)	285 246	100%

* Total estimation or by applying the applicant's flat rate